

ÖZET

Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı Devleti'nin, Çanakkale Boğazı'nı ele geçirmeye ve İstanbul'u işgal etmeye yönelik İngiliz-Fransız ortak hareketına karşı yürüttüğü ve Türk Askeri Tarihi'nin en önemli savunma savaşlarından biri olan Çanakkale Savaşları'nda Hava Kuvvetleri her ne kadar çok incelenmese de, zaferin kazanılmasında önemli bir rol üstlenmiştir. Bu kapsamda çeşitli olanaksızlıklara rağmen, özellikle Almanya'nın desteğiyle gelişme aşamasında olan Türk Hava Kuvvetleri'nin, ilk ve önemli başarılarından biri olan Çanakkale Hava Harekati'nin incelenmesi gerekli olmuştur.

Çalışma dört temel bölümden oluşmaktadır. Giriş ve Birinci bölümde Havacılık Teşkilatı'nın kuruluş aşamasında ve Birinci Dünya Savaşı'ndaki faaliyetleri incelenmiştir. Çanakkale Cephesinin açılması sonrası tarafların hareket planları ve hava kuvvetlerinin kuruluş çalışmaları ikinci bölümde ele alınmıştır. Üçüncü ve en önemli sayılabilecek bölümde hava savaşlarında yaşanan üç temel safha detaylı ve kronolojik olarak anlatılmıştır. Son bölümde ise Müttefiklerin yenilgisi ve Çanakkale Savaşları'nın sona ermesiyle gerçekleşen havacılık faaliyetlerine yer verilmiştir. Özetle çalışmanın genelinden çıkardığımız sonuç; kara, deniz ve hava savaşlarının yaşandığı Çanakkale Cephesinde, diğer aşamalarda olduğu gibi hava hareketinde da genel anlamda Müttefiklerin yenilgiye uğratıldığıdır. Bu açıdan düşmanın üstünlüğüne rağmen havada yaşanan savaşlarda da Çanakkale geçilememiştir.

ABSTRACT

Even though it has not been examined well before, the Dardanelles Air Wars performed an important role to win a victory in the Dardanelles Wars which is accepted as most important Turkish defense war against French-British joint operation in order to occupy Istanbul and Dardanelles Bosphorus in the First World War. For this reason explaining the Dardanelles Air Wars which are accepted as one of the most important successes of Turkish Air Forces in developing phase by means of German assistance has come into prominence.

This work contains four main chapters. In the introduction and first chapter of this work, the Aircraft Committee which is core of Turkish aviation's activities and developments in military aviation in First World War explained. After the Dardanelles campaign opened, in the second part that is called as plans and establishments of the parties and air forces, plans and powers of the parties are generally examined in the Dardanelles campaign. In third part which is last and most important, detailed air wars in three phases of the Dardanelles Wars were examined as chronologically. Finally the last chapter is about aviation activities after failure of enemies. Summarily, the basic result of this work, Allied Armies were failure in air wars in the Dardanelles like as naval and land wars. So that although dominance of Allied Armies the Dardanelles is impassable in wars lived in airs.

ÖZET

Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı Devleti'nin, Çanakkale Boğazı'nı ele geçirmeye ve İstanbul'u işgal etmeye yönelik İngiliz-Fransız ortak hareketına karşı yürüttüğü ve Türk Askeri Tarihi'nin en önemli savunma savaşlarından biri olan Çanakkale Savaşları'nda Hava Kuvvetleri her ne kadar çok incelenmese de, zaferin kazanılmasında önemli bir rol üstlenmiştir. Bu kapsamda çeşitli olanaksızlıklara rağmen, özellikle Almanya'nın desteğiyle gelişme aşamasında olan Türk Hava Kuvvetleri'nin, ilk ve önemli başarılarından biri olan Çanakkale Hava Harekatı'nın incelenmesi gerekli olmuştur.

Çalışma dört temel bölümden oluşmaktadır. Giriş ve Birinci bölümde Havacılık Teşkilatı'nın kuruluş aşamasında ve Birinci Dünya Savaşı'ndaki faaliyetleri incelenmiştir. Çanakkale Cephesinin açılması sonrası tarafların hareket planları ve hava kuvvetlerinin kuruluş çalışmaları ikinci bölümde ele alınmıştır. Üçüncü ve en önemli sayılabilecek bölümde hava savaşlarında yaşanan üç temel safha detaylı ve kronolojik olarak anlatılmıştır. Son bölümde ise Müttefiklerin yenilgisi ve Çanakkale Savaşları'nın sona ermesiyle gerçekleşen havacılık faaliyetlerine yer verilmiştir. Özetle çalışmanın genelinden çıkardığımız sonuç; kara, deniz ve hava savaşlarının yaşandığı Çanakkale Cephesinde, diğer aşamalarda olduğu gibi hava hareketinde da genel anlamda Müttefiklerin yenilgiye uğratıldığıdır. Bu açıdan düşmanın üstünlüğüne rağmen havada yaşanan savaşlarda da Çanakkale geçilememiştir.

ABSTRACT

Even though it has not been examined well before, the Dardanelles Air Wars performed an important role to win a victory in the Dardanelles Wars which is accepted as most important Turkish defense war against French-British joint operation in order to occupy Istanbul and Dardanelles Bosphorus in the First World War. For this reason explaining the Dardanelles Air Wars which are accepted as one of the most important successes of Turkish Air Forces in developing phase by means of German assistance has come into prominence.

This work contains four main chapters. In the introduction and first chapter of this work, the Aircraft Committee which is core of Turkish aviation's activities and developments in military aviation in First World War explained. After the Dardanelles campaign opened, in the second part that is called as plans and establishments of the parties and air forces, plans and powers of the parties are generally examined in the Dardanelles campaign. In third part which is last and most important, detailed air wars in three phases of the Dardanelles Wars were examined as chronologically. Finally the last chapter is about aviation activities after failure of enemies. Summarily, the basic result of this work, Allied Armies were failure in air wars in the Dardanelles like as naval and land wars. So that although dominance of Allied Armies the Dardanelles is impassable in wars lived in airs.

ÖZET	I
ABSTRACT	II
İÇİNDEKİLER	III
ÖNSÖZ	VI
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞINDA TÜRK HAVA KUVVETLERİ

I. OSMANLI DEVLETİ'NİN BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI'NA DAHİL OLMASI	6
II. SAVAŞ SIRASINDA TÜRK HAVA TEŞKİLATI	10
III. BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI SIRASINDA CEPHELERDE HAVACILIK FAALİYETLERİ	18

İKİNCİ BÖLÜM

ÇANAKKALE CEPHESİNİN AÇILMASI SONRASINDA TARAFLARIN SAVAŞ DÜZENLERİ VE HAVA KUVVETLERİ

I. ÇANAKKALE HAREKAT ALANININ COĞRAFİ DURUMU	24
A. Çanakkale Boğazı	25
B. Gelibolu Yarımadası	26
C. Tabyalar	27
D. Adalar	28
II. ÇANAKKALE CEPHESİNDE TARAFLARIN HAREKAT PLANLARI	28

A. Çanakkale Cephesinin Açılması	28
B. Osmanlı Devleti Harekat Planı	30
C. İtilaf Devletleri Harekat Planı	33
III. ÇANAKKALE CEPHESİNDE TARAFLARIN HAVA GÜCÜ	35
A. Çanakkale Cephesi'nde Türk Tarafının Hava Kuvvetleri	35
B. Çanakkale Cephesi'nde İtilaf Devletleri Hava Kuvvetleri	36
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM	
ÇANAKKALE CEPHESİNDE HAVA HAREKATI VE SAFHALARI	
I. BİRİNCİ SAFHA: MÜTTEFİKLERİN ÇANAKKALE BOĞAZINA SALDIRIŞI	39
A. Savaş Başlamadan Gerçekleşen Hava Faaliyetleri	39
B. Çanakkale Deniz Savaşı Süresince Hava Faaliyetleri	41
II. İKİNCİ SAFHA: GELİBOLU ÇIKARMASI SÜRESİNCE HAVACILIK FAALİYETLERİ	49
A. Gelibolu Çıkarması Öncesi Hava Faaliyetleri	49
B. Gelibolu Çıkarması Süresince Hava Harekatları	51
III. ÜÇÜNCÜ SAFHA: SUVLA (ANAFARTA) KÖRFEZİNİN İŞGALİ VE ANAFARTA MUHAREBELERİ	65
A. Anafartalar Çıkarması Süresince Hava Harekatı	65
B. Bulgaristan'ın Savaşa Dahil Olmasının Ardından Uzunköprü Birliği Faaliyetleri	71

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM
MÜTTEFİKLERİN ÇEKİLİŞİ VE ÇANAKKALE CEPHESİNDE TÜRK
ZAFERİ

I. MÜTTEFİKLERİN ÇANAKKALE'DEN ÇEKİLMESİ SÜRESİNCE HAVA HAREKATI	78
II. ÇEKİLME SONRASI VE FOKKER AV BÖLÜĞÜ HAVA FAALİYETLERİ	81
SONUÇ	91
KAYNAKÇA	94
EKLER	98
FOTOĞRAFLAR.....	110

ÖNSÖZ

Yaklaşık 250 bin askerin hayatını kaybettiği Çanakkale Cephesi; Birinci Dünya Savaşı'nın tüm şiddetiyle devam ettiği sırada savaşın seyrini değiştirerek önemli sonuçlar doğurması bir yana, askeri havacılık açısından da birçok ilkin yaşanmasına neden olmuştur. 1911 yılında temelleri atılan ve o dönemde kişisel çabalarla geliştirilmeye çalışılan Türk Hava Kuvvetleri, Yeşilköy'de Kara Tayyare Mektebi ve Deniz Tayyare Mektebi kurulması ardından havacı personel yetiştirmeye de başlamış ve Balkan Savaşları ardından en önemli zaferini Çanakkale Cephesi'nde kazanmıştır. Bu cephede her ne kadar tarafların havada karşılaşması sınırlı olsa da, gerçekleşen hava muharebelerinde üstünlük sağlanmıştır.

Çanakkale Cephesinde Türk ve Müttefik Hava Kuvvetleri genel olarak keşif ve bombardıman amaçlı olarak görev almışlardır. Bu açıdan hava hareketleri, deniz ve kara savaşları öncesinde başlamış ve düşmanın kesin olarak çekildiği Ocak 1916 sonrasında da yoğun olarak devam etmiştir. Yaklaşık sekiz buçuk ay süren deniz ve kara savaşları ile birlikte süregelen hava savaşlarında, askeri havacılık alanında birçok ilkler de yaşanmış; sonuç olarak Müttefiklere karşı kayda değer bir üstünlük sağlanmıştır.

GİRİŞ

20. yüzyıldan itibaren savaşların artış göstermesi dünya havacılık faaliyetlerine hız kazandırmış, Osmanlı Devleti'nde de bu çalışmalar izlenmeye başlanmıştı. Örneğin Fesa Bey, 1909 yılında belgesini Fransız Hava Kulübü'nden alarak ilk bröveli pilotumuz olmuş, sonrasında İtalya'nın Trablusgarp Savaşı'nda uçaklardan faydalanması üzerine devlet içerisinde havacılığın önemi iyice anlaşılmıştı. Bu nedenle 1910 yılında düşünsel anlamda temelleri atılan Türk Hava Kuvvetleri, Birinci Dünya Savaşı öncesi ilk faaliyetlerine başlamış ve bu kapsamda Balkan Savaşı sırasında görev yaparak dünya askeri havacılık tarihindeki yerini almıştır.

Askeri alanda hava kuvvetlerinden yararlanılması fikri 20. yüzyılın başında tartışılmaya başlanmış, Avrupa'da da askeri alanda uçaklardan faydalanılması fikrinin doğması ile pek çok ülkede 1900'lü yıllardan itibaren askeri havacılık faaliyetlerinin başlaması gerektiği Osmanlı İmparatorluğu'nda da taraftar bulmuştur. Avrupa'daki güçler tarafından kullanılan ve en önemli ürünü uçaklar olan bu teknolojilerin kullanılması, Osmanlı Ordusu için de kaçınılmaz olmuştu. Türk Hava Kuvvetleri'nin çekirdeğini oluşturan Havacılık Komisyonu da, 1911 yılında zamanın Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa'nın ileri görüşü ve Kurmay Yarbey Süreyya'nın önerilerinin kabul edilmesi ile kurulmuş, kurulan bu şube daha sonra Kıtaatı Fenniye ve Müstahkeme Müfettişliği'ne (Fen Birlikleri ve Müstahkem Mevkileri) bağlanmıştır. Böylece Türk askeri havacılığının da temelleri atılmıştır. ¹ Havacılık Komisyonu, uçak istasyonu ve hava okulunun kurulması için Yeşilköy yakınlarında Sofraköy'ü seçmiş ve kısa zamanda uçak pisti ile iki uçak hangarı yapılmıştır. Satın alınarak 15 Mart 1912'de İstanbul'a gelen iki uçakla, eğitimlerini bitirip yurda dönen ilk pilotlarımız Fesa ve Kenan Beyler uçmaya başlamış ve uçuş okulu da 3 Temmuz 1912'de resmen açılmıştır. ²

Türk askeri havacılığında bir dönüm noktası kabul edeceğimiz uçuş okulunun açılması sonrasında orduda havacılık faaliyetleri hız kazanmış, personel ve uçucu

¹ Hikmet Süer, "Çanakkale Muharebelerinde Türk Pilotu", **Çanakkale Muharebeleri: 75. Yıl Armağanı**, Ankara: Genelkurmay Basımevi, 1990, s. 135.

² "Türk Hava Kuvvetlerinin Tarihçesi", **Atatürk ve Türk Havacılığı**, Ankara: Hava Basım ve Neşriyat Müdürlüğü, 1981, s. 13.

sayısı arttığı gibi hava bölükleri kurularak yetişen havacılar göreve başlamışlardır. Bu dönemde subaylar arasından seçilen personel çeşitli Avrupa ülkelerine pilot olarak yetiştirilmek üzere yollanmış, Fransa'da yetişen 8 pilot ve İngiltere'den gelen dört aday bu dönemdeki havacılarımızı teşkil etmiştir. Bu dönemde yetişen havacılarımız Yüzbaşı Fesa, Salim, Cemal, Refik, Mithat, Fevzi, Nuri Beyler ve Teğmen Salim olmuştur. Pilotlarımızın hiçbiri arazi ve uzun mesafe uçuşu yapmaya imkan bulamamış, sadece Nuri, iki defa İstanbul üzerinde 1500 metreden uçmuş ve bir defa da Hadım köy'e kadar gitmiştir. Bu nedenle İstanbul üzerinde ilk dolaşan Türk Pilotu Nuri kabul edilmektedir. Bu dönemde pilot durumundaki zaaf yüzünden Fransa'dan 3 pilot, 3 makinist getirilmiş ve ayrıca 4 Alman pilotu ve 2 makinist görevlendirilmiştir.

Orduda askeri havacılığın önemini değerlendirerek ilk hava teşkilatının kurulmasına yardım etmiş olan Mahmut Şevket Paşa görevden çekildikten sonra, Yeşilköy'de kurulan ve genişletilmesi için çaba harcanan hava uçuş okulu tesisi için lüzumlu ödenek Nazım Paşa tarafından verilmemiş, bu okulun geliştirilmesi ve genişletilmesi çabaları da bir süre durmuştur.³ Birinci Dünya Savaşı'nın başlamasına kadar geçen devrede Türk havacılığının ilerlemesi sınırlı olmuş, ancak buna rağmen özellikle Balkan Savaşı tecrübesi ile teşkilat eksikliklerini gidererek önemli başarılarla imza atmıştır.

Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Savaşı'na dahil olmasının ardından Almanya ile imzalanan ittifak anlaşması ile Osmanlı Ordusu havacılık teşkilatı Almanya tarafından desteklenmeye başlanmış ve 1915 Ocağında Alman Ordu subayı Yüzbaşı Serno Osmanlı havacılığını düzenlemek üzere İstanbul'a gelmiş, Mayıs ayında Almanya'ya giderek uçak teminine çalışmış ve Yeşilköy'de bir pervane imalathanesi kurulmasını sağlamıştır. Yıl sonunda uçak okulu istasyonundan başka oluşturulan yedi uçak birliği ve görev yerleri ise şu şekilde olmuştur:⁴

³ **Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekatı**, IX. Cilt, Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı Resmi Yayınları, Seri No: 3, Ankara: Genelkurmay Basımevi, 1969, s. 6.

⁴ Yavuz Kansu, Sermet Şensöz ve Yılmaz Öztuna, **Havacılık Tarihinde Türkler**, Ankara: Hava Kuvvetleri Basım ve Neşriyat Müdürlüğü, 1971, s. 181, Mazlum Keyüsk, **Türk Havacılık Tarihi: 1912-1918**, Eskişehir: Uçuş Okulları Basımevi, 1950, s. 56, **Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekatı**, s. 33.

- 1 nci ve 6 ncı Tayyare Bölükleri Çanakkale'ye,
- 2 nci Tayyare Bölüğü Irak'a,
- 3 ncü Tayyare Bölüğü Uzunköprü'ye
- 4 ncü Tayyare Bölüğü Adana'ya,
- 5 nci Tayyare Bölüğü 2 nci Ordu'ya, 7 nci Tayyare Bölüğü Kafkas Cephesi'ne gönderilmek üzere hazırlanmıştır.
- Bir tayyare bölüğü Şam'da, bir tayyare bölüğü de Keşan'da bulunuyordu. Ayrıca bir de sabit balon bölüğü kurulmuştu.
- Bahriye Nezareti'ne bağlı deniz tayyare birliğinde 2 Niyaport (eğitim), bir Curtis ve 8 Gotha olmak üzere toplam 11 uçak bulunmaktaydı.
- Tayyare bölükleri tahsis bakımından Harbiye ve Bahriye Nezareti'ne, tedarik, idari ve ikmal bakımından 13 ncü Şube'ye, muharebede kullanılma, iskan ve iâşe bakımından emrine verildikleri ordular grubu ve ordu komutanlıklarına bağlı olmuşlardır.

İleriki bölümlerde de göreceğimiz gibi havacılık teşkilatı kısa sürede idari anlamda yeniden yapılandırılmış, yurt genelinde uçak bölüklerinin faaliyetleri arttırılmıştır. Havacılığın gün geçtikçe önem kazanması üzerine 1915'te Karargah-ı Umumiye'ye bağlı olmak üzere 13 ncü Şube (Sahra Seyhi Şubesi) açılmış ve şubenin adı da 29 Kasım 1915'te Umur-u Havaiye Şubesi olarak değiştirilmiştir.⁵

1911 yılında Türk Hava Teşkilatı'nın kuruluşu ardından başlayan 1911 – 1912 Trablusgarp Savaşı'nda uçaklar savaş alanında ilk kez kullanılmış, Osmanlı Ordusu bu savaşta teşkilat şartları uygun olmadığı için uçaklardan yararlanamamasına rağmen İtalyan Yüzbaşı Riccardo Moizo tarafından kullanılan Nieuport tipi bir uçak Osmanlı hattına mecburi iniş yaptığından ilk kez bir düşman uçağını ele geçirerek havacılık tarihine geçmiştir.⁶ Bu savaş sırasında İtalyanlar 28 uçak ve 4 balondan oluşan hava gücüyle savaşa katılmıştır.

⁵ Keyüsk, a.g.e., s. 58, Kansu, Şensöz ve Öztuna, s. 181, **Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekatı**, s. 34.

⁶ Bülent Yılmaz, **Çanakkale Hava Savaşları**, Ankara: Mönch Türkiye Yayıncılık, 2005, s. 31.

Trablusgarp Savaşı'nda İtalyanların uçaklardan keşif amaçlı olarak faydalanması, bir bakıma Osmanlı Devleti'nin Balkan Savaşları'ndaki faaliyetleri için bir örnek teşkil etmiştir. Ancak Trablusgarp Savaşı'nda hava kuvvetleri henüz tam anlamıyla gelişmediği için İtalyan kara kuvvetleri seferberlik bölümünde seferi kuvvet birliğinde (kolordu) bir sabit balon ve uçak müfrezeleri de yer almıştır. ⁷ Bu açıdan bu dönemde karşı taraf için hava kuvvetleri hiçbir zaman bağımsız olarak ele alınmamış, uçaklar sadece kara ordularına yardımcı bir kuvvet olarak görülmüştür.

Balkan Savaşları dünya havacılık tarihinde birbiriyle çatışan tarafların karşılıklı olarak hava gücü kullandığı ilk savaş olmuştur. Ancak Osmanlı Ordusu için İngiltere'de uçak fabrikalarının havacılık okulunda eğitim gören subaylar, bu eğitimlerini tam olarak tamamlamadan savaşa dahil olmuş, buna rağmen savaş süresince Türk havacılarından hiçbir kayıp verilmemiştir. Bu savaşta cephe üzerinde ve düşman hatlarının gerisinde havada dört saatten fazla uçuş gerçekleştiren Türk havacıları görevlerini başarıyla yerine getirmiş, bunun dışında dost birliklerin ateşinden korunma amacıyla 6 Mart 1913 tarihli bir emirle Türk uçaklarının kanat altlarına milliyeti gösterme amacıyla ay yıldız çizilmesi de dünya havacılığında bir ilk olmuştur. ⁸

Osmanlı Devleti'nin askeri havacılık teşkilatını oluşturması ardından girilen Balkan Savaşları'nda Hava Uçuş Okulu'ndaki planlamanın tam olarak sağlanamaması nedeniyle uçaklar ve havacıların farklı bölgelere düzensiz dağılımı neticesinde savaşın ilk evresinde uçaklardan yararlanılamamış, uçaklar ancak ikinci devrede keşif hizmetinde kullanılmıştır. Savaşın Şubat 1913'den sonraki 2 nci dönemi ile Temmuz 1913'den sonraki 3 ncü döneminde ise pilotlar deneyim kazandığından daha başarılı keşif çalışmaları yapılabilmisti. Bu dönemde pilot olarak Fesa, Fethi, Salim, Nuri, Fazıl Bey'ler, rasit olarak da Kemal, Kenan, Tahsin, Mehmet ve Sadık Bey'ler Çatalca'dan Edirne'ye kadar Trakya'nın çeşitli yörelerinde başarılı keşif görevleri yaparak Çatalca muharebesinin kazanılmasında önemli roller üstlenmiştir.

⁷ **Osmanlı Devri Osmanlı İtalyan Harbi**, Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı Resmi Yayınları, Seri No: 5, Ankara: Genelkurmay Basımevi, 1969, s. 104.

⁸ Yılmaz, s. 33-35.

Balkan savaşları sırasında Üsteęmen Fethi Bey Osmanlı adlı uçağı ile dūřman hatları üzerinde bir saati aşkın keşfinde dūřmanın yeni bataryalarını tespit etmiş, Çatalca Muharebeleri öncesinde de Fesa ve Kenan Beyler Silivri kesiminde ateşe maruz kalmalarına rağmen iki saat süreyle keşif uçuşu gerçekleştirerek önemli bilgiler sağlamışlardır.⁹

Balkan Savaşları tecrübesi Osmanlı havacılığında, uçakta pilotun yanında gözetleme görevini yürütecek ayrı bir rasıt (gözetleyici) sınıfının oluşturulması gereğini ortaya çıkarmıştır. Mayıs 1913'te kurmay subayların rasıt olarak yetiştirilmesi ve bağımsız bir rasıt sınıfının teşkilatlandırılması için emir yayınlanmış ve havadan gözetleme ve eğitim programı oluşturulması için bir talimatname hazırlanmıştır.¹⁰

Balkan Savaşları sonrasında Türk pilotlarının Toroslari aşarak Kahire'ye ulaşması ile dünyada ilk irtifa rekoru kırılmıştır. Bu süreçte ve Birinci Dünya Savaşı'na kadar geçen devrede Türkiye'de kullanılan uçak tipleri R.E.P, Deperdussin, Bristol, Harlan, Bleriot, Curtis, Nieuport olmuştur.¹¹

⁹ Erden Candaş(ed), **1911'den 2000'lere Hava Kuvvetleri**, Ankara: Hava Kuvvetleri Komutanlığı, 1993, s. 25.

¹⁰ a.g.e.,s. 35.

¹¹ Cemal Anadol, **Türk Havacılık Tarihi**, İstanbul: 1990, s. 97, Fikret Alasya, "Türklerde Havacılık", **Türk Kültürü**, Sayı: 34, Ağustos 1965, s. 727.

BİRİNCİ BÖLÜM

BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞINDA TÜRK HAVA KUVVETLERİ

I. OSMANLI DEVLETİ'NİN BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI'NA DAHİL OLMASI

19. yüzyılın başında Avrupa'da sanayileşmenin gelişmesi sonucunda yoğun bir faaliyet alanına ulaşan sömürgecilik, büyük devletlerinin çıkarlarının Afrika ve Uzakdoğu'da çatışmasına neden olmuş, ülkeler bloklar çevresinde bölünmüş ve bu durum dünya çapında o güne kadar görülen en kanlı ve geniş savaş olan Birinci Dünya Savaşı'nın arka planını oluşturmuştur. İngiltere 1871 sonrasında Almanya'nın Avrupa'daki üstünlüğü karşısında başta fazla tepki göstermemiş, fakat 1900'lü yılların başında dengenin Fransa'nın aleyhine döndüğü ve Almanya'nın deniz silahlarında İngiltere ile rekabet edecek konuma yükselmesi neticesinde Fransa ile yakınlaşmaya başlamıştı. 1898 yazında Fransız Dışişleri Bakanlığı'na gelen Delcasse Almanya'nın Avrupa içi emellerinden çok korktuğu için sömürgeler konusunda İngiltere ile anlaşarak Avrupa'da Üçlü İttifak karşısında tam bir denge kurma yolunu denemiştir.¹²

Bu dönemde sürekli silahlanan devletler müttefik arayışı içine girmişlerdi. 1870 yenilgisinin Fransa'yı yeniden harekete geçireceğini düşünen Almanya, çevresini garantiye almak amacıyla önce Avusturya-Macaristan daha sonra da İtalya ile 1882'de Üçlü İttifak anlaşmasını imzalamıştır. Buna karşılık Fransa, Almanya'nın iki cephede savaşmasını sağlamak için Rusya ile anlaşma yolunu seçmiş ve Fransa, Rusya ve İngiltere'nin bu anlaşmasıyla da İtilaf devletleri ortaya çıkmıştır.

Tüm bunların ötesinde güçlenen Almanya, ekonomisi için kendisine hayat alanı olarak Osmanlı Devleti'ni seçmişti. Bu nedenle Osmanlı Devleti ile yakın ilişkiler kurup, İngiltere'nin Hindistan yolu için büyük tehlike olan, "Bağdat Demiryolu"

¹² Haluk Ülman, **Birinci Dünya Savaşı'na Giden Yol ve Savaş**, Ankara: İmge Kitabevi, 2002, s. 224.

projesini kabul ettirmişti. Böylece Üçlü İttifak'la, Üçlü İtilaf'ın çatıştığı temel alan da Osmanlı Devleti oluyordu. Bunun yanında Avrupa'da savaş, devletlerin farklı amaçlar doğrultusunda silahlanmaya başlaması ve Fransız Devrimi'nin yarattığı milliyetçilik hareketlerinin de etkisiyle, Avusturya-Macaristan veliahdının Saraybosna'da bir Sırp tarafından öldürülmesi gibi basit bir olayda kıvılcımını bulmuş ve Avusturya-Macaristan'ın Sırbistan'a savaş ilanı ile beraber resmen başlamıştır.

Milliyetçi hareketler zincirinin ve 19. yüzyıldan itibaren kurulmuş olan ittifak sistemlerinin sonunda ortaya çıkan savaş, aslında kökeni çok eskilere dayanan siyasal, ekonomik ve sömürgeci gerginliklerin bir sonucu olmuştur. Bununla beraber 1914 yazında büyük taarruzların başarısızlığa uğraması, bir yıldırım savaşı umudunu yok etmiş, taraflar tüm güçleriyle ve tüm kozlarını seferber etmek zorunda bırakan bir mevzi savaşına sürüklenmişlerdi.¹³

Tüm bu nedenlerin dışında Avrupa'yı Birinci Dünya Savaşı'na götüren nedenlerden biri de Osmanlı Devleti mirası üzerindeki çatışma olmuştur. Savaşın öteki önemli nedenlerinin yanında 1914–1918 Savaşı Avrupa'nın büyük devletlerinin Osmanlı Devleti üzerindeki çatışmalarının da bir sonucudur. Balkanlarda Avusturya Rusya çatışması, Boğazlar üzerinde Alman Rus üstünlük mücadelesi, İngiltere'nin Hindistan'a giden Yakınoğu yollarını korumak istemesi ve Fransa'nın Suriye üzerindeki tutkuları diplomasiyle değil, savaşla çözüme bağlanacak sorunları ortaya çıkarmıştı. Bu açıdan savaşın Balkanlarda ortaya çıkması bir rastlantı sayılmamaktadır.¹⁴

Savaşın başında ülke içinde, İtilaf devletlerini oluşturan İngiltere, Fransa ve Rusya tarafına, İttifak devletleri olarak anılan Almanya ve Avusturya-Macaristan safına katılma yönünde tartışmalar yaşansa da, Osmanlı Devleti ilk aşamada tarafsızlığını ilan etmişti. Bu dönem öncesinde Almanya ile yakın ilişkiler kurulmasına rağmen, Osmanlı Devleti İngiltere ile ittifak girişiminde bulunduysa da,

¹³ S. Pacteau, F. C. Mougel, **Uluslararası İlişkiler Tarihi**, (çev: Galip Üstün), İstanbul: İletişim Yayınları, 1995, s. 75–76.

¹⁴ Oral Sander, **Siyasi Tarih: İlkçağlardan 1918'e**, 6. Baskı, Ankara: İmge Kitabevi, 1998, s. 311

bu ülkenin gerek Rusya ile olan ilişkilerinin zedelenecek olması gerekse “hasta adam” olarak adlandırılan Osmanlı Devleti’nin yükünü üzerine almak istememesi neticesinde Osmanlı idaresi yavaş yavaş Almanya’ya doğru yönelmeye başlamıştı.

Osmanlı Devleti’nin politik bakımdan savaşın başında iki temel seçeneği vardı. Bunlardan ilki tarafsızlığını ilan etmek ve diğeri de taraflardan birinin yanına girerek dengenin parçalarından biri olmaktı. Balkan Savaşları’ndan yeni çıkmış olan ülke ekonomik, siyasi ve askeri bakımdan güçsüz durumdaydı. Bu nedenle savaşın başında tarafsız kalmak en mantıklı seçenek olarak duruyordu. Ancak bu kez savaş sonrası galip gelen tarafla bazı sorunlar yaşayabileceği de gündemdeydi. İtilaf devletlerinin savaşı kazanması halinde Osmanlı Devleti’nin bu galip devletlere karşı koyabilecek ekonomik ve siyasi gücü yoktu. Öte yandan İttifak devletlerinden Almanya’nın, savaşı kazanması halinde de tarafsız bir Osmanlı Devleti için beslediği amaçlar ve istekler net değildi. Bu nedenle Avusturya-Macaristan’ın da dahil olduğu devletler bloğunun, savaşı kazanması halinde Osmanlı Devleti’nin diğer devletler gibi bu devletin isteklerine de boyun eğmesi gerekecekti.

Osmanlı Devleti savaşın ilk aylarında savaş dışı kalacağını ilan etmiştir. Bu durum Boğazlardan geçebilecekleri için İtilaf devletlerinin de lehine bir durum yaratmıştı. Bu nedenle Almanya’nın bu tarihlerden sonra tutumu, bu devleti savaşa sokma temeline dayanacak ve iki Alman savaş gemisi bu yolda uygun bir araç olarak kullanılacaktı.¹⁵

Almanya, Osmanlı Devleti’nin yanında savaşa dahil olmasıyla boğazların kapanacağını ve böylece Rus ikmal yollarının tıkanacağını, Osmanlı’nın savaşa dahil olmasıyla Kafkaslarda, Süveyş’te, Irak’ta yeni cephe açılarak kendi cephe yükünün hafifleyeceği hesabıyla Osmanlı Devleti ile ittifak amacıyla görüşmelere başlamıştı. Bu kapsamda Osmanlı Devleti Avrupa’da savaş devam ederken 2 Ağustos 1914 tarihinde Almanya ile bir antlaşma imzalamış, bu anlaşmanın 2 nci maddesine göre de Rusya Avusturya-Macaristan aleyhinde fiilen askeri tedbirler almak suretiyle Almanya’yı savaşa girmeye zorladığı takdirde bu durumun

¹⁵ Sander, s. 327.

Türkiye'nin de savaşa katılması için bir neden olacağı vurgulanmıştı.¹⁶ Bunun anlamı Almanya'nın Rusya ile savaşması durumunda Osmanlı Devleti'nin de Almanya yanında savaşa dahil olmasıydı. Böylece Almanya ile ittifak yapılmış ve aynı gün seferberlik ilan edilmiştir. Bu süreçte Osmanlı Devleti'nin Almanya ile ittifak gerçekleştirmesinin en temel nedenleri, ülke idaresindeki İttihat ve Terakki'nin Alman bloğunun savaşı kazanacağına olan inancı, İngiltere ve Fransa'nın ekonomik baskısından kurtulma ve Rusya'nın doğuda bir tehdit olarak varlığının engellenmesiydi.

Almanya ile antlaşmanın imzalandığı tarihte Osmanlı Hükümeti genel bir seferberlik ilan etmiş ve parlamentoyu da Kasım ayına erteleyerek bu politikanın tartışılmasını engellemişti. Böylece Almanya ile yaptığı antlaşmayı gizli tutan Osmanlı Hükümeti tarafsızlığını ilan etmiş ve İtilaf devletleriyle olan ilişkisini sürdürmüştür.¹⁷

Almanya savaşın başlamasıyla beraber Osmanlı Devleti'ne karşı ikili bir politika izlemeye başlamıştı. Limon Van Sanders gibi önemli bir generali Osmanlı hükümeti üzerinde etki yapmak ve orduyu güçlendirmek için Osmanlı Devleti'ne göndermeleri, Bağdat demiryolu ayrıcalıkları Yakındoğu'da Almanya'ya üstünlük sağlıyordu. Ancak politikasının diğer yönünde ise Almanların 1914'te İngiltere ve Fransa ile gizli olarak yaptığı demiryolu antlaşması yer alıyordu. Bu, Osmanlı Devleti'ni etki alanlarına bölüyordu ve aslan payını alacak ülkelerden biri de Almanya'ydı. İtilaf devletlerinin Osmanlı Devleti politikası ise birlikten uzak bir görünümdeydi. İngiltere ve Fransa'nın Almanya ile yaptıkları demiryolu antlaşması, Rusya'nın Osmanlı Devleti ile ilgili konularda statükocu bir tavır almasına neden olmuştu. Çünkü Ruslar Boğazlarda güçlü bir Almanya istemiyordu. Rusya, Balkanlar'da ise kendi denetiminde bir "Balkan İttifakı" kurmak peşindeydi.¹⁸

Tüm bu gelişmelere paralel olarak Ağustos 1914'te İngiliz Donanması'ndan kaçan Goeben ve Breslau adlı Alman savaş gemilerinin boğazlardan geçmesine izin

¹⁶ Erol Mütercimler, **Bu Vatan Böyle Kurtuldu**, 4. Baskı, İstanbul: Alfa Yayınevi, 2005, s. 65.

¹⁷ Andrew Mango, **Atatürk**, İstanbul: Sabah Kitapları, 2000, s. 131.

¹⁸ Sander, s. 325–326.

verilmesinin ardından, bu gemilerin önceden satın alındığı ilan edilmiş, bunların Yavuz ve Midilli adıyla Osmanlı Donanması'na dahil olmalarının ardından; Yavuz zırhlısının, tatbikat amacıyla çıktığı Karadeniz'de Ruslara ait Sivastopol ve Novorosisk limanlarını bombalaması ardından 1 Kasım 1914'te Rusya Osmanlı Devleti'ne savaş ilan etmiş ve böylece Osmanlı Devleti resmen Birinci Dünya Savaşı'na dahil olmuştur.

İlk saldırı girişiminden sonra Osmanlı Hükümeti kaçamak davranmaya çalışarak bu saldırının Rus savaş gemilerinin Osmanlı Donanması'nın manevralarını karşılamasından kaynaklandığını ileri sürmüştü; ancak Rusya'nın ardından İngiltere ve Fransa da Osmanlı Devleti'ne savaş ilan etmişti.¹⁹

Osmanlı Devleti'nin savaşa dahil olması Almanya için çok önemli avantajlar sağlayacaktı. Her şeyden önce Osmanlı Devleti'nin Kafkaslarda açacağı bir cephe, Rusya'ya karşı yürütülecek savaşı kolaylaştıracak, özellikle Avusturya'nın Galiçya cephesindeki yükünü de hafifletecekti. Ayrıca Osmanlı Devleti'nde Padişah'ın halife sıfatıyla tüm Müslümanlar için ilan edeceği "kutsal cihat" İngiltere ve Fransa'nın sömürge imparatorluklarında yaşayan Müslüman halkı ayaklandıracak ve böylece İtilaf devletleri büyük zorluklarla karşılaşılabilecekti.²⁰

II. SAVAŞ SIRASINDA TÜRK HAVA TEŞKİLATI

Birinci Dünya Savaşı süresince yabancı kuvvetlerin Türk Hava Kuvvetleri'nin çok üstünde sayıda ve yetişmiş hava gücüyle savaşa katılması, Türk havacılığının da geliştirilmesi gerektiğini gözler önüne sermiştir. Bu nedenle askeri havacılık alanında savaş sırasında özellikle Almanya'nın desteği ile önemli gelişmeler kaydedilmiştir. Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Savaşı'na dahil olması ardından Başkomutanlık Vekaleti tarafından verilen seferberlik emrine göre Yeşilköy hava uçuş okulundaki tayyare bölüğünde bulunan uçakların ve havacıların da hazır hale getirilmesi istenmiş, böylece Osmanlı Devleti de katıldığı cephelerde uçak kullanan ülkelerden biri olmuştur.

¹⁹ Mango, s. 133.

²⁰ Sander, s. 327.

Balkan savaşları sonrasında Türk Ordusu'nda görev yapan az sayıda havacıyla, ordu içinde bağımsız bir hava birliği kurma imkanı olmaması nedeniyle eldeki tüm uçak ve havacılar Yeşilköy Uçuş Okulu'nda toplanmış, öncelikli olarak havacı yetiştirilmesi ile bir hava birliği kurulmasına karar verilmişti. Bu amaçla Yeşilköy kara uçuş okuluna ek olarak, donanma için Bahriye Nezaretine bağlı bir deniz uçuş okulu açılmıştır. Ancak yeni kurulan deniz uçuş okulunun yeterli ekipman ve personelinin olmaması nedeniyle bu okula gönderilen deniz subaylarının kara uçuş okulunda eğitilerek deniz havacılığının çekirdeğini oluşturmak amacıyla daha sonra deniz uçuş okuluna gönderilmesi kararı alınmıştır.²¹ Havacılık açısından böyle olumsuz bir ortam içinde, 2 Ağustos 1914 günü seferberlik ilan edilmiş ve buna paralel olarak Yeşilköy'de bulunan deniz uçaklarından ikisi İzmir, birisi de Çanakkale Müstahkem Mevzi Komutanlığı emrine verilmiştir.

Birinci Dünya Savaşı başladığında uçak temin edilmesi en önemli problem olmuştu. Halkın bağışlarıyla hava gücünün artırılması amacıyla Fransa'ya ısmarlanan uçaklara el konulmuş, bunlardan bir kısmı Foudre gemisiyle Antivari'ye gönderilmiş ve Kataro Limanını kontrol için kullanılmış, diğer bir bölümü ise Süveyş Kanalı'nda Türk Ordusu'na karşı kullanılmıştı.²² Bu nedenle savaşın başlangıcında Osmanlı Ordusu'na uçak temin edilebilmesi için değişik yollara başvurulmuştu. Bu dönemde İstanbul'da bulunan A. Viktor isimli bir komisyoncu, İtalya'da lisansla yapılan Farman tipi uçaklardan iki tanesinin satın alınabileceğini bildirerek bir satış antlaşması yapmıştı. Fazıl Bey ve Teğmen Hüseyin Avni tüccar pasaportu çıkararak İtalya'ya uçakları teslim almak üzere gitmiş, ancak İtalya o devirde savaşta tarafsız olduğu için savaşan ülkelere silah satışını yasakladığından bu uçakların gizli şekilde ülkeye getirilmesi uygun görülüş, ancak planlar istenildiği gibi gitmeyince havacılar sınır dışı edilmişlerdi.²³

İtalya'dan uçak temin edilememesi üzerine Almanya seçeneğine yönelinmiş; Osmanlı Devleti'nin Almanya ile savaşa girmeden önce yaptığı anlaşma uyarınca Türk Ordusu'na ihtiyacı olan malzemelerin ve personelin gönderilmesi karara

²¹ **Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekatı**, s. 17.

²² Anadol, s. 94.

²³ Kansu, Şensöz ve Öztuna, s.171.

bağlanmıştı. Bu kapsamda Almanya Türk askeri havacılığının yeniden teşkilatlandırılması için daha önce de belirttiğimiz gibi Almanya'dan Üsteğmen Erich Serno'yu görevlendirmişti. Üsteğmen Serno öncelikli olarak dönemin kanunları gereği yüzbaşılığa yükseltilmiş, sonrasında Yeşilköy Tayyare Mektebi Müdürlüğü ve Osmanlı yüksek komuta kademesinde havacılık danışmanlığının yanı sıra Teşkilatı Havaiye'nin de başına getirilmiştir. Yüzbaşı Serno'nun Türk askeri havacılığının gelişmesi yönünde önemli katkıları olmuş, idaresi döneminde 3 faal uçak ve birkaç pilotla devraldığı askeri havacılığı savaşın son yılında 17 bölükten oluşan bir kuvvet haline getirmiş, birçok Türk pilot ve rasıdın yetişmesini sağlamış, meteoroloji teşkilatı, onarım ve bakım atölyeleri açmış ve Osmanlı Ordusu'na uçak temini için çalışmıştır.²⁴ Yüzbaşı Serno'nun yardımcılığını ise Süvari Üsteğmen Şakir Fevzi Bey getirilmiştir. Şakir Fevzi Bey Almanya'da kendi imkanları ile pilotluk eğitimi görmüş, Temmuz 1914'te yeni kurulan 4 ncü Ordu'da görevlendirilmiş ve götürdüğü Rumpler tipi uçak Halep'te kırım geçirince 1914'te İstanbul'a dönmek zorunda kalmıştı.²⁵

Bu dönemde Almanların sağlayacağı uçaklar, 12'şer adet olmak üzere Rumpler BI ve Albatros BI tipi iki kişilik ve çift satırlı uçaklardan oluşuyordu. 100 beygirlik Mercedes motorlara sahip bu uçaklar, silahsızdı ancak bomba taşıyabiliyordu.²⁶ Almanya'dan gelecek bu 24 uçaktan 12'si hemen gönderilecek şekilde hazır durumdaydı. Diğer 12'sinin ise Şubat 1915'te hazır olabileceği bildirilmiş, bunun dışında Avusturya-Macaristan hükümetinin satın almaktan vazgeçtiği 12 adet LVG tipi uçağın alınabilmesi için de temaslara geçilmişti.²⁷

Türk Hava Teşkilatı'nın bu dönemdeki en önemli problemlerinden biri de personel sıkıntısı şeklinde baş göstermiştir. Osmanlı Devleti'nin savaşa girmesiyle birlikte eldeki uçak ve pilot sayısının yetersizliği üzerine Almanya'dan yardım istenmişti. Savaşın ilk yılında Almanya askeri pilot yerine sivil pilotları göndereceğini bildirmiş, bu öneri Enver Paşa tarafından kabul edilmişti. Osmanlı

²⁴ Ajun Kurter, **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi**, Ankara: 2002, s. 239.

²⁵ a.g.e, s. 241.

²⁶ Kansu, Şensöz ve Öztuna, s. 181.

²⁷ Kurter, s. 242.

Ordusu askeri havacılığında görev yapacak olan Alman sivil pilotlara, meslek ve öğrenim durumlarına uygun düşecek subay ve astsubay rütbeleri verilmişti. Genel olarak ordu içerisinde Alman sivil pilotlar subay ve makinist, teknisyenler ise astsubay olarak görev almışlardır.²⁸

Almanya'dan sağlanacak bu uçaklar konusundaki en önemli problem bu uçakların nasıl sevk edileceği üzerine olmuştu. Çünkü Berlin İstanbul demiryolu hattı olmasına rağmen bu sıralarda savaşta tarafsızlığını ilan etmiş olan Bulgaristan ve Romanya üzerinden geçiş yapılabilmesi mümkün değildi. Ancak yapılan temaslar sonucu bu sevkıyatın yine bu güzergahtan yapılmasına karar verilmişti.

Romanya ve Bulgaristan üzerinden sevkıyat kararı verilmesi ardından, sandıklanan uçakların sirk eşyası ve Kızılhaç malzemesi olarak deklare edilmesi, her uçak sandığına tüccar ve işçi pasaportuyla seyahat edecek bir pilot ve iki teknisyenin refakat etmesi kararlaştırılmıştı. Uçakların Macaristan Romanya Bulgaristan sınırına yakın Mehadia kasabasının güneydoğusunda ve Orsova'nın 25 km kuzeyinde bulunan Herkulesbad'da küçük bir askeri alanda monte edilmesi ve buradan havalanarak Bulgaristan içinde Lom Plaksa kasabası civarında bir düzlüğe indikten sonra tekrar sökülerek İstanbul'a gönderilmesi kararı alınmıştı. Bu noktada Bulgarlar yapılan temaslar sonucu sevkıyata göz yummayı da kabul etmişler, ancak Bulgar basınında olayın ortaya çıkması üzerine bu plan başarısızlığa uğramıştır.²⁹ (EK-1)

Birinci Dünya Savaşı'nda Türk havacılığı önce kara ve deniz olmak üzere iki taktik kısımda faaliyetlerde bulunmuştur. Bunlardan kara havacılığı Harbiye Nezareti emrinde bulunan hava birlikleri; ordular için keşif, gözetleme, bombardıman önleme, himaye ve destek görevini yürütürken; deniz havacılığı Bahriye Nezareti emrinde bulunan hava birlikleri; orduların hareketlerini, keşif, gözetleme ve hareket görevlerinde destek vazifeleri için görevlendirilmiştir.³⁰

²⁸ a.g.e, s. 241.

²⁹ a.g.e., s. 242-243.

³⁰ Alasya, s. 728, Anadolu, s. 97.

Bu dönemde deniz havacılığının ihtiyaçlarının karşılanması için Donanma Cemiyeti tarafından uçak fabrikasına üç deniz uçağı siparişı yapılmıştır. Bu fabrika kara uçağı yapmakta olduğı için yapılacak bu uçaklar aynı zamanda ilk deniz uçakları olacaktır. Yüzbaşı Savmi'nin başkanlığında ve Üsteğmen İsmail'den oluşan heyet Şubat 1915'te uçakları teslim almak üzere Almanya'ya gönderilmiş, ancak uçaklar hazır olmadığından bu askerler önce kara, sonra deniz ve hava uçağı eğitimine yollanmışlar, böylece daha sonra diplomalarını almışlardı. Bunun yanı sıra tamamlanmayan uçakların yerine Gotha uçakları verilmiştir. 3 Ekim 1915 itibariyle Bahriye Nazırlığı emrinde iki adet Niauport eğitim uçağı, bir Curtis ve dört Gotha olmak üzere on bir uçak faal durumda görev almıştır.³¹

Hava Kuvvetleri'nin iki ayrı nezarete bağı olması idari açıdan sorunlara neden olduğundan Nisan 1916'da Serno Donanma Bakanı Cemal Paşa'ya başvurarak ordu ve donanma havacılığının tek bir komuta altına alınmasını önermiş, Mayıs 1916'da da Enver Paşa'nın emriyle donanma havacılığı da tekmil ve komuta konularında 13 ncü şubeye bağlanmıştır. Lojistik ve idari konular ise Donanma Bakanlığı'nın sorumluluğuna alınmıştır.³²

1916 yılında teşkilat içerisinde getirilen yeniliklerden biri de pilotların yetiştirilmesi konusunda olmuştur. Bu tarihe kadar pilotlar sadece subaylardan yetiştiriliyordu. Yapılan hava muharebelerinde ve meydana gelen arızalar nedeniyle düşen her uçakta iki subay kaybedilmekte, böylece yetiştirilmesi uzun zaman isteyen subay sayısı gittikçe azalmaktaydı. Bu nedenle 1916'da alınan bir kararla hava birliklerine astsubay ve sivil personelden pilot yetiştirilmesi de kabul edilmiştir.³³

Yeşilköy Uçuş Okulu'ndaki pilotluk ve rasıtlık kurslarına zaman zaman Türkiye'ye görev yapmak için gelen sivil Alman pilotları da katılmıştı. Cephe görevlerinden arda kalan zamanlarda bu pilotlar okulda ders veriyordu. Yüzbaşı Serno da aynı şekilde Çanakkale'de bulunmadığı zamanlarda öğrenci subayların yetiştirilmesine destek amacıyla okulda görev yapıyordu. Bunun dışında okulda

³¹ Keyüsk, s. 56–57.

³² Yılmaz, s. 103–105.

³³ **Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekatı**, s. 71.

görev yapan eğitimciler genelde Türk'tü ve Üsteğmen Mitat (Tuncel) ve Yüzbaşı Fevzi Beyler de bu kişilerin başında geliyordu. Eğitim çalışmaları ise yerde REP ve Bleriot Pingoum, havada ise Osmanlı Deperdussin uçağı ile yürütülüyordu.³⁴

Osmanlı Devleti'nin uçak kullandığı ilk savaş olan Balkan Savaşı tecrübesi, uçaklarda pilotların yanında ayrı bir rasıt sınıfının oluşturulması gerektiğini gözler önüne sermişti. Bu nedenle pilotların yanında havada gözlem üzerine odaklanan ayrı bir rasıdın yetiştirilebilmesi için bir okul oluşturulmuştur. 1916'da rasıt kurslarına sadece subaylar kabul edilmiştir. Okulun öğretmenliğine Alman Yüzbaşı Keiper tayin edilmişti. Telsiz, seyrüsefer, bombardıman, fotoğraf, pratik motor bilgisi gibi derslerin verildiği okulda 1916 yılı içerisinde ciddi kazalar da meydana gelmiştir. 3 Mayıs'ta Ali Rıza ve öğretmen Preussner'in uçtukları Gotha uçağı düşmüş, uçucular ölmüş, 17 Mayıs'ta da bir başka kazada Emin Nihat kurtulmuş, 22 Kasım'da ise Hayrettin Fokker uçağının düşmesi sonucu ölmüş, 27 Aralık'ta da Fethullah ve makinist Haşim'in uçağı düşmüştür.³⁵

Birinci Dünya Savaşı başladığında eldeki uçak ve havacılar Türk Ordusu'nun ihtiyacını karşılayacak sayıda olmadığından Alman hükümetine başvurularak uçak, havacı, yedek malzeme ve eğitim için personel istenmiş, Osmanlı Devleti'nin Almanya yanında savaşa dahil olması sonrasında istenilen uçak ve pilotlar gelmeye başlamıştır.

Birinci Dünya Savaşı'nın ilk yıllarında 50'ye ulaşan uçak sayısı, sonraki yıllarda artış göstererek dört yıllık savaş süresinde 100 pilot ve 400'ü aşan uçağına ulaşmış ve bunlar Türk hava gücünde görev almıştır. Osmanlıların savaşa girmesi 1914'te havacılık ıslahatı yürütüldüğü zamanlara rastlamıştır. Bu süreçte, Fransa ısmarlanan uçakları teslim etmediği için, üçü faal, ikisi tamirde beş kara ve iki deniz uçağı ile savaşa girilmiş, bu kuvvet 1915 sonunda 40 uçağına, sonraki yıllarda ise 100 uçağına yükseltilmiştir. Tüm savaş boyunca 450 uçak Türk Ordusu'nda görev almıştır. Bu rakama Alman Paşa Bölükleri'nin 150 uçağı da dahildir. Başlangıçta on pilota sahip olan Osmanlı hava gücü, savaşın sonunda 100'e yakın pilot ve rasıda

³⁴ Kurter, s. 245–246.

³⁵ Kansu, Şensöz ve Öztuna, s. 227.

ulaşmıştır. Savaşın sonunda da dörder uçaklık 17 bölük ve 3 deniz bölüğü teşkilatlanmıştır.³⁶

Savaş süresinde havacılık alanında getirilen yeniliklerden biri de rasat şubelerinin açılması olmuştur. 1914 İlkbaharında Kahire seyahatine başlayan Nuri, Yafa'ya kadar gelmiş, ancak arkadan esen rüzgar yüzünden uçağın havada tutunamayacak oranda süratsız kalması sonucu, denize düşerek şehit olmuştur.³⁷ Bu nedenle bu gibi kötü tecrübelerin en aza indirilmesi ve havacılığın gerektirdiği şartlar dolayısıyla Alaimi Cevviye Şubesi adı verilen rasat merkezlerinin açılması düşünülmüş ve ilk olarak İstanbul ve Edirne'de de birer sabit Alman Rasadı kurulmuştur. 1915 Aralık ayında Gelibolu'da bir üçüncü Alman hava rasat şubesi kurulmuş ve rüzgarın istikametinin ilgili makamlara iletilmesi amaçlanmıştır.³⁸ Böylece bu şubelerin oluşturulmasıyla 1916 yılında Çanakkale ve Karadeniz'deki faaliyetlerini arttıran Türk Alman uçaklarının uçuş emniyeti de sağlanmıştır.

Birinci Dünya Savaşı'nın başında, seferberlik sırasında uçak durumu şu şekilde oluşmuştur.³⁹

- Rumpler (adı Fethi), Pilot'u Üsteğmen Şakir.
- Bleriot (adları Edremit, Tarık Bin Ziyad), Pilotları Üsteğmen Salim, Yüzbaşı Fesa.
- Nicuport Deniz (adı Mahmut Şevket Paşa), Pilotları Fazıl ve yeni yetişen bahriyelilerden biri.
- Pannier ile I Bleriot (adı Ertuğrul), tamirdedir.
- Okul uçağı olarak Bleriot Pingouin, I Deperdessin 35 B'lik.

Osmanlı İmparatorluğu'nun savaşa girmesi ardından ilk aşamada Alman hükümetine müracaat edilerek, 12 uçak ve bunları kullanabilecek pilotlar istenmiştir.

³⁶ a.g.e., s. 167, Anadol, s. 95.

³⁷ Süer, s. 136.

³⁸ Keyüsk, s. 59.

³⁹ Kansu, Şensöz ve Öztuna, s. 171.

Bununla beraber Ali Rıza, Tahsin, Abdullah ve Mehmet Ali Beyler pilotaj eğitimi için Almanya'ya gönderilmiş ve 18 Şubat 1915'te pilot brövelerini almışlardır.⁴⁰

1916 yılına gelindiğinde Türk cephelerinde uçak sayısının artması, yedek parça ve malzeme ihtiyacını da ortaya çıkarmıştı. Bu nedenle artan uçakların bakım ve onarımı için hava teşkilatının genişletilmesi ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Bununla beraber Balkan yollarının açılmasıyla Almanya'dan sağlanan destekle Türk havacılığı savaşın başından beri en faal durumuna geçmişti. Bu nedenle Başkomutanlık karargahı 13 ncü Şubesi olarak görev alan Hava Müfettişliği dışında, Harbiye Dairesi 9. Umuru Havaiye Şubesi kurulmuş, ikmal ve tedarik konuları ile bu şube görevlendirilmiştir. Umuru Havaiye Müfettişliği tümen kumandanı yetkisi almış, barış zamanında Harbiye Nazırlığı'na, savaş durumunda Genel Karargah'ın 13 ncü Şubesi olarak Baş Komutanlığa bağlı olacağı hükme bağlanmıştır. Bu şube genel olarak cephelerde görev yapan hava birliklerinin ikmallerinin rahat yapılabilmesi için ikmal depoları yapmak, havacılığın o anki ihtiyacına göre siparişleri düzenlemek, yeni uçak birlikleri ve balon takımları oluşturmak, hava gözetleme merkezleri kurmak ve İstanbul'un hava savunmasını düzenlemek ile görevlendirilmiştir. Şubenin emrindeki hava kıtaları da şu şekilde oluşturulmuştur.⁴¹

- Tayyare Kıtaatı (İstasyon ve bölükler),
- Balon Kıtaatı,
- Uçaksavar Kıtaatı,
- Topçu Ölçme Kıtaatı,
- Deniz Tayyare Kıtaatı,
- Depolar ve Parklar Kıtaatı,
- Fotoğraf ve Fotogrametri Şubesi,
- Rasadatı Havaiye Şubesi,

⁴⁰ a.g.e., s. 172.

⁴¹ a.g.e., s. 219, Kurter, s. 314.

Savaş devam ederken, Müfettişlik Başkomutanlık Karargahı'nın lüzum gördüğü cephelerdeki komutanlıklar emrine ve önemli bölgelere birer uçak bölüğü verilmişti. Bu bölükler şu şekilde oluşturulmuştur: ⁴²

- 1 nci ve 6 ncı Tayyare Bölük'leri 5 nci Ordu emrinde Çanakkale'de,
- 2 nci Tayyare Bölüğü 6 ncı Ordu emrinde Irak'ta,
- 3 ncü Tayyare Bölüğü Kuvayı Mürettebe emrinde Maan'da,
- 4 ncü Tayyare Bölüğü 4 ncü Ordu emrinde Adana'da,
- 7 nci Tayyare Bölüğü 3 ncü Ordu emrinde Suşehri'nde,
- 8 nci Tayyare Bölüğü Yeşilköy'de başkomutanlık Vekaleti emrinde olup 3 ncü Ordu için Suşehri'ne gönderilmek üzere hazırlanmakta,
- 9 ncu Tayyare Bölüğü Başkomutanlık Vekaleti emrinde İstanbul hava savunması için Yeşilköy'de,
- 300 ncü Paşa Tayyare Bölüğü 4 ncü Ordu emrinde Filistin'de,
- 5 nci Tayyare Bölüğü ve Deniz Müfrezesi İzmir'de,
- İki uçaklı Kavak Tayyare Müfrezesi İstanbul Boğazı Komutanlığı emrinde ve bir deniz uçağı Ereğli'de,
- Sekiz uçaklı bir bölük Başkomutanlık Vekaleti emrinde Yeşilköy'de,
- Beş uçaklı bir Deniz Tayyare Bölüğü Çanakkale'de Boğazlar Genel Komutanlığı emrinde bulunuyordu.

Osmanlı İmparatorluğu'nun Birinci Dünya Savaşı'nda yenildiğini kabul etmesi ve ardından imzalanan 30 Ekim 1918 tarihli Mondros Ateşkes Antlaşması hükümlerinin uygulanmasıyla askerler terhis edilip, silahlara el konulmuş ve önemli görülen yerler gözetim altında bulundurulacağı hükme bağlanmıştı. Bu arada Yeşilköy'deki askeri kuruluşlarda İngiliz ve Fransızların gözetimi altına girmiş ve Alman havacı personel ülkeden ayrılmış; Temmuz 1918'de yeniden yapılmaya çalışan Kuvayı Havaiye Müfettişi Umumiliği (Hava Kuvvetleri Genel Müfettişliği) kadroları boşalmış, sadece kağıt üzerinde bir ad olarak kalmıştır. Böylece bu şartlar altında Türk havacılığı, Birinci Dünya Savaşı gibi yıkıcı bir savaşın ardından Kurtuluş Savaşı'na girmiştir.

⁴² **Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekatı**, s. 69.

III. BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI SIRASINDA CEPHELERDE HAVACILIK FAALİYETLERİ

Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Savaşı'na katılması ile beraber, Türk Hava Kuvvetleri de az sayıda uçak ve personelle cephelerde yer almıştır. Türk pilotları bu savaşta Çanakkale, Filistin, Irak, Medine ve Çanakkale cephelerinde görev yapmış, çeşitli olanaksızlıklara rağmen özellikle keşif çalışmalarında önemli başarılarla imza atmıştır. Çanakkale dışındaki cephelerde havacılık faaliyetleri başka bir çalışmanın konusunu oluştursa da, Birinci Dünya Savaşı'nda Türk havacılığının geldiği noktayı anlamak açısından bu cephelere de kısaca yer vermek gerekmektedir.

Birinci Dünya Savaşı başladığında Osmanlı Devleti ilk olarak Kafkas cephesinde keşif hizmetlerinin yürütülmesi için iki havacıyı, Yüzbaşı Salim İlkuçan ve Fessah Evrensel'i Bleryo uçakları ile Trabzon'a gönderilen ikmal gemisiyle yollamış, ancak Ruslar tarafından geminin batırılmasıyla iki havacı esir alınmış ve savaş sonuna kadar bu havacılardan yararlanılamamıştır.⁴³

Karadeniz'de savaşın ilk aşamasında Ruslar Karadeniz üzerinde keşif ve bombardıman faaliyetlerine başlamışlardır. 1915'te boğazların düşman kuvvetleri tarafından hem kuzeyden hem de güneyden tehdit edilmesi dolayısıyla, İstanbul'da güçlü birlikler bulundurulmuş bölgenin keşfi için de Yeşilköy uçak okulunda bulunan uçaklar sahil keşfi yapmaya başlamıştır. 5 Mayıs'ta Karadeniz Boğazı'na yaklaştığı haberi alınan düşman donanması üzerinde keşif amacıyla havalanan Yüzbaşı Fevzi ve Rasit Teğmen Sami idaresindeki Deperdessin tipi uçak Belgrat ormanına düşmüş, havacılar Birinci Dünya Savaşı'ndaki ilk hava şehitlerimiz olmuştur.⁴⁴

Kafkas cephesine 1915 yılında uçak gönderilememesi nedeniyle Türk tarafından uçuş yapılamamış ancak Ruslar bu cephede havacılardan yararlanmışlardır. 1917 yılında Rus uçaklarına karşı Doğu'da 2 nci Ordu'nun 3-5

⁴³ Keyüsk, s. 29, Kansu, Şensöz, Öztuna, s. 174.

⁴⁴ Keyüsk, s. 60, Anadol, s. 105, **Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekati**, s. 37.

faal uçaklı 10. bölüğü ile 3 ncü Ordu'nun 2-3 faal uçaklı 7 nci Bölüğü görev yapmıştır.⁴⁵ Dört personel ve iki uçucudan oluşan 7 nci Tayyare Bölüğünün Rus taarruzunun başlaması ile bu bölgeye sevk edilmesi kararı ardından, Yeşilköy'de hazırlanan iki Gotha uçağı Yavuz'a yüklenerak 6 Şubat 1916'da Trabzon'a çıkarılmıştır. Bu sırada Rusların Erzurum'u işgal etmek üzere olmaları nedeniyle Trabzon'dan uçakların Erzurum'a sevki istenmişse de, kötü hava koşulları nedeniyle sevkıyat gerçekleşmemiş, 26 Şubat 1916'da havalanan iki uçağın arızalanmalarıyla bu uçaklardan da faydalanılamamıştır. Mart 1916'da 3 ncü Ordu, Rus taarruzu sonrasında 7 nci Tayyare Bölüğü'ne Erzurum Tercan dolaylarındaki düşman durumunu keşfetme görevi verilmiş, bu amaçla havalanan iki uçak hava muhalefeti nedeniyle geri dönmüşlerdir. Bunun dışında Mayıs ayı boyunca da Tercan, Aşkale, Pınarkapan, Yeşilköy dolaylarında keşifler devam etmiştir. 25 Temmuz 1916'da Erzincan'ın işgal edilmesi sonrasında 7 nci Tayyare Bölüğü Suşehri'ne taşınmıştır. Bu kapsamda hava keşifleri sürdürülmüş, 30 Temmuz 1916'da Kelkit'te düşmanın durumunu öğrenmek için görev alan uçak, düşman ordugahlarını bombalamış Rus tümeninin doğuya hareket ettiğini keşfetmiştir. Eylül'den Aralık ayına kadar Rus cephesinde birçok muharebe yapılmış, 12 Aralık'ta da çok sayıda Rus uçağı Kemah ve Refahiye'yi bombalamıştır. Bunun yanı sıra doğu cephesinde yapılan muharebelerde yıpranan ve hasara uğrayan tayyare bölüğünün yeni uçaklarla takviye edilmesi için iki Albatros C-III uçağı demiryolu ile Ulukışla'ya gönderilmiş ve 7 nci Tayyare Bölüğü Komutanlığı'na da Alman üsteğmen Fünfhausen tayin edilmişti.⁴⁶

Cemal Paşa önderliğinde 4 ncü Ordu, Kanal Harekatı için yılsonunda hazırlanmış ve acil olarak uçak yollanmasını istemiş, bu talep üzerine İstanbul'dan Fethi isimli Rumpler uçağı Şakir Fevzi uçağı trenle İskenderun'a ulaştırılmıştı. Burada uçağın monte edilerek Halep yolu ile Şam'a uçurulması planlanmış, 20 Aralık 1914'te de Doris Kruvazörü İskenderun önüne gelmişti. Sahilde montajı tamamlanan uçağın ve şehirdeki askeri araçların teslimini, aksi takdirde şehrin bombalanacağını içeren ultiatomun reddedilmesinin ardından, bu uçak sökölerek acilen bir tren tüneline sokulmuştur. Ertesi gün Doris, İskenderun Payas arasındaki demiryolunu bombalamıştır. Gemi gittikten sonra uçak tekrar kurulup Halep'e

⁴⁵ Anadol, s. 125.

⁴⁶ **Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekatı**, s. 74-79.

uçurulmuş, ancak 28 Aralık'ta Halep'ten Şam'a doğru kalkarken piste vurarak hasar görmüş, böylece ordu Filistin cephesinde de uçaksız kalmıştır.⁴⁷

Irak'ta Türk kuvvetlerinin Şuaybe Muharebesi'nde düşmanın ciddi direnişiyile karşılaşması sonrasında Irak cephesinde ilk hava faaliyetini İngilizler gerçekleştirmiştir. 14 Mayıs 1914'te Basra'ya gelen Moris Farman tipi iki İngiliz uçağından birine 27, diğerine 31 Mayıs'ta keşif ve gözetleme görevi verilmiştir.⁴⁸

Irak'ta İngilizler 31 Mayıs – 3 Haziran muharebelerinde de uçakla keşif ve taarruz desteğı sağlamıştır. 14 Haziran 1915'te de Kütulamara dolaylarında iki İngiliz uçağı bölgedeki Türk Ordugahını bombalamıştı. 24 Temmuz'da Nasiriye'nin düşmesi sonrasında da düşman uçakları Dicle boyunda sürdürdüğü harekatta yine uçaklardan keşif amacıyla yararlanmış, bu uçuşlar sırasında 16 Eylül'de bir düşman uçağı Türk birliklerinin açtığı ateş sonucu düşürülmüş, 27 Eylül'de de başka bir uçak yere inmeye mecbur bırakılmıştı. Esir edilen personelin sorgusunda İngilizlerin Irak'ta 7 uçak bulundurduğu anlaşılmıştır.

21 Kasım 1915'te Selmapak mevzileri ve Bağdat dolaylarındaki Türk kuvvetlerinin durumunun keşfedilmesi amacıyla havalanan İngiliz uçağı düşürülmüş ve pilot esir alınmıştı. Uçak fazla hasar görmediğı için küçük bir onarımdan sonra uçurulabilir duruma sokulabilecekti. Bunun dışında aynı gün keşif yapan ikinci bir İngiliz uçağı daha düşürülmüş, ertesi gün de yine düşürülen uçaktaki İngiliz rasit esir alınmıştı. Irak cephesinde 6 ncı Ordu emrinde hava kuvveti olmamasına rağmen, Eylül 1915'ten itibaren ele geçirilen İngiliz uçaklarının kullanılabilir hale getirilmesiyle bu cephede de uçak kullanılmaya başlanmıştır.

25 Kasım 1915'te Pilot Üsteğmen Fazıl'ın düşmandan ele geçirilen uçakları uçar duruma sokmasının ardından, Türk Komutanlığı Kurmay Başkanı hazırlanan uçaklardan birini Nehrivan yönünde düşman kuvveti bulunup bulunmadığını öğrenmek için görevlendirmiş, bu emre göre yapılan keşif sonunda düşmanın Selmapak mevziinden çekilmekte olduğu öğrenilmişti. Düşmandan ele geçirilen uçaklarla göreve devam edilirken 1915 Aralık ayında 2 nci Tayyare Bölüğü Bağdat'a

⁴⁷ Kansu, Şensöz ve Öztuna, s. 175.

⁴⁸ **Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekatı**, s. 58.

gelmeye başlamıştı. 2 nci Bölük gelmeden önce Pilot Üsteğmen Fazıl, Yüzbaşı Fettah ve Üsteğmen Mehmet Ali birlikte keşif görevine devam etmişler, ilk uçuşlarını Aziziye’de yapan Türk havacıları, sonradan Kutulamare’de hazırlattıkları iki alana uçmaya başlamışlardır.⁴⁹

Osmanlı Ordusu Filistin Sina cephesinde de Birussebi’ye gönderilen 4 Türk uçağından faydalananmış, buna karşılık Fransız ve İngiliz uçakları keşif, gözetleme ve topçu ateş tanzimi yaparak Türk kuvvetlerinin kanala karşı taarruzlarını ateş altına aldırılmış, kendi kuvvetlerine hava desteğı sağlamıştı. Filistin cephesine uçak sağlama çalışmaları sonrasında yeni tamir görmüş bir Ponnier uçağı Şubat 1915’te 4’ncü Ordu’ya tahsis edilmişti. Bu müfrezede uçakla beraber, 2 uçucu ve 93 erat yer alıyordu ve Ponnier hava muhalefeti nedeniyle ilk kez 9 Nisan’da keşif uçuşuna çıkmıştır. Ancak kırım geçirdiğinden 4’ncü Ordu uçaksız olarak savaşa devam etmiştir. İngiliz ve Fransızlar ise bu cephede uçaklardan önemli ölçüde yararlanmışlardır.⁵⁰

Irak cephesinde de 6 ncı Ordu emrinde hava kuvveti olmamış, ancak Eylül ayında ele geçen İngiliz uçaklarının kullanılabilir durumda olması nedeniyle 4 ncü Ordu’da görev yapan Fazıl bu uçakları görmek için 25 Eylül’de Irak’a gelmiş ve ele geçirilen bu uçakların kullanılması kararına varılmıştır. Fazıl’ın hazırlattığı Farman ve Coudron uçakları da bu cephede keşif uçuşlarına başlamıştır. İlk uçuş Aziziye’ye yapılmış, bölgede 1915 sonuna kadar 5 keşif gerçekleştirilmiştir. İngilizlerin Irak’taki hava gücü de Farman, Coudron 4, Martinsyde S1 ve Bristol Scout D tiplerinden oluşuyordu.⁵¹

Irak cephesinde 1915 yılında İngiliz uçaklarına yapılan topçu ateşi, düşman uçaklarının yere inmesi ya da düşürülmesini sağlamıştır. Bu nedenle bu cephede havacılık açısından en önemli faaliyet düşman uçaklarının etkisiz hale getirilmesi olmuştur.

⁴⁹ a.g.e., s. 58-63.

⁵⁰ Kansu, Şensöz ve Öztuna, s. 210.

⁵¹ a.g.e., s. 212.

2 nci Ordu'nun Doğu'ya gönderilmesi kararı ile beraber, orduya keşif ve destek hizmeti yapacak 10. Tayyare Bölüğü'nün, dört uçak ve altı personel ile kurulmasına karar verilmiş, bölük Kasım ayında Diyarbakır'da göreve başlamıştır. 10. Tayyare Bölüğü'ne Almanya'dan malzeme gelmemesi dolayısıyla bölükte kısa süre sonra uçar durumda tek uçak kalmamıştı.⁵²

Genel olarak baktığımızda ileriki bölümlerde açıklayacağımız gibi Almanların Çanakkale dışındaki cephelerde Osmanlı ordusuna sağladığı destek çok sınırlı kalmıştı. Bu cephelerde görev yapan uçak bölükleri Türk birlikleri olduğu için kadroları Alman uçak bölüklerine göre zayıf kalmış, bakım personeli, yedek malzemeleri, uçakların nitelikleri de yetersiz kalmıştır.

⁵² Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekatı, s. 81.

İKİNCİ BÖLÜM

ÇANAKKALE CEPHESİNİN AÇILMASI SONRASINDA TARAFLARIN SAVAŞ DÜZENLERİ VE HAVA KUVVETLERİ

I. ÇANAKKALE HAREKAT ALANININ COĞRAFİ DURUMU

Çanakkale Savaşları'na ve tarafların savaş düzenlerine etki eden unsurlardan biri hareket alanı olmuştur. Bu nedenle genel olarak savaşın ve hava hareketlerinin gerçekleştiği bölge hakkında bilgi sahibi olmak için, savaş alanının coğrafi yapısını açıklamak gereklidir. Genel olarak Çanakkale Savaşları'nın hareket alanı Çanakkale Boğazı, Gelibolu Yarımadası ve yakın kıyılarda Gelibolu, Gökçeada, Limni ve İmroz'u da içine alan geniş bir bölgedir. Bu kapsamda öncelikli olarak ilk zorlanan bölge olan Çanakkale Boğazı, çıkarmanın yapıldığı Gelibolu Yarımadası ve Tabyalar gibi alanları ve tüm bölgenin coğrafi yapısını açıklamak gerekmektedir.

A. Çanakkale Boğazı

Asya ve Avrupa kıtaları ve Marmara–Ege Denizleri arasında kuzeydoğu ve güneybatı yönünde doğal bir su yolu olarak uzanan Çanakkale Boğazı; uzunluğu 62 km, en dar yeri ortada 1,3 km, en derin yeri Çanakkale Kenti karşısında 100 metre ve ortalama derinliği 50–60 metre olan önemli bir boğazdır. Yabancı dilde Dardaneller Boğazı ve Osmanlı kaynaklarında Akdeniz ya da Hisar Boğazı olarak isimlendirilen boğaz Çanakkale Deniz Savaşları'nın alanı olmuştur.⁵³ (EK-2)

Şüphesiz boğazın en önemli özelliği, stratejik ve ekonomik önemine paralel olarak Karadeniz ve Akdeniz devletlerinin kısa yoldan ilişkiye geçmesine olanak vermesidir. Bu nedenle Birinci Dünya Savaşı'nda da boğazlara sahip olmak Akdeniz ve Karadeniz'de hareketi başarıyla sürdürebilmek için şart olmuştur. Bu nedenle

⁵³ M. Orhan Bayrak, *Çanakkale Savaşları*, İstanbul: Bir Harf Yayınları, 2005, s. 15.

Müttefik Harekatının birincil amacı Boğazların deniz yoluyla geçilmesi olmuştur. Gerçekte Çanakkale Boğazı'nda deniz gelgiti olmamasına rağmen su yüzeyinde Marmara'dan Ege'ye doğru saatte 34 mili bulan bir akıntı vardır. Boğaz bir hayli uzun olması, yer yer daralıp genişlemesi, sürekli kıvrımlarla kolay geçilebilecek bir konumda değildir.⁵⁴

Boğazın en geniş yeri Erenköy Koyu ile Tengerdere ağzı arası çizgisidir. Eski Hisarlık Burnu'ndan sonra Boğaz batıya doğru bir kıvrım yaparak, Morto Limanı'nı oluşturmaktadır. Karanlık Liman ve Morto Limanı'ndan sonra Boğaz darlaşmakta, Kumkale ve Seddülbahir çizgisinde son bulurken Ege Denizi'ne açılmaktadır. Bunun yanı sıra Kumkale ve Seddülbahir bölgesine boğazın girişi de denilmektedir.⁵⁵

Bölgede amfibi hareketlerine en elverişli kıyıları üç ayrı kesimde toplanmıştır. Bunlardan ilki Gelibolu Kavak Suyu ağzı ve Bakla Koyu kıyılarıdır. Fakat bu kesimin çıkarma tekniği açısından avantajına rağmen müstahkem mevki bölgesine uzaklığı, aradaki arazi yapısının dar ve çok engebeli oluşu ve Trakya'daki ana yığınak kuvvetleriyle Çanakkale'yi savunan kuvvetler arasında sıkışıp ezilmesi gibi taktiksel ve stratejik sakıncaları vardır. Bununla beraber çıkarma hareketini destekleyecek donanmanın ileri üsleri de uzaktır.⁵⁶

Savaşın başladığı sırada Çanakkale Boğazı'nın donanımı ve silahları eksik ve cephane bakımından zayıf durumdaydı. Özellikle boğazın giriş yerinde Dardanos hizasına kadar olan kısmı savunmasız kalmıştı. Sadece Dardanos ve Kepez civarında 7 adet 7,5–1,5 cm çapında deniz topları bulunuyordu.⁵⁷

B. Gelibolu Yarımadası

Çanakkale Boğazı ve Saroz Körfezi arasında güneyde Ege Denizi'ne doğru uzanan, Çanakkale kara savaşlarının yaşandığı bölge olan Gelibolu Yarımadası 90

⁵⁴ İbrahim Artuç, **1915 Çanakkale Savaşı**, İstanbul: Kastaş Yayınları, 2004, s. 53.

⁵⁵ **Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi: Çanakkale Cephesi Harekatı (Haziran 1914–24 Nisan 1915)**, V. Cilt, I. Kitap, Ankara: Genelkurmay Basımevi, 1993, s.16.

⁵⁶ **Birinci Dünya Harbinde Çanakkale Cephesi**, V. Cilt, 2. Kitap, Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı Harp Tarihi Yayınları, Seri No. 3, Ankara: Genelkurmay Basımevi, 1978, s. 7.

⁵⁷ Fikret Güneşen, **Çanakkale Savaşları**, İstanbul: Kastaş Yayıncılık, 1986, s. 25.

km uzunluğunda, 8-25 km eninde, denizden yüksekliği Kocaçimen Tepesi'nde 303 metredir. Bölgede kara savaşları, yarımada'nın güneyinde ve batısındaki bölgelerde yaşanmıştır. Bu yerler Ertuğrul ve Morto koyları, Seddülbahir, Zığındere, Alçitepe, Kerevizdere, Kabatepe, Arıburnu, Anafartalar ve Conkbayırı'dır.⁵⁸

Saroz Körfezi'nde 4,8 km'lik bir genişlikten, güneyde Anafartalar'da 20 km'lik bir genişliğe ulaşan ve bu şekliyle bir üçgeni andıran Gelibolu Yarımadası dağlık bir yapıya da sahiptir. Sanders'in benzetmesiyle Gelibolu arazisi "yamaçlar, derin boğazlar ve keskin yarılar ile bölünmüş sarp dağlardan ibarettir."⁵⁹

Gelibolu Yarımadası'nın güney kesimi, çıkarma hareket için elverişli kıyıları açtığı gibi, müstahkem mevkinin çakılı topçu birliklerine bitişik olduğu için çok hassas durumda olmuştur. Çıkarma hareketi için Anafartalar ovasının önündeki kıyıları Kabatepe, Kumkale ve Seddülbahir çevresi elverişli plajlara sahip, bunlardan her biri en az bir tümenin hareketine elverişlidir. Birbirlerine yakın oluşları ile de birden fazla çıkarma kesimi kullanmak ve kıyılarda daha erken kuvvetlenerek hareketi yürütmek de mümkündür. Bu açıdan bu bölgelere egemen olmak boğaza egemen olmakla eşanlamlıdır.⁶⁰ Bunun dışında deniz yönünden baktığımızda arazinin en belirgin yerleri yarılarıdır. Bunlar deniz seviyesinden dikleşerek altmış veya yetmiş metre yüksekliğe kadar çıkmaktadır. Bu yarıların yüzeyleri tuf ve kilden ibarettir. Yarılar son derece düzensiz ve birçoğu aşılmaz yüksekte olmasının yanı sıra, yan tarafları sık ve bodur çalılıklarla örtülmüş olup, bunlar savunma için iyi birer sığınma yeri oluşturduğu gibi aynı zamanda doğal birer engel de oluşturmaktadır.⁶¹

Gelibolu Yarımadası'nda Anafarta Limanı'ndan Arıburnu'na kadar uzanan kıyı çıkarmaya elverişli olmakla beraber, Küçük Anafarta ve Kocaçimen tepenin egemenliği altındadır. Arıburnu'nun doğusundaki arazi dik ve engebeldir. Arıburnu'nun güneyinde bulunan küçük buruna, Küçük Anafarta ve Güney Arıburnu denilmektedir. İki burun arasında küçük ve çıkarmaya elverişli bir koy da

⁵⁸ Bayrak, s. 17-18.

⁵⁹ Artuç, s. 110.

⁶⁰ **Birinci Dünya Harbinde Çanakkale Cephesi**, s. 8.

⁶¹ Mütercimler, s. 70-71.

bulunmaktadır. Bunun yanı sıra Kumdere ağzı da çıkarmaya elverişli bir yapı görünümündedir ve Seddülbahir bölgesinin kilit noktası olan Alçitepe'ye en yakın olan doğrultudur. Kumdere'den sonra kıyı dikleşmekte olduğundan çıkarmaya elverişli değildir. Ancak Teke Burnu ve Mehmetçik Burnu arasında Ertuğrul Koyu bulunmakta ve bu iki koy da çıkarmaya elverişli kabul edilmektedir.⁶²

C. Tabyalar

Çanakkale Boğazı'ndaki Osmanlı Kaleleri'nin boğazın denize karşı savunmasında yetersiz kalması üzerine 19 ncu yüzyılda yapılan kaleye benzer yapılara "tabya" denilmiştir. Bunlar; boğazın Anadolu yakasında kuzeyden güneye doğru Nara, Mecidiye, Çimenlik, Hamidiye, Dardanos I, Mesudiye, Dardanos II, Orhaniye, Kumkale, Rumeli yakasında ise kuzeyden güneye doğru Değirmenburnu, Namazgah, Hamidiye, Mecidiye, Yıldız, Settülbahir, Ertuğrul tabyalarıdır.⁶³ Bu tabyalarda 35,5 cm çapında 24 ağır top ve daha küçük çaplarda değişik 113 (toplam 137) top bulunmaktaydı. Çanakkale Şehri ve çevresine, Boğaz'ın dar yerine kümelenmiş bu ağır ve sayıca kalabalık topçu kitlesinin görevi düşman donanmasının Boğaz'ı geçmesini engellemektir. Orta ve giriş tahkimatındaki diğer topçuların görevi ise merkez tahkimatındaki bu ağır topçunun vazifesini kolaylaştırmaktan ibaretti.⁶⁴

Osmanlı Devleti'nin sahip olduğu kale tipi bu tabyalar zamanının gerisinde özelliklere sahip olmaları dolayısıyla, İngiliz ve Fransız Karma Filosu'nun çok yakından ateşine maruz kalmıştır. İtilaf Devletleri'nin ilk aşamada birinci hedefleri de bu tabyaların yok edilmesi olmuştur. Seddülbahir ve Kumkale tabyalarının tahrip edilmesi ardından da merkez tabyalarına saldırılması planlanmıştır.

İtilaf Devletleri'nin Çanakkale Cephesi'ni açmalarıyla beraber tabyalar boğazın savunulması için büyük öneme sahip olmuştur. Ancak Boğaz'da toprak ve kagir tabyalar içinde adi ateşli eski toplar bulunuyordu. Bu toplardan en büyüklerinin

⁶² Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi, s.16.

⁶³ Bayrak, s. 20.

⁶⁴ Artuç, s. 55.

menzilleri 16 km'yi geçmiyordu. Uzun menzilli gemi toplarına karşı bu aşamada Boğaz'ın ağzını savunmak mümkün olmadığı için düşmanı burada oyalamak asıl savunmayı ortada yapmak düşünülmüştür.⁶⁵

D. Adalar

Çanakkale Boğazı çevresindeki adalar da hareket alanı içerisinde yer almış ve önemli roller üstlenmişlerdir. Özellikle Çanakkale önlerindeki İmroz (Gökçeada) ve Bozcaada savaşın başında Boğaz'ı kontrol etmek için, daha sonra da hareket süresince üs olarak kullanılmıştır. Şu anda Türkiye'nin en büyük adası olan İmroz'un en uç noktalarda doğu batı uzunluğu yaklaşık 30 km ve toplam kıyı uzunluğu 95 km'dir. Bunun dışında Bozcaada da özellikle hava faaliyetleri açısından önemli bir üs olmuş ve Müttefikler burada bir hava alanı inşa etmişlerdir. Bozcaada Balkan Savaşları sonucu Yunanistan işgaline uğramış, savaş sonrasında da Atina Antlaşması ile Yunanistan'a bırakılması istenmiş ancak bu statü Osmanlı Devleti tarafından kabul edilmemiştir. Birinci Dünya Savaşı'nın başlaması ile de Yunanistan egemenliğinde olan bu adada İngilizler ve Fransızlar üstlenmiş, ada ancak Lozan Antlaşması ile Türk egemenliğine geri dönmüştür.⁶⁶

II. ÇANAKKALE CEPHESİNDE TARAFLARIN HAREKAT PLANLARI

Çanakkale Cephesi'nde savaş ilk olarak denizde başlamış, boğazın geçilememesi ardından kara savaşları yaşanmış ve her iki harekatta da taraflar hava keşfi ve sınırlı da olsa hava taarruzu da yapmışlardır. Bu açıdan savaşın başından sonuna kadar hareket planları homojen olmasa da bu aşamada tarafların genel olarak savaşın başında başvurdukları planlar incelenecektir.

A. Çanakkale Cephesinin Açılması

Stratejik bakımdan iki blok içinde çok değerli olan Çanakkale Boğazı'na karşı Müttefik Devletler'in teşebbüsleri daha 1914 Ağustos'undan itibaren gündeme

⁶⁵ Fahri Belen, **20. Yüzyılda Osmanlı Devleti**, İstanbul: Remzi Kitabevi, 1979, s. 235.

⁶⁶ Bayrak, s. 22-23.

gelmişse de Osmanlı Devleti henüz tarafsız olduğu için bu mesele üzerinde fazla durulmamıştı. 1914 Eylül'ü başında İngiliz Donanma Bakanı Winston Churchill savaş işleriyle görevli Devlet Bakanı Lord Kitchener ve başta gelen kara ve deniz kuvvetleri danışmanları Osmanlı Devleti'ne karşı yakında girişecekleri varsaydıkları savaş için strateji tartışması yapmışlardı. Yapılabilecek operasyonlar listesinin başında ise, zaten Kuzey Ege'de toplanmış olan güçlü filonun Çanakkale'yi zorlaması bulunuyordu. Gerekirse Gelibolu Yarımadası ele geçirilecek ve böylelikle savaş gemilerinin geçişi kolaylaştırılabilecekti.⁶⁷

Winston S.Churchill, Çanakkale Boğazı'na karşı girişilecek bir operasyonun faydalarını şöyle sıralamaktaydı: Eğer bu operasyon Boğazdan geçişi sağlayabilirse, stratejik, diplomatik ve hatta ekonomik bakımdan şu faydalar elde edilebilecekti: İstanbul, Müttefiklerin kontrolü altına girecek, Asya Türkiye'sindeki kuvvetlerin Avrupa cephesinde faaliyet gösteren kuvvetlerle bağlantısı kesilecek ve böylece Kafkas Cephesinde bulunan Rus kuvvetlerinin yükü hafifletilerek, Osmanlı Devleti barışa mecbur bırakılacaktı. Boğazları deniz trafiğine açmak suretiyle, İngiltere ve Fransa tarafından Rus Ordusu'nun top ve mühimmat bakımından desteklenmesine, Rusya'nın hububatının ihraç edilmesine ve dolayısıyla Rusya'nın dış ticaretini dengeleyerek Ruble'nin değerinin korunmasına imkan verecek ve nihayet Balkan Devletleri üzerinde olumlu bir etki yapılması sağlanacaktır.⁶⁸

Birinci Dünya Savaşı'nın Osmanlı Devleti için 1914 Kasım'ında fiilen başlaması ardından İtilaf Devletleri planladıkları gibi boğazlara egemen olabilmek için Çanakkale Cephesi'nin açılmasını tartışmaya başlamıştı. İngiliz Bahriye Bakanı W. Churchill'in ısrarla savunduğu planın uygulanması için 1914 yılının sonunda İngiliz ve Fransız Donanmaları Çanakkale civarına gelmeye başlamıştı. Bunun ardından İstanbul'u işgal etmeye yönelik Gelibolu yarımadasını bombalayıp ele geçirmek için yapılacak saldırıyla ilgili karar, Rusların 2 Ocak 1915 tarihli Türkleri

⁶⁷ Alan Palmer, **Osmanlı İmparatorluğu: Bir Çöküşün Yeni Tarihi**, İstanbul: Yeni Yüzyıl Tarihi Dizisi, 1995, s. 359.

⁶⁸ Rezzan Ünalp, "Turkish Air Operations During the Dardanelles Campaign", **Communiqués the Joint Turkish – Israeli Military Conference I (9–12 April 2000 İstanbul)**, Ankara: Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Genelkurmay Basımevi, 2000, s. 122.

Kafkas cephesinden uzaklaştırma çağrısı üzerine 8 Ocak 1915 tarihinde savaş Konseyi'nde kabul edilmişti.⁶⁹

Osmanlı Devleti'nin Almanya yanında savaşa dahil olmasıyla Müttefikler Çanakkale'nin denizden zorlanması, böylece Boğazların ele geçirilmesini hedefleyerek bölgede Çanakkale Cephesi'nin açılmasına neden olmuşlardır. Çanakkale Cephesi'nin açılmasının başlıca nedenleri, Boğazlar ve İstanbul'un ele geçirilmesi ile Osmanlı Devleti'nin savaş dışı kalması, boğazları elde tutarak Rusya ile temas kurulması, bu ülkeye silah ve malzeme sevkinin sağlanması, Osmanlı Devleti'nin savaştan çekilmesi ile Müttefiklerin boğazlara yerleşmesi, henüz savaşa girmemiş diğer Balkan devletlerinin caydırılması olmuştur.⁷⁰

Şüphesiz Çanakkale Cephesi'nin açılmasında belirleyici en önemli faktör Rusya olmuştur. Rusya, Avusturya ve Almanya karşısında kesin bir mağlubiyetten duyduğu endişe ile Rusya içine ilerleyen Alman Avusturya baskısını hafifletmek için müttefiklerinden yeni bir cephenin açılmasını istemiş, yeni cephede boğazlar yoluyla ulaşılabilecek en kısa yol olan Çanakkale olmuştur. İngilizler Mısır'da Süveyş Kanalı'na bir Türk taarruzu beklediğinden Çanakkale'ye kuvvet ayırarak hazırlık yapmanın zor olacağını düşünüyorlardı. Bu nedenle Çanakkale Boğazı'nın bir amfibi (çıkarma) hareketle değil, sadece donanma ile zorlanması kabul edilmişti. Müttefiklerin planlarına göre Çanakkale'nin geçilmesi, Süveyş Kanalı ve Hindistan yolunun güvenliği açısından da önemliydi. Bu nedenle Kasım 1914'ten itibaren İngilizler Seddülbahir ve Kumkale tabyalarını bombalamaya başlamış, Şubat 1915'ten itibaren de Boğaz'ın dış tabyaları büyük ölçüde tahrip edilmiş, böylece Çanakkale Cephesi kesin olarak açılmıştır.

B. Osmanlı Devleti Harekat Planı

Osmanlı Ordusu savaşa girmeden gerekli tedbirleri almaya başlamış, bu açıdan Almanya ile görüşmeler yapılarak savaş öncesinde de bir harekat planı hazırlanmıştı.

⁶⁹ Mango, s. 141.

⁷⁰ Fahir Armaoğlu, **20. Yüzyıl Siyasi Tarihi: 1914–1995**, Cilt 1-2, 11. Baskı, İstanbul: Alkım Yayınevi, 2004, s. 113.

Alman Islah Heyeti Kurmay Başkanı General Bronsart Von Sehellendorff'un hazırladığı sefer planında, Osmanlı İmparatorluğu'nun Bulgaristan, Yunanistan ve Rusya ile çatışabileceği düşünülmüş ve kesin sonuçlu muharebelerin imparatorluğun en önemli bölgesi olan İstanbul ve Çanakkale dolaylarında alınacağı kabul edilmiş, Odessa'ya çıkarma yapmak gibi düşüncelerle yeni bir plan daha yapılmışsa da uygulanmasından vazgeçilmişti. Alman cephesinde Almanya'nın Morn Meydan Muharebesini kaybetmesi Avusturya'nın Galiçya ve Sırbistan'da yenilmesi, Bulgaristan'da İttifak devletleri yanında savaşa girmek isteyen Harbiye Nazırı'nın işbaşından uzaklaştırılması, genel durum üzerinde önemli değişiklikler yapmış ve yeni duruma göre Albay Hafız Hakkı ikinci bir sefer planı hazırlamıştı. Bu plana göre:⁷¹

- Boğazlar ve Trakya bölgesinde güçlü bir ordu bulundurarak Balkan Devletleri üzerinde etkili olmak ve kışa kadar savaşa girmemek,
- Boğaz bölgesinde 8-9 kolordu bulundurmaya amaçlanmıştır.

Çanakkale'nin denizden zorlanması ardından çıkarmanın nerede yapılacağı önem kazanmış, bölgenin savunulması da 25 Mart 1915'te kurulan 5 nci Ordu'ya verilmişti. 5 nci Ordu'nun savunma kuvvetleri altı piyade tümeni (3 ncü, 5 nci, 7 nci, 9 ncu, 11 nci ve 19 ncu Tümenler), 1 nci Süvari Tugayı, 64 ncü Piyade Alayı ve dört seyyar Jandarma taburundan oluşuyordu. 1 nci Bağımsız Süvari Tugayı Saroz körfezinin kuzeyinde, Enez kasabasına uzanan kıyı hattında, seyyar Jandarma Taburları Baba Burnu-Edremit Körfezi dolaylarında görev almış, piyade tümenleri ise başlıca çıkarma bölgelerinde gruplanmıştı. Tümenler birbirinden bağımsız olarak savunma cephesinde yer almış, 1 nci ve 7 nci Tümenler Gelibolu Berzah kesiminde, 9 ncu ve 19 ncu Tümenler yarımada güneyinde, 3 ncü ve 11 nci Tümenler ise Boğaz'ın dışındaki Anadolu yakası kıyılarında konuşlanmışlardı.⁷²

Çanakkale'de karada topçular hazırlanırken denizde de hazırlıklar yapılmış, seferberliğin ikinci günü 4 Ağustos'ta Çanakkale Şehri ile Boğaz girişinin aşağı yukarı orta yerine ilk mayın hattı döşenmişti. İmparatorluğun harbe girdiği güne

⁷¹ **Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekatı**, s. 7-8.

⁷² **Birinci Dünya Harbinde Çanakkale Cephesi**, s. 8-9.

kadar geçen üç ay içinde beş mayın hattı daha döşenerek, altı sıra mayın hattı meydana getirilmişti. 18 Mart'a kadar geçen beş aylık süre içinde de beş mayın hattı daha döşenerek 403 mayınlı on bir mayın hattı oluşturulmuştu.⁷³

Osmanlı Ordusu'nda Çanakkale Cephesi'nde çıkarmayı su üstünde karşılama esasına dayalı plan daha sonra 5 nci Ordu Komutanı Liman Von Sanders tarafından değiştirilmişti. Yeni sisteme göre kıyı hattı gözetlenerek güvenlik karakollarıyla örtülecek, tümenlerin büyük kısmı donanma topçusunun etkin menzili dışında toplu bulundurulacaktı. Bu planın amacı çok üstün olan donanma ateşinden korunmak ve geniş alanda cephenin her yerine yetişmeyen kuvvetleri serbest manevra içerisinde kullanabilmektir. Böylece düşmanın nerelere çıkarma yapacağını görerek, bu çıkarmaların henüz kıyı hattına yerleşmeden karşı taarruza geçmek hedeflenmişti.⁷⁴

5 nci Ordu Komutanlığı Boğaz çevresindeki kıyı savunmasını planlarken daha çok kanatları dikkate alarak kuzeyde Saroz Körfezi'ne ve güneyde Anadolu yakası bölgelerine öncelik vererek tertiplenmişti. Ayrıca Anadolu yakasında bulunan kuvvetler diğerlerinden biraz daha fazlaydı. Anadolu yakasının Kumkale'de Beşigeler ve güney kıyıları her türlü düşman saldırısına elverişli ve büyük bir çıkarmayı geniş bir kıyı başı üzerinde rahatlıkla sürdürebilecek karaktere sahipti. Bu açıdan, Limni, Midilli hattından ilerideki Bozcaada'ya kademelenmek suretiyle gerçekleştirilebilecek bir çıkarma hareketi, diğer bölgelere göre Anadolu yakasında çok daha elverişliydi. Bu nedenle 5 nci Ordu'nun topçu gücünün bir bölümü de Anadolu yakasında konuşlanmıştı.⁷⁵

Orta tahkimat, Avrupa ve Anadolu yakasına serpiştirilmiş 15 cm çapında 24 obüs topu, 12 cm çapında 8 top, 21 cm çapında 10 havan topundan oluşuyordu. Bunlar yerlerinden hareket edebilen hareketli toplardı ve asıl görevleri düşman mayın tarama gemilerinin mayınları toplamasına engel olmak, diğer taraftan da

⁷³ Artuç, s. 55.

⁷⁴ **Birinci Dünya Harbinde Çanakkale Cephesi**, s. 9-10.

⁷⁵ **Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Osmanlı Devri Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Çanakkale Cephesi Harekatı (Haziran 1915 – Ocak 1916)**, V. Cilt, 3'ncü Kitap, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Tarih Yayınları, Seri No:3, Ankara: Genelkurmay Basımevi, 1980, s. 39-40.

düşman savaş gemilerinin merkez tabyalarındaki ağır topçumuzu uzaktan ateş altına almalarını güçleştirmektir. Çünkü savunmanın belkemiğini merkez tabyalarındaki ağır topçu ve Boğaz'a dökülen mayınlar oluşturuyordu. Giriş tahkimatı ise Avrupa yakasındaki Seddülbahir, Anadolu yakasındaki Kumkale ve Orhaniye tabyalarından oluşuyordu. Bu grup topçunun görevi ise düşman savaş gemilerinin en önde karşılanması ve Boğaz'a girişini engellemektir.⁷⁶

C. İtilaf Devletleri Harekat Planı

Çanakkale Savaşı'nda İngiliz ve Fransız ittifakının birinci amacı boğazın denizden zorlanması olmuştur. Bunun başarılabilmesi ardından çıkarma hareketine girişilmiştir (EK-3). Çıkarma hareketinin kara ve deniz kuvvetlerinin işbirliği ile yapılması planlanmış, Müttefiklerin Kara Kuvvetleri'ni Hamilton ve Deniz Kuvvetleri'ni de Amiral De Robeck komuta etmiştir.

Çanakkale Cephesi'nin açılması sonrasında İngiltere'nin Rusya'nın da harekate katılması isteği bu ülke tarafından reddedilmiş ve sonrasında Çanakkale hareketinin ne şekilde yapılacağı tartışılmaya başlanmıştı. Savaş Konseyi, yaptığı ilk toplantılarda Çanakkale Boğaz'ına karadan ve denizden bir hareketin yapılmasını istemiş, Boğaz'ın iki yakasında tutunulmadan Marmara'nın geçilmesiyle İstanbul'un elde edilemeyeceğini kabul etmiştir. İngiliz ve Fransızlar bu süreçte Süveyş Kanalı'na karşı bir Türk Taarruzu beklediğinden zaman alacak ve kuvvet ayrılmasını gerektirecek şekilde Çanakkale'ye asker gönderilmesinin mümkün olmadığı kararına varmışlardır. Böylece ilk aşamada Çanakkale'ye sadece denizden bir taarruz yapılmasını öneren plan kabul edilmiştir.

28 Ocak 1915'te toplanan İngiltere Savaş Konseyi'nde Koramiral Carden'in tasarısı tamamen onaylanmıştı. Buna göre;⁷⁷

⁷⁶ Artuç, s. 57.

⁷⁷ Mütercimler, s. 103.

- Önce uzak mesafeden endirekt bir bombardıman yapılacak, sonra Boğaz dışındaki Orhaniye, Kumkale, Seddülbahir ve Ertuğrul bataryaları susturulacak,
- Çanakkale ve Kilitbahir hattına kadar olan bölgedeki mayınlar taranacak,
- Donanma, Boğaz içine girerek iç tahkimatı tahrip edecek,
- En son mayın engelleri taranacak ve donanma Marmara Denizi'ne girdikten sonra General Hamilton komutasındaki İngiliz Tümeni Gelibolu Yarımadası'na çıkararak donanmanın gerisini güven altına alacaktı. Donanma da kuvvetlerin bir bölümü ile Boğaz'da sürekli devriye gizecekti.

Böylece İngilizlerin öncelikli planı, giriş ve orta tahkimatının yok edilmesini ve bölgedeki mayınların temizlenmesini, bunun ardından da merkez tahkimatının etkisiz hale getirilerek kalan mayınların temizlenerek Marmara'ya ulaşmak üzerine kurulmuştu. Amiral De Robeck Donanması savaşa birbiri peşi sıra üç grup halinde girecekti. Birinci grup bizzat Amiral komutasında Queen Elizabeth, Agamennon, Lord Nelson, Inflexible'dan oluşan dört güçlü İngiliz zırhlısından oluşuyordu ve bu grubun görevi önde Boğaz'a girerek uzak mesafeden (13 km.den) merkez tahkimatını ateş altına almak ve arkadan gelip ileriye geçecek diğer gruplara destek sağlamaktı. İkinci grup, Fransız Amirali Ouepratte komutasında Gaulois, Charlemagne, Bouvet ve Suffen'den oluşan Fransız zırhlılarıydı. Bu grup ikinci sırada bulunup, emir alınca birinci grubun önüne geçecek ve 56. km'ye kadar sokularak merkez tahkimatı imha edecekti. Üçüncü grup on eski İngiliz zırhlısından kuruluydu. Bunlar Prince George, Majestic, Vengeance, Irresible, Albion, Ocean, Triumphr, Sviftsure, Corn Wallis, Canapos'tu. Bu grup ise ikinci gruptan iki saat sonra ileriye çıkarak onun yerini alıp savaşa hazır bulunacaktı.⁷⁸

İngiliz ve Fransız çıkarma hareket planına, beş piyade tümeni, bir piyade tugayı ile takviye edilmiş birleşik filonun tümü katılacaktı. Bu plana göre asıl kuvvetlerin Kabatepe ve Seddülbahir kıyılarına çıkarılması, Anzakların (Avustralya ve Yeni Zelanda Kolordusu) Conkbayırı Kocaçimentepe'yi ele geçirerek Maltepe üzerine ilerleyerek yarımadayı kuzeye karşı tıkaması ve Kilitbahir'e taarruz için hazırlanması

⁷⁸ Artuç, s. 71.

planlanmıştı. Buna göre Seddülbahir bölgesine ilk aşamada 29 ncu İngiliz Piyade Tümeni çıkarmayı başlatacak, ardından 1 nci Fransız ve 1 nci İngiliz Kraliyet Deniz Tümenleri çıkarma hareketına katılacak ve Anzak Kuvvetleri ile beraber Kilitbahir'e yönelinerek Müstahkem Mevkii savunması düşürülecekti.⁷⁹

İlk olarak 1 nci Fransız Tümeninden bir tugay Kumkale'ye çıkarılacaktı. Bu hareket 48 saat süreli olup amacı Türk savunmasının kanat kuvvetlerinin yerinin değişmesini engellemektir. Bununla beraber Seddülbahir'e yapılan çıkarmaların kritik deniz üssü ulaşım evresini örtecek ve Türk topçularının Kumkale'ye kaydırılması önlenecekti.⁸⁰

III. ÇANAKKALE CEPHESİNDE TARAFLARIN HAVA GÜCÜ

Çanakkale Savaşları başladığında Osmanlı Devleti'nin elinde çok sınırlı sayıda personel ve uçak olmasına rağmen, İngiliz ve Fransızların hem nitelik hem de nicelik olarak üstün kuvvetleri olmuştu. Bu durum düşmanın Anafartalar'dan çekilmesi ile tersine dönmüş ve Osmanlı Ordusu Hava Kuvvetleri 1916'nın sonunda Müttefikler karşısında havada ilk kez üstünlüğü ele geçirmişti. Bu kısımda öncelikli olarak cephenin açılışı sırasında tarafların hava kuvvetlerine değinilecektir.

A. Çanakkale Cephesi'nde Türk Tarafının Hava Kuvvetleri

Çanakkale Cephesi'nin açılacağı kesinleşmesi ile beraber Yeşilköy Uçuş Okulu'na ulaşan dört uçaktan üçü bu cepheye tahsis edilmişti. Böylece Çanakkale'de bulunan bu üç uçak, Alman pilotları, Yeşilköy'de eğitim görmüş üç Türk subayı ve Alman bakım personeli ile 1 nci Tayyare Bölüğü kurulmuş, bölükteki Alman sivil pilotlarına teğmen, makinistlere astsubay rütbesi verilmiş ve bölük, Müstahkem Mevki Komutanlığı emrine verilmişti.

Çanakkale Cephesi'nde düşmanın bariz hava üstünlüğüne rağmen 1 nci Tayyare Bölüğü kurulduğu günden savaşın sonuna kadar, teknik ve personel açıdan

⁷⁹ **Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi**, s. 10-11.

⁸⁰ **Birinci Dünya Harbinde Çanakkale Cephesi**, s. 11.

birçok yetersizliğine rağmen görevine devam etmişti. Bölük Çanakkale Müstahkem Mevkii Komutanlığı'na bağlı olduğundan ve 5 nci Ordu emrinde de uçak olmadığı için (iki komutanlık arasında görev paylaşımı yoktur.), 5 nci Ordu'nun 1nci Tayyare Bölüğü'nün komutasını üstlenmesi gerekliği ortaya çıkmıştır. 1 nci Tayyare Bölüğü savaşın başından 5 nci Ordu'ya bağlandığı Temmuz 1915'e kadar Çanakkale Müstahkem Mevkii Komutanlığı'na bağlı olmuştur.

1915 yılında Çanakkale Müstahkem Mevki Komutanlığı emrinde Mülazım-1 Evvel Cemal, Mülazım-1 Evvel M. Ali, Mülazım-1 Evvel Abdullah, Mülazım-1 Evvel Ali Rıza ile birlikte Yüzbaşı Serno ve 4 Alman havacı, rasit olarak da Deniz Yüzbaşı Hüseyin Sedat, Mülazım Osman Tayyar, Mülazım Cevdet, Mülazım Süleyman Sırrı, Mülazım-1 Evvel Hüseyin Hüsnu, Mülazım-1 Evvel Salih Refet, Mülazım-1 Evvel Ahmet Fehmi, Mülazım Orhan ve Mülazım Şakir Hazım; Bleriot XI- 2, Rumpler BI, Albatros BI, Fokker EI ve Albatros CI olarak 15 uçakla Çanakkale'de önemli başarılarla imza atmışlardır. ⁸¹(EK-4/5)

B. Çanakkale Cephesi'nde İtilaf Devletleri Hava Kuvvetleri

Çanakkale'de savaşın başlaması ile beraber gelen İngiliz Kuvvetleri içerisinde hava gücü de bulunmaktaydı. Savaşın başlangıcında 12 uçaklık İtilaf Devletleri hava gücü sonrasında artmış, Fransızların kuvvetlerinin de gelmesiyle Çanakkale'de İtilaf devletlerinin hava gücü Türk kuvvetinin çok üstünde bir sayıya ulaşmıştı. Öyle ki Müttefiklerin Anafartalar çıkarması öncesinde toplam uçak sayısı 55'e yükselmiş, bunun yanı sıra sabit balonlardan faydalanılmış ve kuvvetler hiçbir zaman yedek parça ve havacı sıkıntısı çekmeden Çanakkale Cephesi'nde faaliyetlerine devam etmişlerdi. İngilizlerin savaş boyunca havacılık anlamında en büyük eksikliği eğitilmiş rasıtlara sahip olunmamasıydı.

17 Şubat'ta Çanakkale'ye gelen Arc Royal gemisi 1 Short, 2 Wight, 3 Sopwith uçağı getirmiş; Mart'ta ise Binbaşı Samson'un kumandasında 18 uçaklık yeni bir birlik daha bölgeye ulaşmıştı. Bunların dışında Fransızların 2 Nieuport deniz uçağı

⁸¹ Anadol, s. 93.

getirmesiyle, Arc Royal güneyde İzmir'e kadar keşif serbestisi elde etmiştir. Böylece düşman hava gücü ana gemilerdeki 12 uçakla beraber 42 uçağa ulaşmıştır.⁸²

Ian Hamilton anılarında Nisan 1915'te Samson komutasındaki hava gücüne yaptığı ziyarette Bozcaada'ya iki Maurice Farman uçağı ve 3 adet BE 2 uçağı getirildiğini, bununla beraber yine bu kaynaktan Albay Samson'un 8 Henri Farman uçağını getirdiği ve bu uçakların her birinin 80 beygirlik Gnome motorları ile donatıldığı belirtilmiştir. Komutana göre bu uçaklar tamamıyla yeniydi, ancak içlerinde yeni bir buluş mevcut değildi. Ayrıca savaş için yapılmamışlardı. Emrine verilen 70 beygir güçlü Renault motorlu iki BE 2 C model uçağı, bir yolcu bile alamayacak kadar zayıftı. Bir Broguet modeli 200 beygirlik Canton uçağı ise uçuş yapamıyordu. İki Sopwith Scout model uçak da motorlarının zayıflığı nedeniyle kullanılamamaktaydı. Ancak 140 beygirlik eski bir Maurice Farman model uçak kullanılabilir durumdaydı. Bölgede üslenmiş birkaç deniz uçağı varsa da bunlar donanmanın hizmetinde kullanılıyordu. Sonuç olarak 12 uçak mevcut olduğu halde bunlardan beşi kullanılabilir durumda sayılmıştır. Böylece nominal gücü 12 uçak olan Albay Samson'un müfrezesi 11 pilot ve 120 yer personelinden oluşuyordu. Oysa savaşın başında en azından 30 adet iki kişilik uçak, 24 ana uçak, 40 pilot ve 400 de personel istenmişti.⁸³

Koramiral Carden; Çanakkale'ye karşı bir harekatta ihtiyaç duyacağı deniz gücünün ne olacağı sorulduğunda 11 Ocak 1915 tarihli cevabında Fransız deniz uçağı ana gemisi Foudre'yi de dahil etmiştir. O devirde Foudre tüm Akdeniz'de uçakların bakım ve onarımını yapma imkanına sahip tek gemiydi. Arc Royal'in bölgeye ulaşmasına kadar da Mısır'da Prot Said'de bulunan Fransız Nieuport deniz uçakları da bölgedeki temel müttefik hava gücü olmuştur. Bir başka Fransız deniz uçağı ana gemisi Anne de, İzmir Körfezi civarında üç adet Fransız Nieuport deniz uçağıyla görev yapmaya başlamıştır.⁸⁴

⁸² Kansu, Şensöz ve Öztuna, s. 190-191.

⁸³ Ian Hamilton, **Çanakkale Günlüğü**, (çev. Osman Öndeş) , İstanbul: Hürriyet Yayınları, 1972, s. 79-80.

⁸⁴ Yilmazer, s. 71.

1915'in Nisan ayı içerisinde İngilizlerin kullandıkları uçak tipleri büyük bir çeşitlilik gösteriyordu. Gerek Arc Royal uçak ana gemisinden ve gerekse Bozcaada'da üstlenmiş bulunan 3 ncü Filo'nun uçaklarının bakımı bu nedenle büyük sorun yaratmıştır. Ayrıca bu uçak tiplerinin kullanıldıkları bölge için elverişli olmaması nedeniyle istenilen randıman tam olarak sağlanamamıştı. Örneğin 3 ncü Filo'nun tek Breguet uçağından tam verim alınamamış, Henri Farman H.F.22'ler çabuk yıpranmış ve keşif uçuşlarında değerlendirilememişti. Bozcaada'da bulunan 2 Sopwith Tabloid uçağının da dikey görüşü yeterli olmadığından keşiflerde faydalı olamayacağı anlaşılmıştı. 8 Nisan'da da bu iki uçak gönderilmiş ve yerine 2 adet Sopwith Schneider deniz uçağı getirtilmişti.⁸⁵

Bir görüşe göre Gelibolu'ya daha gelişmiş ve birbirinden daha az farklı uçakların oluşturduğu birliklerin gönderilmesi, Çanakkale Boğazı seferinin İttifak kuvvetleri açısından daha başarılı olmasını sağlayabilirdi. Özellikle daha iyi teçhizat ve gereçlerle donatılmış hava filosunun Gelibolu çıkartmalarından önce yeterli fotoğraf keşfi sağlamasına rağmen, psikolojik bombardımanla İstanbul'un paniğe kapılmasına neden olabilirdi.⁸⁶

⁸⁵ Kurter, s. 280.

⁸⁶ Robin Higham, **Hava Gücü Özlü Bir Tarih**, Anlara: Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, 1983, s. 42.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

ÇANAKKALE CEPHESİNDE HAVA HAREKATI VE SAFHALARI

I. BİRİNCİ SAFHA: MÜTTEFİKLERİN ÇANAKKALE BOĞAZINA SALDIRIŞI

Çanakkale Boğazı'nın Müttefik güçlerince deniz yoluyla geçilmesinin kesin olarak kararlaştırılmasından sonra, taraflar gerçekleştirilen saldırı öncesinde ve sonrasında hava gücünden özellikle keşif amacıyla faydalanmışlardır. Bu dönemde İngiliz ve Fransız Hava Güçleri'yle karşılaştırıldığında daha yetersiz olan Türk Hava Kuvvetleri, buna karşın düşman güçlerinden çok daha başarılı şekilde keşif çalışmaları yürütmüştür.

A. Savaş Başlamadan Gerçekleşen Hava Faaliyetleri

Osmanlı İmparatorluğu'nun savaşa dahil olmasının ardından, Müttefik Kuvvetler savaş başlamadan planladıkları gibi Çanakkale'ye gelmişler, Ekim 1914'ten itibaren de Boğaz'da dış ve orta savunma tabyalarını tahrip ederek bölgeye önemli oranda kuvvet yığmaya başlamışlardı. Balkan Savaşları'ndan yeni çıkmış Yeşilköy Uçuş Okulu'nda askeri göreve uygun uçaklar bulunmamasına rağmen, Çanakkale'nin zorlanacağına anlaşılması üzerine ilk aşamada Osmanlı Ordusu bombardıman başlamadan önce Boğazın gözetlenmesi amacıyla Çanakkale'ye uçak göndermiştir. İngiliz filosu öncelikle Limni adasındaki Mondros limanını işgal etmiş ve burayı üs olarak kullanmaya başlamıştı. Yapılan ilk hava keşfi sonucunda İngiliz deniz kuvvetlerinin boğazın dışında görüldüğü tespit edilmişti.

Seferberliğin başlangıcında ikisi Yeşilköy'den İzmir'e ve biri Çanakkale'ye olmak üzere üç uçak sevk edilmiş, ancak çeşitli arızalar nedeniyle geri

çağrılmışlardır. ⁸⁷ Bunun ardından Çanakkale Mevkii Müstahkem Komutanlığı emrine bu kez bir adet deniz Nieuport uçağı verilmiş ve Fazıl'ın idaresindeki bu uçak 17 Ağustos 1914'te Çanakkale'ye varmıştır. Ancak kara uçağı beklendiğinden, uçak sahile bağlanarak deniz kenarında acilen bir hangar inşasına geçilmiştir. Aynı gün Müttefikler, Short uçağı ile, bir nakliye gemisine ve insan dolu bir sala taarruz etmişlerdi. Ancak bu dönemde uçaklarla yapılan bu tip taarruzlar seyrek olmuştur. Bunun nedeni, 250 beygir gücünde olan motorla teçhiz edilmiş bir uçağın daha farklı ve ağır yük taşıyabilmesi için uygun hava koşulları gerekiyor olmasıydı. 5 Eylül'de Fazıl idaresindeki Nieuport; bir saat on dakika uçarak Çanakkale'de ilk keşfini yapmıştır. Bu keşfe göre, boğazın 10 mil açığında Merkep adası kuzeybatısında Basilic sınıfı iki torpido, bunlardan üç mil ötede İmroz yanında Veymouth Kruvazörü, bu kruvazörün 4 mil açığında Limni istikametinde Defence sınıfı bir kruvazör tespit edilmiştir. Rüzgarın hızını arttırması üzerine uçak geri dönüş yapmıştır. ⁸⁸

Eylül ve Ekim 1914'te yapılan ilk keşifler, İngiliz kuvvetlerinin Çanakkale'ye karşı bir hareket hazırlığını göstermesi bakımından önemli olmuştur. Bu keşiflerde İngiliz Deniz Kuvvetleri'nin boğazın ortalama 25 mil açığında dolaştığı, Bozcaada'nın batı ve güneyinde Müttefiklere ait dört muhrip, bir kruvazör, bir muharebe kruvazörü, iki muharebe gemisi, iki denizaltı, iki kömür gemisi ve bir yatın demirlediği; Bozcaada'nın doğusu ve Marmara Burnu dolaylarında da iki İngiliz muhribinin dolaştığı keşfedilmiştir. ⁸⁹

19 Ekim 1914'te deniz Yüzbaşı Savmi, iki kişilik Mahmut Şevket Paşa isimli Nieuport uçağıyla Çanakkale'ye gönderilmiş, ancak uçak yolda arızalandığı için denize inmek zorunda kalmıştır. Bu uçak, deniz üzerinde 24 saat kaldıktan sonra bir motorbotla çekilerek Çanakkale'ye götürülmüştür. ⁹⁰ Bunun ardından İstanbul İskenderiye seferi sırasında Çanakkale'ye de ulaşmış olan Ertuğrul isimli Bleriot uçağı Ocak 1915'te Çanakkale'ye sevk edilmiş, böylece bölgeye gelen ilk kara uçağı

⁸⁷ Keyüsk, s. 26.

⁸⁸ Kansu, Şensöz ve Öztuna, s. 172, Keyüsk, s. 75.

⁸⁹ **Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekatı**, s. 26-27.

⁹⁰ Keyüsk, s. 27.

bu olmuştur. Ertuğrul Müttefikler Çanakkale'ye karşı bir hareket yapıp yapılmayacağını tartışırken ve İngiliz deniz uçağı ana gemisi Arc Royal gelmeden , bölgede birçok keşif uçuşu gerçekleştirmiştir.

Son gelen uçaklardan “Ertuğrul” adını taşıyan Bleriot XI-2, Pilotu Teğmen Cemal ile Çanakkale Boğazı'nın ağzına kadar kısa uçuşlar yapabilmişti. Ancak 18 Mart'daki büyük taarruz öncesi Müttefik deniz güçlerinin toplandığı İmroz, Limni ve Bozcaada adalarına uçmak için Bleriot zayıf durumda olduğundan; bu dönemde Müttefik Kuvvetlerin oluşum ve hareketleri hakkında hayati bilgi Çanakkale Komutanlığı'na ulaştırılamamıştı. Ertuğrul 22 Mart'ta Çanakkale'den çekilmiş ve İstanbul'a gönderilerek hurdaya ayrılmıştı.⁹¹

Özellikle bu dönemde ve tüm savaş boyunca hava keşiflerini yakından etkileyen unsurlardan biri iklim koşulları olmuştur. Çanakkale Boğazı bölgesinde Ocak, Şubat, Mart, Nisan, Kasım ve Aralık aylarında her ay 11 gün kapalı ve 6 gün bulutlu geçmektedir. Bu durumda uçuş hareket ve faaliyetleri havanın müsaade ettiği günlerde yapılmış, bu açıdan en yoğun hava hareketi yaz aylarında gerçekleşmiştir.⁹²

Genel olarak baktığımızda Çanakkale Cephesi'nin açılması sonrasında tarafların havacılık faaliyetlerinin birinci amacı keşif olmuştur. Çanakkale Boğazı'nın deniz yoluyla geçilmesinin karadan yardım gelmedikçe başılamayacağını anlaşılmaması ve çıkarmanın başlamasıyla her iki taraf da havadan bombardıman görevlerini gerçekleştirmişse de, uçak kapasitelerinin sınırlı olması ve ilkel nişan alma metotları nedeniyle çok az görev başarıyla tamamlanabilmiştir. Buna rağmen daha savaş başlamadan bölgede birçok hava faaliyeti gözlenmiştir.⁹³

B. Çanakkale Deniz Savaşı Süresince Hava Faaliyetleri

⁹¹ Richard Whistler, “Over the Wine Dark Sea: Aerial Aspects of the Dardanelles, Gallipoli Campaign, Part III, Turco-German Aviation, **Over the Front**, Volume: 9, No: 3, 1994, s. 233.

⁹² **Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekatı**, s. 12.

⁹³ Whistler, s. 230.

Çanakkale’de hareketin öncelikli olarak denizden yapılacağı kararı sonrasında, Koramiral Carden’in istediği gemiler Şubat’ın ilk haftasında Limni’de toplanmaya başlamıştı. İngiliz gemilerine destek olarak Fransızların dört zırhlısı ile Rusların Askold adlı hafif bir kruvazörü de bu kuvvetlere katılmıştı. Böylece 16 zırhlı savaş gemisi, 4 kruvazör, 14 muhrip, 1 uçak ana gemisi, 6 denizaltı, 21 mayın tarama gemisi, 30 dan fazla mayın tarama ve imha botu, 1 muhrip ana gemisi, 1 gambot ve çeşitli yardımcı gemilerden oluşan toplam 100’den fazla parçadan oluşan bir donanma gücü harekate katılmak üzere hazırlanmıştı.⁹⁴

Çanakkale’de Müttefiklerin büyük harekate hazırlanmaları öncesinde de Türk tarafında keşif çalışmaları devam etmişti. Anılan keşif uçuşlarında temel amaç düşmanın kuvvetlerinin belirlenmesi olmuştur. Bu açıdan düşmanın elindeki gemi tipleri, sayıları ve hazırlıklarının takibi için bu uçuşların büyük faydaları olmuştur. Örneğin Mehmet Cemal Bey 1 Şubat’ta Ertuğrul ile keşif uçuşuna çıkmış ve bu uçuşta Boğaz yakınında düşmanın büyük savaş gemilerine rastlamadığını rapor etmişti. Bu süreçte Müttefikler Çanakkale Boğazı çevresine sokulmamakla birlikte keşif uçuşlarına başlamışlardı. Bu amaçla 28 Ocak’ta İngilizler Beşike üzerinde uçmuşlar, 4 Şubat’ta da hem Boğaz civarında hem de Seddülbahir ve Kumkale istihkamları üzerinde uçuş gerçekleştirilmiş, bu uçuşlarda buradaki istihkamlara bomba atılmışsa da bir etkide bulunulamamıştı.⁹⁵

6 Şubat’ta Pilot Cemal bir keşif uçuşu yapmış ve verdiği raporda Merkep Adası ile Bozcaada arasında 2 torpido, 1 denizaltı gördüğünü ve uçağının görünmesiyle tam yol ona doğru geldiklerini, Bozcaada civarında da 1 nakliye gemisi, 11 torpido saydığını, uçağına da bir gemiden ateş açıldığını belirtmiştir.⁹⁶

17 Şubat 1915’te Arc Royal uçak ana gemisi Bozcaada’ya yanaşmıştı. Yedi bin ton hacminde olan bu gemide iki kara Sopwith uçağı ile beş deniz uçağı yer almıştır ve bu uçak gemisi Türk topçu mevzilerini keşif etmek ile görevlendirilmiştir.

⁹⁴ Mütercimler, s. 104.

⁹⁵ Kurter, s. 249.

⁹⁶ Kansu, Şensöz ve Öztuna, s. 192.

Ancak hava şartlarının kötüleşmesi nedeniyle bu uçaklar etkili olamamıştır. ⁹⁷ Arc Royal, ana uçak gemisi olarak inşa edilmiş ilk gemi olması bakımından önemlidir. 1914 yılı Eylül ayında denize indirilen gemi 9 Aralık 1914'te hizmete girmişti. 105,6 metre uzunluğundaki bu gemi 7,450 deplasman tonluk olup, saatte 11 mil hız yapabiliyordu. 10 deniz uçağı alabilen hangarı 45 metre uzunlukta ve 13,5 metre genişlikteydi. Gemide ayrıca baş tarafta 39 metre uzunlukta bir uçuş güvertesi de bulunmaktaydı. Bakım ve onarım atölyelerine de sahip gemide, 2 adet büyük kreyn uçakları denize indirip uçuştan dönen uçakları güverteye almak için kullanılıyordu. Gemi normalde 6 çift kişilik ve 2 tek kişilik olmak üzere 8 deniz uçağı taşıyabilmekteydi. Hızının saatte ancak 11 mile ulaşabilmesi nedeniyle donanma ile ortak hareket edemediği için baş tarafta bulunan uçuş güvertesi de hiç kullanılmamış ve gemi sadece deniz uçakları ana gemisi olarak hizmet görmüştür. ⁹⁸

Arc Royal 17 Şubat'ta Çanakkale'ye gelir gelmez 4 deniz uçağı suya indirilmiş, fakat sadece bir Wight uçağı havalanmayı başarabilmiş, akşamüstü yaptığı keşifte de tabya ve istihkamları keşfetmiş, bu arada Kumkale ve Seddülbahir'e bomba bırakmıştır. ⁹⁹

Çanakkale Savaşları 19 Şubat 1915'te İngiliz ve Fransız filolarının denizden saldırısı şeklinde başlamış, bu sırada Arc Royal'in indirdiği iki Short 135 tipi uçak boğaz ağzında 2 saatlik bir keşif uçuşu yapmış, öğleye yakın Wight tipi deniz uçaklarından biri daha keşif ve ateş idaresi görevi için uçurulmuştu. Bu uçağın verdiği bilgilere göre Türk topçularının sağlam olduğu görülüyordu. Bombardıman sırasında Arc Royal'den havalanan iki uçak da Kabatepe-Arıburnu ve Ertuğrul Tabyası üzerinde uçarak buradaki piyade birliklerine bomba atmışlarsa da etkili olamamışlardı. ¹⁰⁰

İtilaf Devletleri uçaklarının Mart başında da uçuşları devam etmiştir. Bu dönemde Arc Royal Seddülbahir civarına gelmiş, bu gemiden kalkan bir uçak

⁹⁷ İsmail Kayabalı, Cemender Arslanoğlu, **Çanakkale Zaferi 1915**, Ankara: 1975, s. 84, Keyüsk, s. 63.

⁹⁸ Kurter, s. 249-250.

⁹⁹ a.g.e., s. 250.

¹⁰⁰ a.g.e., s. 251.

Kumkale ve Erenköy Tabyaları'nı gözetlemiş, Dardanos Bataryası üzerine bomba ve çivi atmış, topçumuzun ateşi üzerine geri dönmek zorunda kalmıştır. Bu sırada Ertuğrul uçağımız da havalanmış ve Majestic zırhlısını bombalasa da isabet kaydedememiştir. 3 Mart'ta da denizden taarruz olmamasına rağmen Arc Royal'in uçakları Kumkale, Dardanos ve Erenköy tabyaları üzerinde keşif uçuşları yapmışlar ancak yerden açılan şiddetli ateş sonucu geri dönmüşlerdir. Ertesi gün de daha önceki bombardımanların etkisini görmek ve sağlam olan topları tamamen kullanılmaz hale getirmek amacıyla İngiliz gemileri Kumkale civarına bir çıkarma partisi göndermiş, bu harekatta keşif amacıyla İngiliz deniz uçakları da yer almıştır. Uçaklar keşiflerinde tabyalardaki hasarların onarıldığı ve yeni toplar yerleştirildiğini bildirmişlerdir.¹⁰¹

Arc Royal 5 Mart'ta da Kabatepe'nin 2,5 mil güneydoğusuna gelmiş, buradan havalandan Sopwith 807 deniz uçağı Müttefik filonun Kepez ve boğaz girişi arasındaki tabyaları tahrip hareketında ateş idaresinde görev almıştır. Queen Elizabeth zırhlısının bombardımanına da bu uçağın ateş idaresi etkili olmuştur. Ancak uçak 1000 metre irtifada uçarken Türk topçusunun ateşi ile pervanesi hasar görmüş ve boğaz dışında denize düşmüş, havacılar yüzerek kurtulmuş ancak uçak batmıştı. Aynı gün öğleden sonra bir Sopwith uçağı daha gönderildiyse de pilot piyade tüfeğı ile vurulduğı için geri dönmek zorunda kalmıştır.¹⁰²

8 Mart'tan sonra İngiliz uçakları hemen hemen her gün Boğaz üzerinde uçuşa devam etmişler ve gördüklerini haritalara işlemişlerdir. Bu arada havada mayın gözetlemesi de yapılmıştır. O dönemde bin metre yükseklikten sekiz metre derinliğe kadar mayınların görülebileceğı kabul edilmekle beraber; bu günışığının durumuna, şiddetine, saate ve deniz yüzeyine bağılı olarak değışiklik gösterebiliyordu. Bu nedenle bu sorunu çözebilmek için İngiliz gemileri Arc Royal'in yakınındaki bir sahaya 1,5–3 ve 4,5 metre derinliklere mayın bırakarak, mayın gözetlemesi yapacak uçaklardaki rasıtların bunların görünüş koşullarını incelemesini istemişlerdir.¹⁰³

¹⁰¹ a.g.e., s. 252.

¹⁰² a.g.e., s. 253.

¹⁰³ a.g.e., s. 254.

13 Mart'ta Arc Royal gemisine ait 172 nolu Wight Pusher deniz uçağı; Seddülbahir, Hisarlık, Kilitbahir hattında Boğazın Rumeli kıyısı üzerinde bir keşif uçuşu yaptıysa da, karadaki topçuların ve Muini Zafer gemimizin toplarından etkilendiği için geri dönmek zorunda kalmıştır. Aynı gün Üsteğmen Mehmet Cemal de Ertuğrul Bleriot'u ile Erenköy'e kadar Anadolu kıyılarında bir keşif uçuşu yapmıştır.¹⁰⁴

13 Mart'tan 18 Mart'a kadar Arc Royal'den kalkan uçaklar yoğun bir hava faaliyetine girişmiş ve bu dönemde birinci amaç mayınların tespiti olmuş, 18 Mart'ta büyük taarruzdan önce de uçaklar alanın mayınlardan temizlendiği konusunda rapor vermişlerdir. 17/18 Mart 1915 gecesini Başkomutanlık karargahı hava müşaviri Yüzbaşı Serno Çanakkale'ye gelmiş ve Rasıtı Kurmay Yüzbaşı Shneider ile Bozcaada yönünde keşif için havalanmış, bu keşifle ada önlerinde harp gemileri, hafif kruvazör, uçak ana gemisi, tamir ve nakliye gemilerinden kurulmuş büyük bir gemi topluluğu görülmüş, böylece düşmanın Çanakkale Boğazı'na saldıracağı kesinleşmiştir. Bu keşifle elde edilen bilgiler derhal boğazın savunulmasından sorumlu Çanakkale Müstahkem Mevki Komutanlığı'na bildirilmiş ve Çanakkale'yi savunan ve böyle bir taarruzu bekleyen bütün birlikler gerekli tertibi almak üzere hazırlanmaya başlamıştır.¹⁰⁵

Serno anılarında bu keşfi şöyle anlatmaktadır: *“1600 metreden uçuyorduk. Bozcaada önünde 40 kadar savaş gemisi saydık. 15'i İngiliz ve 4'ü Fransız olmak üzere 19 ağır zırhlı ve kruvazör, 3 hafif kruvazör, çok sayıda nakliye gemisi, şilep ve uçak ana gemileri gördük; denizaltılar ise ancak seçilebilmekteydi. Savaş düzeninde 6 zırhlı, Boğaz'a doğru yol alıyordu. Amiral forsu Inflexible adlı İngiliz kruvazörüne toka edilmişti. Arkasında Queen Elizabeth, Lord Nelson, Agamennon ve Majestic zırhlıları onu takip ediyordu. Harp flandraları ve işaret flamaları ile süslü Fransız gemileri de yavaş yavaş demir almaktaydı. Fransız zırhlısı Bouvet uçağımıza ateş açtı. Zaten kaybedecek zamanımız yoktu, rapor vermek üzere geri döndük.”¹⁰⁶*

¹⁰⁴ a.g.e., s. 254.

¹⁰⁵ **Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekati**, s. 38.

¹⁰⁶ Artuç, s. 68.

18 Mart 1915 hareketının birinci amacı Kepez'deki mayın tarlalarını temizlemek için Boğaz'ın savunma tabyalarını susturmak ve bunun ardından Çanakkale Boğazı'nı geçip Marmara'ya ulaşmak olmuştur.

18 Mart'ta Müttefiklerin büyük deniz hareketi öncesinde Nusrat mayın gemisi 7/8 Mart gecesi Erenköy Koyu'na 26 mayın dökmüştü. Deniz yüzbaşı Hakkı Bey komutasında olan Nusrat mayın gemisi, sabah saat beşte demir alarak yola çıkmış, sisli ve yağmurlu havanın görüş alanını çok daraltmasından faydalanarak, duman çıkarmaması için makinelerinin dakika devrini 140'da tutmak şartıyla her 15 saniyede bir mayın atarak 26 mayını bölgeye dökmüştür.¹⁰⁷ Böylece 18 Mart'ta büyük hareket öncesinde mayınların döşenmesinden habersiz Müttefik Donanması, Müttefik hava keşfinden gelen mayın olmadığı raporu ile beraber harekete geçmiş, ancak büyük bir sürprizle karşılaşarak önemli gemilerini bir gün içerisinde kaybetmiştir. Müttefik uçaklarının bu olayda rasit görevini tam anlamıyla yerine getirememesi ile de saldırıların seyri bir anda değişmiştir.

18 Mart sabahı Çanakkale deniz savaşı İtilaf Devletleri donanmalarının saldırısı ile başlamış, bu hareket devam ederken Türk uçakları hava keşif görevlerine devam etmiştir. İtilaf kuvvetlerinin savaş gemileri bu taarruz sırasında gerek mayınlar gerekse topçu ateşi nedeniyle birçok gemi kaybederek geri çekilmek durumunda kalmıştır. O dönemde bin metre yükseklikten sekiz metre derinliğe kadar mayınların görülebileceği kabul edilirken, büyük ihtimalle denizin dalgalı olması mayınların görülmesini engellemiştir.¹⁰⁸

18 Mart deniz savaşında Türk uçakları erken saatlerde yapılan keşiflerle Çanakkale Müstahkem Mevkii Komutanlığı'na keşfin sonuçlarını zamanında bildirerek Türk birliklerine yardımcı olmuştur. Saat 16.00'da Cemal ve Rasit Osman Tayyar, Bleriot ile Boğaz dışına bir keşif yapmış, Seidler ve Deniz Yüzbaşı Hüseyin Sedat ise Rumpler ile ikinci keşfi gerçekleştirmiştir. Burada 80 km. kadar batı yönünde uçarak Limni'yi keşfetmişler, bu keşifler sırasında düşmanın kesin olarak çekildiği anlaşılmıştır. İlerleyen günlerde yağmur ve fırtına hava keşiflerine engel

¹⁰⁷ Kayabalı ve Arslanoğlu, s. 71.

¹⁰⁸ Keyüsk, s. 64, Kansu, Şenöz ve Öztuna, s. 196.

olmuş, 22 Mart'ta topçularımız bir İngiliz deniz uçağını Saroz Körfezi'ne düşürmüştür. 26 Mart'ta Serno ve Scheider yeni bir keşif uçuşu yapmış ve verdikleri rapordan yeni bir donanma taarruzunun söz konusu olmayacağı anlaşılmıştır. İki Albatros B I, bu sırada Çanakkale'ye gelmiştir. ¹⁰⁹

Bahriye Harekatı isimli İngiliz resmi savaş tarihinin II. Cildinde 18 Mart 1915 Çanakkale harekatı şu şekilde analiz edilmişti: ¹¹⁰

“ Felaketin gerçek sebebi bulunup saptanıncaya kadar çok vakit geçmemiştir. Gerçek sebep şudur: Türkler 8 Mart gecesinde bizim haberimiz olmadan Erenköy Koyu'nun içinde ve sahile paralel 26 mayın dökmüşler, balıkçı gemilerimiz yaptıkları aramalarda bunlara rastlayamamıştır. Türkler bu mayınları özel amaçlarla bizim daimi manevra alanımıza yerleştirmişler, gösterdiğimiz tüm ihtiyat ve ön görülülüğe rağmen baş döndürücü bir zafer kazanmışlardır.”

Çanakkale Boğazına Müttefik Donanması'nın saldırısından sonra İngiliz Krallık Donanma Hava Servisi Çanakkale'de yapılan harekatın bu ilk aşamasında deniz uçaklarının yetersiz kalması nedeniyle bölgeye bir kara uçak birliği gönderilmesini kabul etmişti. 24 Mart 1915'te Binbaşı Samson'un emrinde bir uçak birliği Bozcaada'ya ulaşmıştı. 8 Hanri Farman, 3 Moris Farman, 1 Brege, 2 Sopwhit, 2 BE 2e ve 2 BE tipi 18 uçak bu birlikte yer almıştır. Hava Komodoru Samson Bozcaada'da Rum kadınların yardımıyla bağık bir alanı söktürerek, bu bölgeyi içleri çimento dolu bidonlarla düzleştirip 700–800 metre boyunda bir pist inşa edilmesini sağlamıştı. Buradan Seddülbahir'e 40, Anzak Kolordusu'nun çıkacağı Kabatepe'ye ise 60–70 km uzaklık vardı ve bu mesafeler o zamanki uçakların şartlarına göre çok fazla olmasına rağmen, Samson yanına kiloca zayıf subaylardan gönüllüleri de alıp keşif uçuşlarına devam etmiştir. ¹¹¹ Bu 16 uçaklık havaalanı dışında Seddülbahir'de de 4 uçaklı bir havaalanı kurulmuştur. Seddülbahir'deki İngiliz havaalanı Türk topçuları tarafından ateş altına alınmış ve yerde yakalanan bir İngiliz uçağı tahrip

¹⁰⁹ Ünalp, s. 128-129.

¹¹⁰ Kayabalı ve Arslanoğlu, s. 60.

¹¹¹ Alan Moorehead, **Çanakkale Geçilmez: Gallipoli**, (çev: Günay Salman), İstanbul: Milliyet Yayınevi, 1972, s. 157-158.

edildiğinden, daha çok Bozcaada'daki havaalanından faydalanılmıştır.¹¹² Binbaşı Samson komutasındaki birlik Bozcaada'nın kuzeyinde havaalanına yerleşmiş ve kara uçaklarının gelmesi ile Arc Royal uçak gemisi hareket serbestisi kazanarak Türk sahillerinde keşif yapmaya başlamıştı. Çanakkale'de uçaklarla yapılan keşiflerin verimli olmaması üzerine Manica gemisinin içindeki sabit balon İngiltere'den yola çıkarak bölgeye gönderilmiştir.¹¹³

18 Mart'tan Çanakkale'de kara savaşlarının başladığı 25 Nisan'a kadar geçen sürede Müttefikler genel olarak keşif çalışmalarını yürütmüş, bu arada boğazın sadece denizden geçilemeyeceği anlaşıldığından yarımadanın Avrupa kıyılarına asker çıkarma planları yapılmaya başlanmıştır.

Çanakkale'nin denizden zorlanması sonrasında düşmanın yeniden taarruza mı geçeceği yoksa karaya asker mi çıkaracağına ilişkin anlaşılması için hava muhalefeti nedeniyle aksayan hava keşifleri 26 Mart'ta yeniden başlamış, ilk olarak Bozcaada istikametinde birkaç İngiliz gemisi tespit edilmişti. Aynı günün öğleninde Pilot Seydler ve Rasit Deniz Yüzbaşı Hüseyin'in yönetimindeki uçak, Limni'de İngiliz gemilerini tespit etmesine rağmen düşmanın donanma ile yeniden taarruza geçeceğine ve asker çıkaracağına dair bir işaret görülmemiştir.¹¹⁴

Bu dönemde tarafların hava birliklerinde idari anlamda değişikliğe gidilmişti. Buna göre, Çanakkale'de bulunan üç uçak, Alman pilotları Yeşilköy'de eğitilmiş üç Türk subayı ve Alman bakım personeli ile 1 nci Türk Tayyare Bölüğü oluşturulmuş, bu bölükteki Alman sivil pilotlarına teğmen, makinistlerine astsubay rütbesi verilmişti. Tayyare Bölük Komutanlığı'na Alman Pilot Teğmen Christoph Preussner getirilmiş ve bölük Müstahkem Mevki Komutanlığı emrine girmiştir. Üç uçaktan oluşan 1 nci Türk Tayyare Bölüğü 27 Mart 17 Nisan 1915 arasında Çanakkale Boğazı üzerinde birçok keşif yapmış, bu aşamada Müttefik gemilerinin çoğunun

¹¹² **Türk Silahlı Kuvvetleri**, s. 514.

¹¹³ Keyüsk, s. 64-65.

¹¹⁴ **Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekati**, s. 39.

Mondros Koyu'nda demirli olduğu tespit edilmiş, bir çıkarma için hazırlık yapıldığı görülmemiştir.¹¹⁵

İnci Tayyare Bölüğü hareket uçakları dışında eğitim çalışmalarında da bulunuyordu. Bunun yanı sıra devamlı uçan uçaklarda arızalar da görülüyordu. Büyük arızaları bölük meydanında gidermek mümkün olmadığı için, uçaklar gemi ile İstanbul'a gönderiliyor, bu nedenle de bu uçaklardan yaklaşık 10 gün yararlanılamıyordu. Ayrıca Çanakkale Meydanı'nın çok taşlı olması da taşların dönen pervanelere çarpması hasar hatta kırma yol açıyordu. Tüm bu nedenlerden dolayı zaten sadece üç uçaktan oluşan bölük, bazen uçuşa tek uçak bile çıkartamıyordu.¹¹⁶

Müttefiklerin hava üstünlüğünü elinde bulundurduğu bu süreçte Çanakkale Deniz Savaşları kesin olarak Türk zaferiyle sonuçlandırılmıştı. Bu aşamada uçaklardan taarruz amaçlı olarak çok faydalanılmamış, keşif amaçlı uçuşlar dışında havada Müttefiklerle karşı karşıya kalınmamıştır. Bu nedenle deniz savaşları süresince Türk uçakları daha çok savunmada kalmayı tercih etmiştir.

II. İKİNCİ SAFHA: GELİBOLU ÇIKARMASI SÜRESİNCE HAVACILIK FAALİYETLERİ

Çanakkale Deniz Savaşları'nda başarılı olamayan İtilaf devletleri bu aşamada bekleme durumuna geçmiş, bu süreçte de tarafların uçakları keşiflerini aralıksız sürdürmeye devam etmiştir.

A. Gelibolu Çıkarması Öncesi Hava Faaliyetleri

Müttefiklerin Gelibolu'ya çıkarma yapacağıın anlaşılmasıyla, üst komutanlık 25 Mart 1915'te 5 nci Ordu'yu kurmuştur. Bu ordunun başına Türkiye'deki Alman askeri heyetinin başı ve 1 nci Ordu Komutanı olan General Der Kavalli Otto Limon Von Sanders getirilmiş, General acilen Çanakkale karargahı kurmuş, ancak tüm

¹¹⁵ a.g.e., s. 39-40.

¹¹⁶ Kurter, s. 279-280.

ısrarına rağmen komutasına hiç uçak verilmemiştir. ¹¹⁷ Bu dönemde hemen Saroz'a bir tümen, Eceabat'a 19 ncü Tümen, Anadolu tarafında da Beşiğe bölgesine 11 nci Tümen getirilmişti. 3 ncü Kolordu Komutanlığı da karargahıyla Gelibolu emrindeki piyade tümeniyle jandarma alayı da 3 ncü Kolordu'ya bağlanmıştı. Böylece 5 nci Tümen, 2 jandarma alayından oluşan bir kuvvet bir komutanlık altında birleştirilmişti. ¹¹⁸

Gelibolu Savaşı'nın başlangıcında Müttefikler keşif faaliyetlerini yeni bir savaş silahı olarak kullanmaya başlamışlardı. Hava koşulları izin verdiği sürece her gün Bozcaada'da konuşlanmış tüm uçaklar günde iki üç kez uçuşa çıkmış ve açık denizde 17 ½ milden fazla bir uçuş menzilini kapsamışlardır. Müttefiklerin bu kapsamda görevleri Türk mevzilerinin yerini belirlemek, harita koordinatlarını düzenlemek ve fotoğraf çekmek olmuştur. ¹¹⁹

Nisan başında tarafların hava faaliyetleri Çanakkale semalarında son hızıyla devam etmiştir. 10 Nisan'da bir İngiliz zırhlısı Tengir'de mevzilenen obüs bataryalarını uçak gözetlemesiyle 2 saat süreyle top ateşine tutmasının ardından, yine bir zırhlı uçaklarının yardımıyla İntepe tabyasına 24 mermi atmış, 14–15 Nisan'da da yoğun bir faaliyet gözlenmiştir. 15 Nisan'da 1nci Tayyare Bölüğü'ne ait bir uçak bir düşman kömür gemisine bomba atmış, gemide yangın çıkarmış ve aynı gün 2 müttefik uçağı da Turgut Reis zırhlısına bomba atmışsa da isabet kaydedememiştir. 16 Nisan'da da Arc Royal'in bir deniz uçağı Türk topçu ve piyadesinin açtığı ateş sonucu Sazlıdere önlerine mecburi iniş yapmış, bir ikinci deniz uçağı ise Bolayır önlerinde vurularak inişe zorlanmıştır. Arc Royal'in diğer bir deniz uçağı ise 17 Nisan'da da hava taarruzu yaparak 6 bomba atmıştır. ¹²⁰

İzzettin Çalışlar'ın anılarında belirttiği şu satırlar da bu dönemde müttefik uçaklarının sürekli dolaştığını ortaya koymaktadır: ¹²¹ “17 Nisan... Düşman tayyare

¹¹⁷ Ünalp, s. 123.

¹¹⁸ Artuç, s. 106.

¹¹⁹ Ünalp, s. 129.

¹²⁰ Kurter, s. 280.

¹²¹ Erol Mütercimler, **Korkak Abdul'den Coni Türk'e: Gelibolu 1915**, 2. Baskı, İstanbul: Alfa Yayıncılık, 2005, s. 242.

dolaşmaları devam ediyor, bomba atmaya devam ediyor. 23 Nisan... Öğle üzeri üç düşman tayyaresi Maydos üzerine 9 Bomba atmıştır. Askerden 5 şehit 9 yaralı, ahaliden (Hıristiyan) 10 ölü, 9 yaralı olmuştur. Tayyarelere top atışı yapıldıysa da isabet kaydedilememiştir.

18 Nisan'da Çanakkale'de yoğun bir hava faaliyeti olmuş, 1nci Bölük uçakları Bozcaada'ya uçuş yaparak 3 ncü Filo'nun meydanına 2 bomba atmış, buna cevap vermek isteyen 3 deniz uçağı Çanakkale meydanına gelerek 3 bomba bırakmıştır. Öğleden sonra da Müttefik bombardımanı tekrarlandığı için 1nci Bölük uçakları meydana çekilerek gizlenmiştir.¹²² Bu süreçte keşifler devam etmiş ve bunların en önemlisi Yüzbaşı Hüseyin Sedat'ın raporunda görülmüştü. Bozcaada'nın batısındaki çok yüklü bir düşman nakliyesinin içerisinde askerlerle beraber Limni'ye doğru seyrettiği görülmüş, 23 Nisan'da Mondros Koyu keşfedilmiş, yine Yüzbaşı Hüseyin'e göre adadaki kıtalar silahlanmış ve 26 nakliye gemisinin beklediği görülmüştür. Böylece Çanakkale'nin karadan zorlanacağı kesin olarak anlaşılmıştır.

123

Müttefik kuvvetlerinin Çanakkale'ye yakın adalarda bulunmaya devam etmesi ve Mondros Koyu'ndaki donanma kuvvetlerinin artan şekilde gelmesi üzerine boğaza bir taarruz yapılacağı kesinleşmiş, 25 Nisan sabahı da Seddülbahir, Arıburnu ve Kumkale'ye çıkarma başlamıştır. (EK-6)

B. Gelibolu Çıkarması Süresince Hava Harekatları

Gelibolu'ya asker çıkarılması kararıyla beraber 25 Nisan'da önce yarımada ve Trakya arasında Saroz Körfezi'ne ve boğazın ağzında Anadolu köşesine gösteriş çıkarmaları yapılmaya başlanmış, ertesi gün de Seddülbahir çıkarması kesin olarak başlamıştı (EK-7). Bu süreçte Müttefik Kuvvetlerin karaya çıkışından sonra 1nci Tayyare Bölüğü, çıkarma bölgelerine uçuşlarını yoğunlaştırmaya başlamıştır.

¹²² Kurter, s. 281

¹²³ Kansu, Şensöz ve Öztuna, s. 198.

25 Nisan'da İtilaf kuvvetleri Seddülbahir, Arıburnu ve Kumkale'ye çıkarma yapmaya başlamış, ancak Türk direnişi karşısında Seddülbahir ve Arıburnu'nda bir varlık gösterememiş, sadece küçük bir alanda köprübaşı elde edebilmişti. İtilaf kuvvetlerinin şiddetli bombardımanı ile başlayan çıkarma hareketi sırasında Pilot Garber ve Yüzbaşı Hüseyin Sedat keşif uçuşlarına devam etmişti. Saroz Körfezi'nden Anadolu sahiline kadar yapılan üç saatlik keşifte 45 nakliye gemisi tespit edilmiş, savaş gemilerinin Saroz'a karşı bir çıkarma yapmakta olduğu tespit edilmiştir. Ancak keşfin bu çok önemli sonuçları, uçak bölüğü Mevkii Müstahkeme bağlı olduğundan 5 nci Ordu'ya ulaştırılamamış daha sonrada uçakların arızalanması nedeniyle başka uçuş yapılamamıştır.¹²⁴

3 ncü Filo, 25 Nisan tarihinde Müttefik çıkarma hareketinde Seddülbahir Mevkiindeki Ertuğrul Koyu ve Teke Koyu'na yapılan çıkarmaları desteklemekle görevlendirilmişti. İngiliz uçakları temel olarak kıyıdaki Osmanlı savunma mevzilerini bastırmakla görevli olan gemilerin top atışlarını tanzim etmek üzere sabah erkenden uçmaya başlamıştı. Görev yapmaya müsait durumdaki altı uçak da, en az iki sorti ve bazıları üç sorti uçarak tüm gün boyunca kullanılmıştır. Ancak bu faaliyetler hem top atışlarının tanzimindeki tecrübesizlikten, hem de gemilerin uçaklardan gelen mesajlara aldırılmamasından dolayı boşa harcanan bir çaba olmuştur.¹²⁵

Bir görüşe göre harekatta kıyı savunmasını top atışlarıyla bastırmakla görevli gemilerin uçakların mesajlarına aldırılmamasının temel nedeni, gemilerin kıyılarda bulunan birçok hedefle meşgul olduklarından hava gözetleme mesajlarını çok dikkate alamadıkları şeklindedir. Ancak gemilerin denizdeki alçak konumlarından yarımadanın coğrafi yapısı nedeniyle iyi gizlenebilen Osmanlı savunma birliklerinin yerlerini görerek atış yapması mümkün değildi. Eğer kıyıdaki görüş alanı içersindeki hedeflere değil, hava keşfi ile tespit edilen savunma mevzilerine derinlemesine karşı bombardımanda bulunulsaydı, çıkarma başarılı olabilirdi.¹²⁶

¹²⁴ Kansu, Şensöz ve Öztuna, s. 198, **Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekatı**, s.43.

¹²⁵ Yılmaz, s. 79.

¹²⁶ a.g.e., s. 69.

Bu tarihlerde, İtilaf Kuvvetleri Çanakkale çıkarmasına 20 İngiliz kara uçağı, 8 Fransız kara uçağı, 2 İngiliz deniz uçağı ve 12 Fransız deniz uçağı olmak üzere, toplamda 42 uçaktan oluşan bir hava kuvveti tahsis etmişti. ¹²⁷ Savaşın başlamasıyla iki Fransız savaş uçağı Kumkale'ye çıkan Fransız kuvvetleriyle çalışmaya başlamış, Bozcaada'daki uçaklar da Settülbahir'e yönelen baskını desteklemiştir. Bunun yanı sıra Arc Royal gemisindeki uçaklar ile Manica gemisinin sabit balonu da Arıburnu çıkarmasına katılmışlardır. İtilaf kuvvetleri bu çıkarma esnasında uçaklardan beklenildiği kadar faydalanamadığı gibi, Türk kıtalarının tertibatını da çıkarmadan evvel doğru olarak tespit edememiştir. Bunun temel sebebi Türk birliklerinin son tertiplerine göre yer değiştirmesi ve bu hareketin son derece dikkatli yapılması olmuştur. ¹²⁸

27 Nisan'da İngiliz Ordusu, hareket planının ilk aşamasında başarılı olmasına rağmen, bu çıkarma ile asıl amaçlanan hedeflere hiçbir yerde ulaşamamıştı. Arıburnu'nda olduğu kadar, Seddülbahir'de de çevreye hakim olan tepeler İngiliz hattının uzağında kalmış, Seddülbahir'de sahilden 5 km içeri girilmiş, ancak hareketin ilk hedefi olan Alçitepe cepheden hemen hemen aynı mesafede uzakta kalmıştı. ¹²⁹

28 Nisan'da yapılan ve Birinci Kirte Savaşı olarak adlandırılan savaşta düşman güçleri tutunamayarak kıyı hattına sığınmış, aynı zamanda yarımadanın batı kıyısında da Arıburnu çıkarması gerçekleştirilmişti. Buna karşılık her iki cephede düşmanı denize dökmek amacıyla Arıburnu'na 1 Mayıs'ta ve Seddülbahir'e 1-2 Mayıs'ta yapılan Türk taarruzlarında da tam bir başarı sağlanamamıştır. 6-9 Mayıs'ta Müttefiklerin Seddülbahir'den Alçitepe'yi hedef tutan İkinci Kirte Savaşı'na donanma güçleri de katılmış, büyük can kaybına neden olan bu savaşta da Müttefikler sadece yarım kilometre ilerleyebilmişti. ¹³⁰ Böylece İngilizler güneyde çıkılan beş yerin sadece dördünde tutunabilmişlerdi. 28 Nisan'da önemli bazı ilerlemeler kaydedilmişse de bu bölgelerde üstünlük sürekli el değiştirmiş; sayıca az

¹²⁷ Keyüsk, s. 65–66.

¹²⁸ a.g.e., s. 67.

¹²⁹ Carl Mühlman, **Çanakkale Savaşı**, İstanbul: Timaş Yayınları, 1998, s. 93.

¹³⁰ Şevket Süreyya Aydemir, **Tek Adam**, İstanbul: Remzi Kitabevi, 1969, s. 233.

olan Türk Kuvvetleri tüm saldırıları geri püskürterek Kirte'nin düşmesini engellemiş ve İngiliz Anzak Kuvvetleri'ni Alçıtepe ve Kilitbahir yaylasından uzak tutmayı başarmıştı. İngilizlerin planına göre ilk günün akşamında Alçıtepe'nin düşeceği varsayılmış, oysa Alçıtepe ve Kirte'yi ele geçiremeyeceklerini hesaba katmamışlar, 1915 Temmuz sonuna kadar sadece 3–4 km.'lik bir arazi elde edebilmişlerdi.¹³¹

19 Mayıs 1915'te Arıburnu Bölgesine yapılan Türk taarruzunun başarılı olmayışı ve ağır kayıplar verdirilmesinden cesaretlenen düşman Kirte Bölgesi'nde taarruz hazırlıklarına yeniden başlamıştı. 29 ncu, 42 nci Tümenler ile Deniz Piyade Tümeni birleştirilerek 8 nci Kolordu teşkil edilmişti. Cephenin sağ tarafında bulunan iki Fransız Tümeni de General Guro'nun emrine verildi. 4 Haziran'da başlayan saldırıda düşman kuvvetleri merkezden saldırıya geçti. Düşman kuvvetlerinin kaybı 7.500, Türklerin kaybı ise 9 bin olmuştu. Nisan sonundan itibaren Çanakkale'de Müttefikler, Alman denizaltılarının gelmesiyle, Boğaz bölgesinde hareket serbestisini de yitirmişlerdi. Mayıs ayında iki zırhlının torpillenmesiyle Arc Royal gemisinden kalkan uçakların keşif çalışmaları aksamıştı. Bu nedenle anılan uçaklar denizaltılara karşı da keşif çalışmalarıyla görevlendirilmişti. İtilaf devletleri'nin Seddülbahir'e top ateşle büyük bir taarruza girişmesine rağmen başarılı olamaması ardından, Mayıs başında Türk Ordusu da karşı saldırıya geçmiştir. Ancak bu kara savaşları her iki tarafın da büyük kayıplar vermesine neden olmuştur. Bunun ardından İngiliz Başkomutanlığı'nın yeni hedefi Alçıtepe'yi ele geçirmek olmuştur.

Alçıtepe'nin ele geçirilmesi halinde, Alçıtepe kuzey yamaçlarında mevzilenen Türk topçularının Alçıtepe Bölgesi'ndeki gözetleme yerlerinden faydalanarak Seddülbahir mevziindeki İngiliz ve Fransız birliklerine yapmakta olduğu ateşten kurtulunması sağlanacak, gerek Seddülbahir kesimindeki birliklerin muharebe gemileriyle desteklenmesi ve gerekse Morto Limanı veya Teke Koyu'na dayanan lojistik desteğin daha kolay ve güvenli yapılması mümkün olacaktı.¹³²

¹³¹ Mete Tunçoku, Cemalettin Taşkıran, **Çanakkale, Churchill ve Anzaklar**, Ankara: Genelkurmay Basımevi, 2000, s. 55.

¹³² **Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi**, s. 28.

Kumkale'ye yapılan çıkarma sırasında İngiliz uçakları kendi birliklerinin taarruzunu desteklemiş, Arıburnu Bölgesi'ne yapılan çıkarma sırasında Arc Royal uçak ana gemisinden kalkan 6 uçak da görev almıştır.¹³³ Buna karşılık Gelibolu Yarımadası ve Kumkale'ye çıkarma yapıldığı sırada, Türk Ordusunda üç kara, bir deniz uçağından oluşan tayyare bölüğü, Müstahkem Mevki Komutanlığı emrinde bu komutanlığın verdiği görevleri üstlenmiş, ancak 5 nci Ordu emrinde uçak olmadığı ve iki komutanlık arasında uçakların kullanılması konusunda bir anlaşma sağlanamadığı için, çıkarmada Türk uçaklarından yeterince yararlanılamamıştır.¹³⁴ Buna ilave olarak Müttefiklerin kara çıkarmasını başlattıkları 25 Nisan 1915 tarihinde Çanakkale'deki Osmanlı Ordusunun yapısı da, Çanakkale'deki uçak bölüğünün tüm imkanlarından yeterince faydalanmaya müsait değildi. 5 nci Ordu Komutanı havadan yeterince destek alamadığını düşünüyordu. Çıkarmanın başlamasının hemen ardından uçak bölüğü keşif uçuşları yaparak Müttefik gemilerinin ve çıkarma birliğinin durumunu tespit etmişti. Uçak bölüğü Müstahkem Mevki Komutanlığı'na bağlı olduğu için tüm keşif raporlarını buraya vermektedir. Haberleşme hatları düşman gemilerinin ağır top atışından hasar gördükleri için de hava keşif raporlarının 5 nci Ordu Komutanı'na iletilmesi gecikiyordu. Bu nedenle tayyare bölüğü, 5 nci Ordu Karargahı'na bağlanmış ve Temmuz 1915'te havaalanı Galata'ya taşınmıştır.¹³⁵

Bunun yanı sıra Türk tarafının Seddülbahir ve Arıburnu çatışmalarında uçaklardan bombardıman amaçlı verim alamamasının bir nedeni de ateş hattında uzaktan elle atılan bombaların çok etkili olmamasıdır. Örneğin Helles (İlyas) Burnu Plajı açıklarında ateş destek ve keşif görevini yerine getiren İngiliz zırhlısı Euryalus'ta bulunan bir gözetleyici, 30 Nisan'da bir uçağın savaş gemisinin üstünden uçtuğunu ve denize düşüp patlayan bombalar attığını belirtmiştir. Ancak genel olarak hava bombardımanı ile hiçbir müttefik savaş gemisine zarar verilememiştir.¹³⁶

¹³³ **Osmanlı Devri Birinci Dünya Savaşı'nda Türk Harbi: Çanakkale Cephesi Harekati (Haziran 1915 – Ocak 1916)**, Ankara: Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Tarih Yayınları, Seri No:3, Genelkurmay Basımevi, 1980, s. 517.

¹³⁴ **Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekati**, s. 43.

¹³⁵ Yılmaz, s. 83.

¹³⁶ Ünalp, s. 130.

İtilaf devletlerinin çıkarması sırasında İngiliz Manica gemisinin üstünde yükselen sabit balonun savaş sırasında gemi ve kara topçularının idaresini başarıyla yerine getirmesi sonucu, birliklerimiz ağır kayıplar vermiştir. Manica'ya bağlı olan balon 25 Nisan sabahı göreve başlamış ve Anzak çıkarmasına destek amaçlı olarak aralıksız sekiz saat havada kalarak, Triumph savaş gemisiyle yakın işbirliği içerisinde çalışmıştır. Bu balon sayesinde Triumph savaş gemisi Osmanlı savaş gemisi Turgut Reis'in üç kere yerini değiştirmesine neden olmuş, çıkarma sırasında Anzak kayıplarının artmasını önlemiştir. Çıkarma hareketini takip eden günlerde de Manica birçok kez balon uçurarak Queen Elizabeth ve Triumph'un kıyıdaki hedeflere atışını düzenlemiştir.¹³⁷ Bu konuda 5 nci Ordu Komutanlığı'ndan Karargah-ı Umumiye'ye acil kaydıyla yazılan şifrede bu konu şu şekilde dile getirilmiştir:¹³⁸

“En çok zayıyatımıza sebep olan düşmanın sabit balonunun tarassudatıdır. Yüzbaşı Serno'nun bu balona taarruz etmesi lazımdır. Mumaileyhin Uzerdum Paşa'nın emrinde mi yoksa benim mi emrimde olduğunu bilmiyorum. Balon yalnız kıtaatımızı tarassut ediyor. Tarassut halatı iki bin metre uzundur. Tekmil düşman sefain ateşini mezkûr balon idare ediyor. Dün Kirte'nin garbında sahilden nısfı sefinei harbiye olmak üzere 45 düşman sefinesi saydım. Hastaneye beraber Maydos'un dünkü bombardımanı pek adi bir hareketti. Bugün Gelibolu'ya tayyareden bomba atılmış, bir nefer şehit, bir kadın maktul, bir çocuk ağır mecruhtur. 30 Nisan 1915.”

İngilizler deniz topçusunun ateş tanzimi için başka yollar da denemişlerdi. Örneğin Arc Royal uçak gemisine ait 2 Sopwith deniz uçağı, daha önce Doğu Akdeniz ve Sina Yarımadası önündeki hareket sırasında Fransız Nieuport deniz uçaklarını taşıyan Doris ve Minerva hafif kruvazörlerine verilmişti. Gemi bombardımana başlayacağı sırada geminin uçağı havalandırarak ateş tanzimini yürütüyordu. Ancak bu sistem uçakların güvertedekeyken yaptığı ateşler sırasında oluşan şoklar ve vibrasyonun uçaklarda hasara neden olması nedeniyle başarılı

¹³⁷ Yılmazer, s. 65.

¹³⁸ Keyüsk, s. 68, **Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekati**, s. 42-43.

olamamıştı. Doris kruvazörünün taşıdığı uçak, bu nedenle kısa sürede kullanılamaz duruma gelmişti. ¹³⁹

Çanakkale Cephesi'nde ilk hava savaşı 2 Mayıs 1915'te gerçekleşmiştir. Albay Serno komutasında ve Yüzbaşı Hüseyin Sedat rasıdında keşif için havalandan Türk uçağı, düşman uçağıyla karşılaşınca havacılarımız Parabellum tabancalarıyla karşı uçağı ateş açmış ve bu uçağı püskürtmeyi başarmışlardır. ¹⁴⁰ Bu dönemde Çanakkale'de mevcut kara uçaklarına takviye olarak Almanya'dan deniz uçakları istenmiş, Alman İmparatorluk Donanma Dairesi de bir miktar Gotha WD 1 deniz uçağını, sivil havacı ve makinistlerinin yanı sıra, rasıt olarak görev yapmak üzere ticari gemi subaylarıyla göndermiştir. ¹⁴¹ Keşif uçuşları 3 ve 4 Mayıs tarihlerinde sürmüş, 4 Mayıs'ta 1 nci Tayyare Bölüğü'ne ait 2 uçak Seddülbahir önlerindeki düşman nakliye gemileri ve karaya çıkarılmakta olan askerlere bomba hücumu yaptıysa da bir sonuç elde edilememiştir. ¹⁴²

Mayıs 1915'te Türk uçakları keşiflerine devam etmiş, bu dönemde Arıburnu önünde yer alan İngiliz balon gemisi Manica ciddi tehdit olmaya başlamış, yapılan uçuşlarda bu balona saldırıldıysa da atılan bombaların küçük çapta olması dolayısıyla etkili olunamamıştır. 8 Mayıs'ta Pilot Garber ve Schneider dört saat süren bir keşifle kara birlikleri ve deniz üzerindeki faaliyetleri izlemiş, 13 Mayıs'ta da Hüseyin Sedat Gelibolu üzerindeki bir uçuşunda çıkarma bölgesinin güneyinde bir boşaltma iskelesi tespit etmiş ve topçumuzun bu iskeleyi tahrip etmesini sağlamıştır. ¹⁴³ 14 Mayıs'ta Seddülbahir'deki düşman ordugahı uçaklarımız tarafından bombalanmış, 19 Mayıs'ta ise iki uçağımız güney cephesindeki bir taarruza destek olarak düşman çıkarma gemilerini ve ordugahını bombalamıştır. ¹⁴⁴

27 Mayıs 1915'te yapılan keşifte de Kefalo Limanı'nda bir şilebin bir harp gemisine yanaştığı; arka kısımda bir torpido gemisinin, bir kaç mayın tarama gemisi

¹³⁹ Kurter, s. 281.

¹⁴⁰ Anadol, s. 101–102.

¹⁴¹ Yılmaz, s. 89.

¹⁴² Kurter, s. 284.

¹⁴³ Kansu, Şensöz ve Öztuna, s. 200.

¹⁴⁴ a.g.e., s. 200.

ile limanda iki harp gemisi, on bir nakliye ve iki torpido gemisinin keşfedildiği, Seddülbahir’de de bir Fransız gambotu, 8 nakliye ve birçok mayın tarama gemisinin görüldüğü rapor edilmişti. Ertesi gün bu keşif devam etmiş Alman denizaltısının iki İngiliz savaş gemisini batırması yüzünden kıyıda uzaklaşan düşman gemilerinin yerlerinin tespiti için keşiflerin sürmesine karar verilmişti.¹⁴⁵

Çanakkale Cephesi’nde Mayıs’ın ortasına kadar önemli çatışmalar olmamış, ancak Haziran başında İtilaf kuvvetleri taarruza geçmiş ve savaşın başından beri en kanlı çatışmalar bu dönemde gerçekleşmiştir.

23 ve 27 Mayıs hava keşifleri düşman taşıt ve savaş gemilerinin durumunu öğrenmek açısından faydalı olmuştur. 28 Mayıs’ta yapılan keşif uçuşlarında bir gün önce Alman U-2 denizaltısı tarafından batırılan Majestic zırhlısının Seddülbahir feneri dolaylarında ters dönmüş olarak su altında yatmakta olduğu anlaşılmıştır.¹⁴⁶

31 Mayıs 1915’te yapılan dört saatlik keşifte (EK-8) İmroz, Limni, Seddülbahir ve Anafartalar çevresinde birçok gemi tespit edilmiş, Kefalo Limanı’nda King Edward sınıfı bir muharebe gemisi, Juno tipinde ufak bir kruvazör, iki torpido, dokuz nakliye, bir kurtarma ve bir balon gemisi; İmroz adası ağzında iki taburluk ordugah, Mondros Limanı’nda Agamemnon tipinde bir gemi, Majestik, Triumph, Prince of Wales, Russel, Ocean sınıfından Hanri IV Fransız muharebe gemisi ile İngiliz Kress, Juno, Hingflie kruvazörleri, Fransız Julferry, üç gambot, dört hastane gemisi, altmış nakliye gemisi, dört Fransız torpido muhribi, Mondros Limanı önünde orta gemiler için bir mayın hattı geçidi, Limni Adası doğusunda bir tümeni barındıracak 15 bin kişilik ordugah ve birçok hayvan ve malzeme görülmüş, limana iki bomba atıldığı bildirilmiştir.¹⁴⁷

4-5 Haziran’da başlayan Üçüncü Kirte Savaşının ardından da 12 Haziran’da Kerevizdere’de yoğun çatışmalar başlamıştı. Ağustos ayında Anafartalar’a yapacağı çıkartmanın başarısını garantilemek isteyen düşman, Türk Komutanlığı’nın dikkatini

¹⁴⁵ **Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekati**, s. 44.

¹⁴⁶ Kayabalı ve Arslanoğlu, s. 92.

¹⁴⁷ **Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekati**, s. 45.

güney bölgesine çekmek amacıyla 12 Temmuz'da çok şiddetli bir topçu hazırlığından sonra Kerevizdere'ye dalgalar halinde taarruza geçmiş, Türk tümenleri batıdan itibaren 11 nci, 7 nci, 1 nci ve 4 ncü Tümenler cepheye bir hatta, 6 ncü Tümen geride ihtiyatta beklemişti. İngiliz taarruzu 7 nci Tümen, Fransız taarruzu ise ihtiyattaki 6 ncü Tümenin kullanılmasıyla durdurulabilmişti. 12-13 Temmuz'da düşman kuvvetleri 1,5 km'lik cephe boyunca saldırmışlar, 400 metre kazanmışlardır. Düşman kaybı 4 bin Türk kaybı ise 10 bin olmuştu. Böylece savaşın başından beri taraflar en fazla zayıyatı bu bölgelerde vermiştir. Haziran başında gerçekleşen muharebeler sırasında İngiliz, Fransız Kara ve Hava Kuvvetleri, tüm olanaklarını kullanarak yaptıkları keşiflerle, Türk savunma düzenlerini büyük ölçüde doğru olarak saptamıştı. Özellikle deniz hava kuvvetlerinin çektiği fotoğraflara göre hazırlanan krokiler Türk savunma mevzilerini tüm ayrıntılarıyla kapsamıştı.¹⁴⁸

4 Haziran'da başlayan Üçüncü Kirte Savaşı öncesinde Müttefik kuvvetleri öncelikli olarak Arıburnu kesimindeki Anzak Kolordusu'nun bir gösteriş taarruzu yapılmasını planlamıştı. Bunun ardından Fransız Kolordusu sağda ve 8 nci İngiliz Kolordusu solda olmak üzere taarruz başlatılacaktı. Taarruzlar mümkün olan en yüksek hızla yapılacak, birinci hedef ele geçirildikten sonra ikinci hedefe yönelinecekti. Böylece Çanakkale Savaşı'nda ilk kez, mevzi muharebelerinde uygulanan bir yöntem denenmiş olacaktı. Bunların dışında taarruzun, şiddetli topçu ateşiyle Türk mevzilerinin kullanılamaz hale getirilmesi sonrasında başlaması ve iki dalga halinde yapılması planlanmıştı. Ayrıca İngiliz ve Fransız birliklerinin, muharebe gemileri tarafından desteklenmesi de sağlanacaktı.¹⁴⁹

Bu süreçte Türk uçaklarının yaptığı keşiflerde, İngilizlerin 2 yeni tümen sevki ile takviye edildikleri görülüyordu. Müttefikler Haziran başında 3 ncü Kirte Savaşı olarak bilinen taarruzu başlatmış, donanma gemileri bu taarruzda yoğun bir ateş desteği sağlamıştı. Bu çarpışmalarda her iki taraf da uçaklardan faydalanmıştır. Güney grubu komutanı Vehip Paşa Türk birliklerine çok kayıp verdiren Kanlıdere ve Seddülbahir'deki top bataryalarının yerlerinin mutlaka saptanmasını istemiş, 1nci

¹⁴⁸ **Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi** s. 35.

¹⁴⁹ a.g.e., s. 36-37.

Tayyare Bölüğü'ne ait bir uçak bu görev için 4 Haziran'da havalanmış ve görülebilen bataryaların yerlerini haritaya işaretlemişti.¹⁵⁰

6 Haziran'da Türk uçakları düşman mevzilerini bombalamış, bu bombardımanın sonrasında uçaklar bakıma alındığı için, 13 Haziran'a kadar herhangi bir hava hareketi planlanıp gerçekleştirilememişti. Bu tarihten sonra yapılan keşif uçuşlarında (EK-9) Limni Adası'nın Mondros koyunda o zamana kadar keşfedilenlerden daha büyük bir çadır ve barakalar topluluğu ile 18 düşman gemisinin bulunduğu; koyun doğusunda ordugah kurulduğu, Bozcaada'nın kuzeyinde bir muharebe gemisi ile beş muhribin, İmroz Kefalo Limanında iki muhrip ile iki muharebe gemisinin, ada güneyinde üç mayın tarama gemisinin, Suvla, Arıburnu ve Seddülbahir'de ise muhtelif muhrip ve arama tarama gemilerinin bulunduğu tespit edilmiştir.¹⁵¹

9 Haziran'da 4660 tonluk bir başka balon gemisi olan Hector da Çanakkale'ye gelmişti. Manica Eylül sonuna doğru onarım amacıyla İngiltere'ye dönmüş, Hector da 1916 yılının ilk aylarına kadar cephede görev almıştı. Osmanlı topçusunun balonu düşürme girişimleri nedeniyle, bu balon kıyıdan uzakta uçurulmuş ve rasdın görüş alanı azaldığı için çok etkili olamamıştı.¹⁵²

Haziran boyunca Türk uçaklarının yaptığı hava keşifleri aralıksız sürmüştü, 15 Haziran'da düşmanın Seddülbahir'de kurduğu dört uçaklı havaalanı, Türk topçusu tarafından bombalanmış, üç düşman uçağı havalanarak alanı terk etmek zorunda kalmıştı. 18-19 Haziran keşiflerinde yeni bir faaliyet görülmemiş, 20 Haziran'da Midilli, Bozcaada, İmroz, Limni üzerinde uçuşlar yapılmış, 21 Haziran'da yapılan büyük çıkarma sonrasında ise, topçumuz denize iki uçak düşürmeyi başarmıştı. 22 Haziran'da güney cephesi bombalanırken hava muharebesi gerçekleşmiş, bir İngiliz rasıdı vurulmuş, bir uçağımız da motoruna ateş isabet ettiği için Alibey Çiftliği yanına iniş yapmak zorunda kalmıştır. 25 Haziran'da yine bir ilk olarak düşman karargahları üzerine havadan bildiriler atılmış, böylece uçaklardan propaganda

¹⁵⁰ Kurter, s. 287.

¹⁵¹ **Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekati**, s. 46.

¹⁵² Yılmaz, s. 65.

amaçlı yararlanılmasının bir örneği de yaşanmıştır. 23–25 Haziran arasında uzun mesafe keşifleri devam etmiş ve bölgede 100 gemi tespit edilmiştir.¹⁵³

20 Haziran'da İnci Bölük uzak keşif için görevlendirilmiş ve ilk kez Midilli adasına bir keşif yapılmış, burada denizaltı devriye ve karakol uçuşları için kullanıldıkları sanılan birkaç deniz uçağı görülmüş ve aynı gün Bozcaada, İmroz, Limni Adalarına da uçuş yapılarak Limni Adası'nın Mondros körfezinde demirli bulunan nakliye gemilerinin güvertelerine nakliye botları yerleştirildiği belirlenmiştir. Böylece yakında Gelibolu Yarımadası'na yeni birliklerin çıkarılacağı ve taarruz yapılacağı sonucuna varılmıştı.¹⁵⁴

Limni ve Bozcaada dolaylarında karargah ve gemilerin artması hakkında hava keşifleriyle elde edilen bilgiler, düşmanın Seddülbahir veya Arıburnu'na yeniden taarruza geçeceğine dair hazırlık yapmakta olduğunu göstermişti. 28 Haziran 1915'te kuvvetli topçu desteği ile Zığındere'de taarruza geçen düşman, Türk Cephesi'nin sağ kanadını çökertmiş, Çanakkale'nin iç tabiyelerinin düşürülmesini hedef tutarak Alçıtepe'yi ele geçirmek istemişti. Muharebelerin sonrasında vaktinde yetişen takviye kuvvetlerinin cepheye sokulmasıyla düşman taarruzu durdurulmuştu.

Bu muharebeler sırasında, düşman takviye kuvvetlerinin ve ikmal nakliyatının hava keşfi ile meydana çıkarılmasına önem verilmiştir. 29 Haziran 1915'te Seddülbahir'deki düşman birliklerini bombalamak üzere görevlendirilen iki uçaktan birisi kalkış sırasında hasar görmüş, diğeri ise görevini tamamlayarak üsse dönmüştür.¹⁵⁵

Haziran 1915'te Kraliyet Hava Birlikleri'nin isimlerinde meydana gelen değişikliğe paralel olarak 3 ncü Filo, 3 ncü Hava Alayı olarak anılmaya başlanmıştır. Alayın kara uçakları Arc Royal'in deniz uçaklarının görevlerini devralmış, Arc Royal Ege Denizi ve Doğu Akdeniz'de görev yapmak için ayrılmış, Alman

¹⁵³ Kansu, Şensöz ve Öztuna, s. 201, **Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekatı**, s. 46-47.

¹⁵⁴ Kurter, s. 288.

¹⁵⁵ **Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekatı**, s. 47.

denizaltısı U21'in bölgedeki operasyonları sonucu kesin olarak çekilmiştir.¹⁵⁶ Bunun yanı sıra aynı dönemde İngilizler uçak filosunu güçlendirmiş olup, Arc Royal Mondros Limanı'na sonra da Selanik'e uçak gemisi olmak üzere gönderilmiş, onun yerini daha yeni, daha hızlı ve iki tanesi torpido fırlatabilen beş deniz uçağıyla donatılmış HMS Ben My-Chree almıştır. 12 Haziran 1915 İkinci Kerevizdere Muharebeleri sırasında Midilli Limanı'nda Ben My Chree uçak ana gemisinde torpido atabilen, 250 beygir kuvvetinde Sunbean motoru ile donatılmış, üç Short uçağı ve 2 küçük Sopwith uçağı vardı. Bu gemi ile Çanakkale İngiliz Hava Kuvveti Komutanlığı'na atanmış olan Albay Sykes de gelmişti. Bu tarihten sonra Müttefik Filo Komutanlığı Çanakkale dolaylarındaki tüm hava birliklerini İmroz'daki Kefalo Limanı yakınında bir araya toplamış ve hepsini Çanakkale Cephesi İngiliz Deniz Hava Kuvvetleri Komutanlığı'na bağlanmıştı. Bozcaada'daki İngiliz kara uçakları da Kefalo'ya nakledilmiş, burada sadece Fransızlara ait hava üssü kalmıştı.¹⁵⁷

29 Haziran'da 1nci Bölük, 2 uçakla Seddülbahir'i keşif için görevlendirilmiş, bu iki uçaktan biri kalkış sırasında kazaya uğrayarak kırım yapmış, diğer uçak görevini tamamlayarak geri dönmüştü. Bu dönemde bölük uçakları bombardıman ve yakın keşif uçuşunu en fazla 600–800 metreden yaptığı için yerden açılan piyade ateşinden etkileniyor, hatta kendi birliklerimizin ateşine de maruz kalıyordu. Alman kaynakları bunun nedenini; Türk uçaklarının Alman demir haç işareti ile uçmalarına ve Türk birliklerinin bu işareti bilmediklerine bağlamakla beraber gerçekçi görülmemektedir. Türk askeri uçaklarında savaşın başından beri dikey stabilize ve dümende kırmızı zemin üzerinde beyaz ay yıldızın olduğu ve kanat altlarında da dıştan içe kırmızı beyaz kırmızı renkli üç daireden oluşan bir tanıtma işaretinin kullanıldığı bilinmektedir. İngiliz ve Fransız uçaklarının da kanat altlarında 3 renkte olmak üzere iç içe 3 daireden oluşan bir tanıtma işareti kullanılmaktaydı. Özellikle Fransız uçaklarında bu daireler dıştan içe doğru kırmızı, mavi, kırmızı şeklindeydi. Dolayısıyla ortadaki en küçük daire dışında, Türk askeri işaretine çok benzediğinden, Fransız ve Türk uçakları karıştırılabiliyordu.¹⁵⁸

¹⁵⁶ Yılmaz, s. 69.

¹⁵⁷ **Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekati**, s. 49.

¹⁵⁸ Kurter, s. 289-290.

Temmuz ayında İngiliz ve Fransızların toplam uçak sayısı 55'e yükselmişti. Bu yüzden düşmanın hava hareket imkanı da artmıştı. Müttefik hava gücü sayı ve nitelik bakımından üstün olmasına rağmen Türk tarafı düşmanla direkt temastan kaçınarak ve fırsatlardan yararlanarak keşif ve bombalama faaliyetlerine devam etmiştir.

Çıkarma hareketi boyunca Kraliyet Donanması, Türk mevzilerini bombalamayı sürdürmüş ve o dönem deneme aşamasında olan havadan topçu mevzilerini tespit etme tekniği de kullanılmaya başlanmıştır.¹⁵⁹ Bu dönemde bölgedeki Türk uçak birliği de takviye sağlamış olup Almanya'dan gelen 2 Gotha deniz uçağı ve Alman deniz havacılarından kurulu küçük bir deniz birliği, Mevkii Müstahkem emrine verilmiştir. Alman Donanması özel müfrezesi de "Deniz Uçak Birliği" adı altında 5-6 Temmuz'da keşiflere başlamıştır.¹⁶⁰

5 Temmuz 1915'te de İngiliz ve Fransız uçaklarının müdahalesi ile iki Türk uçağı yerde tahrip edilmiştir. Bunun yanı sıra Marmara Denizi'nde dolaşan İtilaf kuvvetleri denizaltı gemilerine hedef bulmak suretiyle yardım eden İngiliz uçakları, Saroz Körfezi'ne giren gemilerden kalkarak kendilerine verilen keşif görevlerini sürdürmüş, ayrıca E 14 Denizaltı gemisi tarafından yara alan Mahmut Şevket Paşa vapuruna torpido atarak tahrip olmasına neden olmuştur. Deniz savaşları tarihinde ilk kez görülen bu olay torpido uçakları fikrinin doğmasına neden olmuştur.¹⁶¹

5 Temmuz keşfinde zarar gören iki Türk uçağının kullanılamaz hale gelmesi ile beraber, Türk Tayyare Bölüğü 5 nci Ordu emrine girdikten sonra mevcut uçaklardan üçü kullanılamaz duruma gelmiş, bölük bir süre uçuşa ara vermek zorunda kalmıştır. Bu nedenle yeni uçak temini için Yüzbaşı Serno Almanya'ya gönderilmişti.¹⁶² Aynı gün 2 Gotha WD I tipi deniz uçakları ve Alman uçucular Çanakkale'ye gelmiş, bunlar Çanakkale'nin kuzeyinde Köse ve Nara burunları arasındaki istasyonda konuşlandırılmıştı. Bu uçaklar ve İstanbul'da görevli bir diğer uçak Alman İmparatorluk Donanması Türkiye Özel Komutanlığı'nın Deniz Uçak Birliği'ni

¹⁵⁹ Ünalp, s. 129.

¹⁶⁰ Kansu, Şensöz, Öztuna, s. 201.

¹⁶¹ **Osmanlı Devri Birinci Dünya Savaşı'nda Türk Harbi**, s. 515.

¹⁶² **Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekatı**, s. 48.

oluşturmuştu. Birliğin taktik olarak Boğazlar Komutanlığı emrine verilmesi, ancak bağlı olduğu Müstahkem Mevki Komutanlığı tarafından kullanılmasıyla kabul edilmişti. Bu birliğin temel amacı Boğaz dışında adalara keşif ve bombardıman yapmak, müttefiklerin Boğaz önündeki faaliyetlerini takip etmektir. Sonradan bu birliğe düşman denizaltılarının Marmara Denizi'ne girmesi, İstanbul Gelibolu deniz ikmal yolunu olumsuz etkilediğinden, gemi trafiğinin güvenlik altına alınması görevi de verilmişti.¹⁶³

1nci Tayyare Bölüğü'ne 13 Temmuz'da 4 adet Rumpler BI tipi silahsız keşif uçaklarının gönderilmesi ardından, Almanya'da eğitimlerini tamamlayan Pilot Üsteğmen Hasan Tahsin Bölük Komutanlığı görevini Alman sivil Pilot Teğmen Pressner'den devralmış, Alman sivil pilotların sayısı da dörde yükselmişti.¹⁶⁴

18 Temmuz'da düşmanın son durumunu öğrenmek için keşfe çıkan Türk hava birliği, Kefalo koyunda rastladığı Çanakkale Müttefik Kuvvetleri Komutanı Hamilton'un yatına bir uçakla taarruz etmiş, ancak yat isabet almamıştı.¹⁶⁵ 28 Temmuz'da da ay ışığında Limni Adası'na yapılan hava keşfinde sabah saatlerinde Mondros Koyu'nda 13'ü savaş gemisi olmak üzere 87 gemi tespit edilmiş ve bombalanmıştı.¹⁶⁶

Temmuz ayının ortalarında 5 nci Ordu Komutanı Sanders, 1 nci Tayyare Bölüğü'nün kendi karargahının olduğu Gelibolu civarına konuşlandırılmasını istemiş; bu kapsamda Gelibolu civarında hava meydanı olabilecek bir yer aranmış, Galata Köyü güneyinde bugünkü adı Cumalidere olan bir dere tabanı seçilmişti. Dere tabanı düzeltilerek uçakların iniş kalkış yapabilecekleri bir hale getirilmiş, bölüğün bu yeni meydana taşınması da 21 Temmuz'da tamamlanmıştı.¹⁶⁷

1 nci Bölüğün uçaklarında telsiz olmamasından dolayı uçaklar topçumuza gözetleme ve ateş tanzimi görevi veremiyordu. Buna karşılık İngilizler balon

¹⁶³ Kurter, s.299-300.

¹⁶⁴ a.g.e., s. 301.

¹⁶⁵ **Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekati**, s. 49-50.

¹⁶⁶ Kayabalı ve Arslanoğlu, s. 97.

¹⁶⁷ Kurter, s. 302.

gemisini kullanarak başarılı sonuçlar aldığından, sabit balondan yararlanılması gündeme gelmiş, Balkan Savaşları sırasında Edirne Kalesi'nde kullanılan sabit balon onarılarak 21 Temmuz'da Kilyatepe'de konuşlandırılması düşünülmüşse de, düşmanın hava üstünlüğü nedeniyle bundan vazgeçilmiştir.¹⁶⁸

Temmuz ayı içerisinde 1 nci Tayyare Bölüğü'nün yeni uçaklar ve uçucularla takviye edilmesine rağmen, hala cephe hattı üzerinde devamlı devriye uçuşu yapan düşman kuvvetlerine göre büyük teknik yetersizlikleri bulunmaktaydı. Uçakları silahsız olan ve sadece rasdın taşıdığı karabinalar ile kendisini korumaya çalışan bölük uçakları, görevlerini ancak düşmanı gafil avlayarak, beklenmeyen zaman ve yerlerde düşman hava sahasına girerek, bulut örtüsünden faydalanarak ya da yüksek irtifadan sızmalar şeklinde yürütebiliyordu. Bu nedenle herhangi bir hava savunması ile karşılaşmayan düşmanın Türk ikmal limanları ve birlik ordugahlarına düzenledikleri hava hücumları artış göstermişti. Muzaffer Ergüder de anılarında Akbaş, Kilya, Berges ve Ilgardere gibi küçük ikmal limalarına düşmanın yaptığı hava akınlarını 12'lik filolar halindeki bombardıman hücumlarında verdikleri zararları anlatmakta ve gözlerinin havada bunlara karşı koyacak Türk uçaklarını aradığını belirtmektedir.¹⁶⁹

III. ÜÇÜNCÜ SAFHA: SUVLA (ANAFARTA) KÖRFEZİNİN İŞGALİ VE ANAFARTA MUHAREBELERİ

Çıkarma bölgelerinde savaşlar devam ederken Müttefik Komutanlığı, yarımadanın en yüksek tepesi olan Kocaçimen'in ele geçirilmesi amacıyla bir üçüncü cephenin açılması için çalışmalara başlamıştı. Böylece İngiliz ve Fransız kuvvetlerinin Seddülbahir ve Arıburnu Bölgeleri'ne gerçekleştirdiği çıkarma güçlü Türk direnişiyi karşılaştınca, Ağustos ayı içerisinde düşman yeni bir bölgeden çıkarma yapmaya karar vermiş, bu kapsamda Anafartalar ve Kocaçimen'in ele geçirilmesi amaçlanmıştır. Bu safhada da taraflar uçaklardan faydalanmış, özellikle keşif çalışmaları aralıksız sürmüştür.

¹⁶⁸ a.g.e., s. 303.

¹⁶⁹ a.g.e., s. 301.

A. Anafartalar Çıkarması Süresince Hava Harekatı

Gelibolu çıkarmalarının başarısızlığı sonrasında İngilizler, Türk Kuvveleri'ni kuzeyden kuşatarak, boğaz için çok önemli olan Kocaçimen ve Conk Tepelerini ele geçirip, Tuzla gölü güneyinde karaya çıkararak Anafartalar üzerinden Kilya Limanı istikametinde kuşatma yapmayı planlıyordu. Müttefiklerin yeni bir çıkarma hareketine girişeceği haberinin alınması ile beraber 28 Temmuz sabahı bir deniz uçağı keşfe başlamış, öncelikle Limni Adası ve Mondros Körfezi keşfedilmiş, burada 87 geminin bulunduğu gözlenmişti. Gemi sayısında eskiye oranla bir azalma, ordugahlarda da küçülme gözlenmişti. Uçak ordugah bölgesine bir bomba attıktan sonra Bozcaada'ya yönelmiş, burada da sadece Fransız uçak birliğinin olduğu görülmüştü.¹⁷⁰

31 Temmuz gece yarısından sonra 1 nci Tayyare Bölüğü ve Alman Deniz Uçak Birliği'nden iki uçak keşfe çıkmış, Bozcaada'da bir değişiklik olmadığı gözlenmişti. Bu arada Bozcaada havaalanına taarruz yapılmış, 5 bomba ve 500 çivi atılmıştı. Bu taarruz dönüşü, uçaklardan biri hava devriyesine çıkan düşman uçaklarının saldırısına uğramıştı. Ancak Alman Deniz Uçak Birliği'ne ait uçak isabet almasına rağmen üssüne geri dönmüştü.¹⁷¹

2 Ağustos'ta Arıburnu'na çıkarma başlamış ve 6 Müttefik uçağı bu çıkarmaya destek vermiştir. Bu çıkarma sırasında düşmanın hava üstünlüğü nedeniyle uçaklarımız keşif uçuşu yapamamış, 3 Ağustos gecesi deniz uçakları İmroz'u keşfedip bombalamış, düşmanın saldırısı karşısında bir uçağımız isabet almıştır.¹⁷² 4 Ağustos'ta Samson Suvla üzerinde son bir keşif uçuşu yapmış ve mıntıka üzerinde hiçbir Türk harekatı olmadığını rapor etmiş, bu arada Tuz Gölü'ne de bomba bırakmıştır. Ancak Samson'un bu eylemi izinsiz olduğu için Hamilton'un tepkisini çekmiş, yine de çamurlu arazide askerlerin yürüyebileceği hatta atlı olarak ilerleyebileceği ortaya çıkmıştı.¹⁷³

¹⁷⁰ a.g.e., s. 304.

¹⁷¹ a.g.e., s. 304.

¹⁷² Kansu, Şensöz ve Öztuna, s. 202.

¹⁷³ Moorehead, s. 339.

Ağustos ayı başında yapılacak büyük taarruza destek amacıyla İngiliz Krallık Donanma Hava Servisi'ne bağlı ikinci uçak grubu da hareket alanına gelmişti. Böylece İngiliz Hava Kuvvetleri 22 uçaklık bir takviye daha almıştı. Grupta 6 tane Morane Soulnier tip L., 6 Caudron G IV, 6 BE 2C ve 4 tane Bristol Scout av uçağı yer almıştı.¹⁷⁴ Bunların yanı sıra bu aşamada İngilizler Çanakkale Cephesi'nde hava gemilerinden de yararlanmıştı. Üç tane SS tipi hava gemisi 2 Ağustos 1915'te Gökçeada'ya varmış, bunun için bez kaplı bir hangar inşa edilmiş ve hava gemilerinden biri şişirilerek kullanılmaya başlanmıştı. Ancak hava şartları nedeniyle hava gemilerinin sadece denizaltı gözetleme devriyesiyle sınırlı görevleri vardı. Hava şartlarına bağlı konumu ve Osmanlı saldırılarının menziline olması nedeniyle Osmanlı uçakları hava gemisi hangarını birkaç kere bombalamış, çok etkili olmayan bu araç Müttefiklerin çekildiği tarihlerde İngiltere'ye geri götürülmüştür.¹⁷⁵

Ağustos'ta Arıburnu Cephesi'ni tutmuş olan Kuzey grubunun sağ yanını Suvla Koyu'ndan kuşatmak ve bu grubun gerisinden Marmara'ya ulaşmak amacıyla yapılan ilk İngiliz takviye çıkarması, 6/7 Ağustos'ta Suvla Limanı'na yapılmıştı. Gerçekleşen bu çıkarma sırasında uçaklarımız keşif yapmadığından, düşmanın çıkarma yaptığı ancak hareket sonrasında anlaşılabilmişti.

Deniz uçaklarının denizaltılarla ilk teması 6 Ağustos'ta olmuş, Marmara Adası'nın batı kıyısı açıklarında bulunan bir düşman denizaltısına bomba taarruzu yapılmış, ancak bir sonuç alınamamıştı. 9 Ağustos günü de bir Gotha WD I Bolayır önlerinde bulunan bir düşman denizaltısına taarruz yapmış, bu taarruzda da denizaltıya bir bomba isabet ettirildiği, bunun sonucu deniz yüzeyinde yağ lekeleri olduğu gözlenmişti. Bu nedenle denizaltının batırıldığı kabul edilmiştir.¹⁷⁶

7 Ağustos'ta Anafarta Muharebeleri başlamış, denizaltı tehlikesine karşı deniz uçaklarımıza Marmara'da keşif görevi verilmiştir. Bu uçakların seyir sahasını

¹⁷⁴ Kurter, s. 304

¹⁷⁵ Yılmaz, s. 71.

¹⁷⁶ Kurter, s. 309.

arttırmak için Tekirdağ'da ve Marmara'da Ekinlik adasına yardımcı iniş yeri hazırlanmış, benzin ikmal depoları kurulmuştur.¹⁷⁷

9 Ağustos'ta yeniden çarpışmaların başlaması sonrasında İngilizlerin ileriye gitmeleriyle bir hareket savaşı gelişmiş, iki Türk Tümeni tepeli araziye tırmanan İngilizleri ovaya geri püskürtmüştü. Muharebeden sonra İngilizler 8 ve 9 Ağustos'ta karaya çıkan yeni kuvvetleri ileri sürmüş, ancak Türk direnişi sayesinde Kireçtepe elde kalmıştı.¹⁷⁸

6 Ağustos'ta başlayarak 10 Ağustos'a kadar devam eden İngiliz ve Anzak güçlerinin katıldığı harekatta Osmanlı 5 nci Ordusu'na bağlı hava birlikleri hareket boyunca keşif yapmanın yanı sıra, düşman hattının bombardıman saldırılarını da gerçekleştirmiştir. İngilizler Anafartalar savaşı öncesinde yeni hareketin yerinin belirlenmemesi için Gökçeada'dan kalkan uçakların yüksekte uçmasını ve yerlerinde çok durmamaları talimatını vermişti. Ağustos ayı içerisinde 1 nci Bölük 5 nci Ordu'ya yoğun destek sağlamış, attığı bombalarla bir düşman gemisini batırmış ve 4 uçakla dört gün devam eden muharebelerde 51 saat muharebe uçuşu yapmıştır.¹⁷⁹

12 Ağustos'ta iki Short deniz uçağı Gelibolu'nun kuzeyinde bir buharlı gemi keşfetmiş ve bu hedefe torpido saldırısı için hazırlanmıştı. Bu uçaklardan birinin arızalanması sonucu Pilot K. Edmons, kontrolündeki 842 numaralı bir Short uçağı ile yaklaşık 700 metre mesafeden ve suya 5 metre yüksekten torpidoyu salmıştır. Edmonds torpidonun hedef istikametini gördükten sonra ana gemisi Ben My Chree'ye geri dönmüş, bu olay dünya havacılık tarihinde ilk havadan torpido saldırısı olarak yerini almıştır.¹⁸⁰ Binbaşı Edmons'un torpido taarruzları bundan sonra da devam etmiş, 19 Ağustos'ta bir diğer uçuşunda Akbaş iskelesine doğru seyretmekte olan 3 gemiden birine taarruz ederek bir gemide yangın çıkarmıştır. Aynı gün Teğmen GB Dacre idaresindeki bir Short 184'de bir gemiye taarruz ederek torpido bırakmış, İngiliz kaynaklarına göre bu gemi de batırılmıştır.¹⁸¹

¹⁷⁷ Kansu, Şensöz ve Öztuna, s. 202.

¹⁷⁸ Mühlman, s. 130-131.

¹⁷⁹ Kansu, Şensöz ve Öztuna, s. 202, Kurter, s. 309.

¹⁸⁰ Yılmaz, s. 95, Kurter, s. 309.

¹⁸¹ Kurter, s. 309.

19 Ağustos'ta İngiliz Fransız Karma Filosu ilk kez Galata Meydanı'na taarruz etmiş, hücumda meydandaki tesisler ve bir uçak zarar görmüştü. 22 Ağustos'ta düşmanın cephe üzerinde hava faaliyeti, başlayan taarruzu desteklemeye yönelik olmuş, aynı gün bir İngiliz deniz uçağı topçumuz tarafından vurularak Seddülbahir önlerinde denize düşürülmüştü. Buna karşılık 31 Ağustos'ta 1 nci Tayyare Bölüğü'ne ait bir uçak da iniş sırasında zarar görmüştü.¹⁸²

Anafartalar muharebeleri tüm şiddetiyle devam ederken Türk tarafının en kısa deniz yolu Gelibolu Yarımadası ve İstanbul, Marmara limanları arasında olduğu için 5 nci Ordu'nun tüm ihtiyaçlarının buradan karşılanmasına çalışılmış, ancak düşman denizaltılarıyla mücadele etmek amacıyla Müstahkem Mevki Komutanlığı'na destek verilmesi istenmiştir. Ancak Komutanlık verdiği cevabında elde iki deniz uçağı olduğunu, bunlardan birinin; kalenin deniz keşifleri için kullanıldığını, diğerinin de uçamaz durumda olduğu gerekçesiyle bu isteği reddetmiştir. Bu cevap sonrasında durumun öneminin anlaşılmasıyla Mevki Komutanlığı kalan tek uçağı Marmara'da dolaşan düşman denizaltılarını keşif, gözetleme ve bombalama için tahsis etmişti.¹⁸³

Çanakkale'de birbiriyle savaşan tarafların havada daha sık karşılaşması üzerine silahlı Albatros C tipi uçaklar Ağustos ayından itibaren Yeşilköy'e gelmeye başlamıştı. Bu uçaklarda rasıt, görüş alanı kanatlar ve dikmelerle kısıtlanmamış olan arka tarafta oturuyordu. Dairesel olarak her yöne dönebilen bir çember üzerindeki makineli tüfekle geriye ve yanlara doğru hem savunma hem de taarruz imkanı sağlanıyordu. Böylece Ağustos ve Eylül ayında 1 nci Tayyare Bölüğü'nün elindeki uçaklar artmış, yeni gelen havacılarla da etkinlik yükselmiştir. Hatta 27 Eylül 1915'te Alman Üsteğmen Karl Kettembeil Çanakkale Cephesi'nde düşman uçağını düşüren ilk rasıt olmuştu. Böylece ilk kez bir Türk uçağı Müttefik uçağını Çanakkale Cephesi'nde düşürmüştür.¹⁸⁴

Anafartalar çıkarması sonrası Müttefiklerin 6-7 Ağustos'taki işgaline katılmak için başka bir uçak gücü daha 2 nolu RNAS filosuna katılmıştır. Bu filoda 4 Bristol

¹⁸² a.g.e., s. 310.

¹⁸³ **Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekati**, s. 51.

¹⁸⁴ Yılmaz, s. 99.

keşif uçağı, 6 Caudron, 6 BE 2C ve 4 Morane Parasolü yer almıştır. Bu filoyla beraber Müttefiklerin hava gücü 48 uçağı ulaşmıştır. Buna karşın Türk tarafında kullanılabilir durumda 8 uçak yer almıştır.¹⁸⁵

Çanakkale Savaşları konusunda önemli belge eserlerden birini hazırlamış olan Alan Moorehead Ağustos uçuşları sonrasında ilginç bir anekdotu da belirtmektedir. Buna göre Müttefiklerin hava gücü komutanı Samson alçaktan bir uçuş sırasında bir Türk kurmay arabasını fark etmiş ve araca iki bomba atmıştır. Bu saldırıda arabada bulunan Mustafa Kemal Paşa sağ olarak kurtulurken, araç sürücüsü hayatını kaybetmiştir.¹⁸⁶

5 Eylül'de 1 nci Tayyare Bölüğü'nün komutası Yüzbaşı Körner'e verilmişti. Başarılı bir fotoğrafçı ve rasıt olan Körner, öncelikle uçakların bomba ve çivi atmak suretiyle cephede yer desteğı vermesini yasaklamıştı. Böylece havadan sağlıklı keşif yaparak, hedeflerin yerlerinin belirlenmesine öncelik verilmişti.¹⁸⁷

5 Eylül'de 1 nci Bölük uçakları cephe üzerinde keşfe çıkmış, Tuz Gölü civarında 70 çadırılık yeni bir Müttefik Ordugahı keşfedilmişti. Bu dönemde gelen istihbaratlardan, Müttefiklerin yeni bir hareket için 50 bin kişilik kuvvet hazırladığı, bu kuvvetin sevk yönünün de Midilli olduğu mesajı alınmıştı. Bu nedenle Midilli'ye yapılacak bir keşif önem kazanmıştı. 6 Eylül keşfinde ise Bozcaada ve Midilli de bir değişim görülmemişti. Aynı gün İmroz keşfinde ve 10-11 Eylül'de Bozcaada ve Midilli'ye tekrarlanan keşif uçuşlarında da bölgede yeni bir durum değişikliğine rastlanmamıştır. 18 Eylül'de deniz uçakları Marmara'ya kara uçakları Midilli'ye keşif uçuşları gerçekleştirmişler, bunun ardından Bölük Komutanı Yüzbaşı Körner yaptığı bir kara keşfinde Gelibolu'daki kuvvetlerde bir azalma olduğunu rapor etmiştir. 27 Eylül'de ise Teğmen Pressner ve Kettebeil ilk kez bir Müttefik uçağını hava muharebesinde düşürmüştür.¹⁸⁸

¹⁸⁵ Ünalp, s. 135.

¹⁸⁶ Moorehead, s. 443.

¹⁸⁷ Kurter, s. 310.

¹⁸⁸ Kurter, s. 311, Ünalp, s. 137.

Bu dönemde Ian Hamilton'un anılarından da öğrendiğimiz üzere Türk uçakları sadece keşif hizmetinde kullanılmamış, düşman karargahlarının bombalanması görevini de yürütmüştür. Buna göre 16 Eylül'de bir uçağımız sabah saatlerinde havalandırarak Hamilton'un da bulunduğu karargaha dört bomba isabet ettirmiş, bu eylem 19 Eylül, 27 Eylül ve 28 Eylül gecelerinde de tekrarlanmıştır.¹⁸⁹

28 Eylül gününde Limni Adası'na bir keşif daha yapılmış ve yakın gelecekte yeni bir hareket olmayacağı keşfedilmişti. İmroz Adasında konuşlanan İngiliz uçak filosu ile Limni'deki uçak birliklerinde av uçakları olduğundan Limni Adası'na uçmak zorlaşmıştı. Burada av uçaklarına yakalanmamak için deniz üzerinden daha uzun bir rota takip edilmişti. Buna göre uçaklar önce Saroz Körfezi'ne çıkıyor, İmroz Adası kuzeyinden geniş bir yay çizerek kuzeyden Limni Adası üzerine geliyordu. Bununla beraber deniz üzerinde yapılacak olası mecburi inişler için de uçaklarda cankurtaran yeleği bulundurulmaya başlanmıştı.¹⁹⁰

20 Eylül'de Limni, Bozcaada, Midilli, İmroz, Saroz Körfezi üzerinde gerçekleştirilen hava keşiflerinde adalarda düşman kuvvetlerinin azaldığı tespit edilmişti. Keşifler sırasında taarruz görevi de yürütülmüş, özellikle sabit balonun etkisiz hale getirilmesi amacıyla 27 Eylül'de 1 nci Tayyare Bölüğü'ne ait av uçaklarıyla balon tesisine bomba isabet ettirilmişse de, hasarın ne ölçüde olduğu tespit edilememiştir.¹⁹¹

B. Bulgaristan'ın Savaşa Dahil Olmasının Ardından Uzunköprü Birliği Faaliyetleri

Bulgaristan'ın Birinci Dünya Savaşı'na katılması için taraflar bu ülkeye baskı yapmaya başlamıştı. Almanya, özellikle Çanakkale Savaşları nedeniyle yıpranan ordusuna yardım isteyen Osmanlı Devleti'ni merkezi devletlere bağlayan bir geçit konumundaki Bulgaristan'ın, savaşa dahil olmasını istiyordu. Bulgaristan'ın amacı da İkinci Balkan Savaşı ile kaybettiği toprakları geri alabilmektir. Bulgaristan'ın bu

¹⁸⁹ Hamilton, s. 262- 268.

¹⁹⁰ Kurter, s. 313.

¹⁹¹ **Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekati**, s. 53.

konudaki tek tereddüdü Müttefiklerin Çanakkale'yi ele geçirmesi halinde durumu kendi lehlerine çevirebilecek olmasıydı. Bulgaristan bu cephede Müttefiklerin bir başarı sağlayamayacağını görüp Almanya, Avusturya-Macaristan ve Osmanlı Devleti ile görüşmelere başlamıştı. Bunun sonucu 6 Eylül 1915'te Almanya ve Avusturya ile Anlaşma imzalayan Bulgaristan, Ekim 1915'te Sırbistan'a savaş ilan ederek Birinci Dünya Savaşı'na dahil olmuştur.¹⁹²

Bulgaristan'ın savaşa dahil olmasıyla bu ülke üzerinden karayoluyla uçak tedariki de serbest kalmıştır. Böylece bu dönemde cephede Türk uçağı sayısı da ilk kez 20'yi bulmuştur. Bu arada Ekim ayının başında da keşif amaçlı uçuşlar devam etmiştir. Ekim ayı başında İmroz ve Limni'ye keşif uçuşları yapılmış, fakat bir değişiklik gözlenmemiştir. 6 Ekim'de Müttefikler, Selanik Limanı'na çıkmış, böylece İngiliz ve Fransızların zor durumdaki Sırbistan'a yardıma karar verdikleri ve Çanakkale Boğazı'nın yeniden zorlanmayacağı anlaşılmıştır.

Nara mevkiinde üstlenen Alman Deniz Uçak Birliği, daha dayanıklı yapılara sahip olduğundan kötü hava koşullarından çok etkilenmemiş Ekim ayı içerisinde de 3 adet Gotha WD2 tipi uçakla takviye edilmişti. Bunlardan ikisi Çanakkale'ye gönderilmiş, böylece Marmara Denizi'ndeki nakliyatın korunma faaliyeti daha etkin bir şekilde yapılmaya başlanmıştır.¹⁹³ Bu dönemde İngiliz denizaltılarının Marmara'ya girmesi deniz ulaşımını ve dolayısıyla nakliyatı etkilemiş, bu nedenle İstanbul'dan Uzunköprü'ye kadar demiryolu ve sonrasında kuzeyden ulaşım önem kazanmıştır.

13 Ekim'de bir düşman uçağı 76 ncı Alay'dan açılan makineli tüfek ateşiyle Tuzlu Gölü doğusundaki siperler arasına düşürülmüştü. 25 Ekim'de de İstanbul'dan uçarak gelen Fokker EI tipindeki Türk askeri numarasını taşıyan av uçağı iniş sırasında hasar görmüş, bu yüzden Türkiye'ye gelen ilk av uçağı kullanılmadan elden çıkmıştır. Ekim ayı sonunda 1 nci Tayyare Bölüğü, 3 Alman pilot subay, 2 Alman

¹⁹² Armaoğlu, s. 118–119.

¹⁹³ Kurter, s. 330.

sivil pilot, 3 Türk pilot subay olmak üzere 8 pilottan oluşuyordu. Bölükte bu dönemde ayrıca 4 rasıt görev yapmıştır. ¹⁹⁴

Bu dönemde Bulgaristan'ın savaşa dahil olmasıyla Almanya–İstanbul demiryolunun kavşak noktaları önem kazanmıştır. Bunlardan biri sahilden 100 km mesafedeki Uzunköprü İstasyonu, diğeri Saroz Körfezi yakınındaki Dedeağaç-Selanik demiryolunun Firecik birleşme noktasıdır. 8 Kasım'da Müttefik Hava Kuvvetleri Bölge Kumandanı Binbaşı Samson tarafından, Kuleliburgaz Köprüsü, 23 Kasım'da Dedeağaç İstanbul demiryolu, 1 Aralık'ta da Firecik İstasyonu bombalanmıştır. Bu yolun Almanya'dan bol miktarda uçak malzemesi getirdiği için büyük önemi vardı ve bu kapsamda 13 Kasım'da Uzunköprü Meydanı'na 2'si silahlı 3 uçak gönderilerek düşman hava akınlarının durdurulması sağlanmıştır. ¹⁹⁵

8 Kasım 1915'te İmroz'dan havalanan İngiliz Krallık Donanma Hava Servisi 3 ncü Grubu'na ait bir Maurice Farman MF 11 tipi uçakla, Saroz Körfezi'nde bulunan Ben My Chree uçak ana gemisinin 2 Short 184 deniz uçağı Kuleliburgaz Köprüsü'ne hava taarruzu gerçekleştirmişti. Short deniz uçakları hedefe varamamış, Farman uçağı da herhangi bir tahribat yapamamıştı. 13 Kasım'da köprüye hücum tekrarlanmış, bu kez Mondros'tan havalanan 2 nci Gruba ait bir BE 2C uçağı köprüye taarruz ettiyse de başarılı olamamıştı. ¹⁹⁶

Bulgaristan'ın savaşa girmesi ve Sırbistan'ın Almanlar tarafından işgali, Almanya'dan yapılan ve en önemlisi topçu cephanesi olan, uçak ve yedekleri için sevkıyatın doğrudan Tiran aracılığıyla olmasını sağlamıştır. Bu nedenle Kuleliburgaz Köprüsü gibi Gelibolu Cephesi'nin ikmalinin indirildiği Uzunköprü İstasyonu'nun korunması büyük önem kazanmıştır. Düşman uçaklarının köprüyü tahrip için yaptığı hücumlar üzerine bölgeye bir uçak birliğinin gönderilmesi gerekmiştir. Burada yapılacak işler hakkında verilen talimata göre: ¹⁹⁷

¹⁹⁴ a.g.e., s. 330.

¹⁹⁵ Kansu, Şensöz ve Öztuna, s. 209.

¹⁹⁶ Kurter, s. 331.

¹⁹⁷ Keyüsk, s. 76–78.

- *Uzunköprü İstasyonu ve ihracı, tayyare taarruzuna karşı muhafaza etmek için yakında bir harp tayyaresi Uzunköprü'deki tayyare meydanına gönderilecek ve orada kalacaktır. İkinci bir harp tayyaresi kezalik, üçüncü olarak da bir keşif tayyaresi mümkün mertebe hemen müteakiben yine oraya gönderilecektir. Tayyareler 2 nci Ordu emrindedir. Bunlar keşif hidematında kullanılmayıp yalnız şimendiferden ihracın ve şimendifer istasyonunun muhafazası zımında istihdam olunacaklardır. Tayyarelerin ve müfrezenin Uzunköprü'de yerleşmelerine Yüzbaşı Serno delalet edecektir. Tayyarelere ancak müstesna halatta, istasyon civarından 50 km.den ziyade uzaklaşmamaları emri verilmiştir. Bu harp tayyareleri yalnız tahdit olunmuş bir zaman zarfında kalabileceklerinden (30-35 saat sonra motoru muayene olunmalıdır.) bunlar istikşaf zımında muayene olunmalıdır. Aksi takdirde bu tayyare müfrezesini takviye etmek lazımdır. Yüzbaşı Serno Bey muktazi talimatı pilotlara verecektir. Pilotlar 2 nci Ordu Komutanlığı'na vürudunu haber vereceklerdir.*
- *2 nci Ordu Uzunköprü İstasyonunun tayyarelere karşı muhafazası için hemen sahra topçusu (takribi bir batarya) tahsis edecektir. Bunun tabiyeci bir vazifesine ait talimat melfuftur.*
- *Şimendifer hattının mühim noktalarının, bhusus köprülerinin muhafazasını ikinci ordu deruhte edecektir. Her köprüye hiç olmazsa bir piyade ve bir makineli tüfek takımı ikame olunacaktır.*
- *Uzunköprü'den Gelibolu'ya icra edilecek mühim nakliyatı bombalara ve hepsinden evvel alçaktan uçan tayyarelerin makineli tüfek ateşine karşı himaye etmek için bu kafilere kafi cephaneyi hamil en az 70-80 tüfekli bir müfreme tefrik edilecektir.*
- *Tayyarelerin tekabülü mümkün olduğu kadar bir süratle geriye haber verilecektir. 2 nci Ordu tayyarenin geldiğine dair aldığı haberi en seri bir süratle ve zaman kaybetmeksizin tayyarelere ve tayyarelere karşı vaaz olunan toplara bildirilecektir. Düşman tayyareleri muhafaza edilen mevziye yetişmezden evvel birini tayyareler daha evvel havalanmalıdır.*

8 Kasım 1915

Başkumandan Vekili Namına Erkanı Harbiye Reisi Ferik

Bu yazılı emirle Uzunköprü İstasyonu ve indirilen sevkıyatın hava hücumlarından korunması amacıyla silahlı bir uçağın Uzunköprü hava meydanına gönderilmesi, uçakların Trakya'yı korumakla görevli 2'nci Ordu Komutanlığı emrine verilmesi istenmişti. Öncelikli olarak bir uçak Uzunköprü'ye gönderilmiş, bu uçağın kısa sürede ikinci bir savaş uçağı ve nihayet bir keşif uçağı ile takviye edileceğı kabul edilmişti. Bu uçaklar sadece Uzunköprü'yü korumakla yükümlüydü. Bu uçakların keşif amacıyla kullanılmayacağı ve istasyondan elli kilometreden fazla uzaklaşamayacağı da kabul edilmişti.

Binbaşı Samson komutasındaki Krallık Donanma Hava Servisi'ne bağılı 3 ncü Hava Grubu, 29 Kasım 1915 günü İngiltere'ye dönmek için yola çıkmıştı. Böylece Çanakkale'de sadece 2 nci Hava Grubu kalmıştı. 30'a yakın uçağı olan bu grup, İmroz ve Limni Adası'nda üstlenmişti. Fransız MF 98T uçak birliğı de Bozcaada'dan harekate devam ediyordu. Mondros Körfezi'ne getirilen Arc Royal uçak ana gemisi de uçak onarım atölye gemisine dönüştürülmüştü.¹⁹⁸

30 Kasım 1915'te Pilot Üsteğmen Ali Rıza kontrolündeki Albatros CI AKI uçağı Rasit Teğmen İbrahim Orhan ile birlikte Kabatepe üzerinde keşif uçuşu yaparken Maurice Farman MF 11 tipinde bir Fransız uçağıyla karşılaşmış, meydana gelen muharebede İbrahim Orhan tek makineli tüfeğıyle düşman uçağının düşmesini sağlamıştır. Böylece İbrahim Orhan savaş zamanında ilk hava zaferini kazanan Türk havacısı olmuştur.¹⁹⁹

Kasım ayında Almanya'ya giden Binbaşı Serno, Alman Genel Karargahı'nı ziyareti sırasında Hava Kuvvetleri Komutanı ile görüşerek Osmanlı havacılığının ihtiyaçlarını içeren bir rapor sunmuştur. Bu raporda yeni uçakların ve yeni havacı personelinin verilmesinin yanı sıra tam teşekküllü Alman uçak birliklerinin de verilmesi yer almış ve bu istekler olumlu karşılanmıştı. Gerçekte özellikle İngiliz av uçaklarının bölgeye gelmesi nedeniyle böyle bir girişim çok önem kazanmıştı. Bu nedenle 3 Fokker av bölüğü bu bölgeye tahsis edilmişti ve 300 ncü Alman Hava

¹⁹⁸ Kurter, s. 333.

¹⁹⁹ Yılmaz, s. 101, Anadol, s. 104, Kurter, s. 334.

Birliği bu amaçla Aralık ayında gelmişti. Bu birlik sonradan Osmanlı Ordusunda *300 nci Paşa Bölüğü* ismiyle anılacaktı. ²⁰⁰

Bu dönemde alınan tüm tedbirlere rağmen düşman denizaltılarının bölgede etkinliğini ortadan kaldırmak amacıyla, Türk Hava Kuvvetlerinin faaliyet ve hareketini devam ettirmek için, Almanya'dan makineli tüfekle donanmış av ve bombardıman görevi yapabilen, zamanın en üstün uçaklarından olan 5 Albatros C ve deniz üzerinde görev yapan Gotha tipi 5 deniz uçağı getirilmiştir. Albatros C'ler ile 1 nci Tayyare Bölüğü takviye edilmiş, 5 deniz uçağından üçü Çanakkale Müstahkem Mevki Komutanlığı emrine verilmiş, ikisi de İstanbul'da kurulan hava takviye istasyonuna gönderilmiştir. ²⁰¹

19-20 Kasım'da bir deniz uçağıyla Bulgaristan kıyıları boyunca Bulgar Yunan sınırlarına kadar keşif yapılarak Balkan demiryolunu tehlikeye düşürebilecek bir düşman çıkarma hazırlığının olup olmadığının öğrenilmesi istenmiştir. ²⁰²

1 Aralık'ta 1 nci Tayyare Bölüğü'ne ait Albatros C I tipi bir keşif uçağı, İbrice Burnu önlerinde bir düşman muhribine taarruz ederek, bu sırada kuma saplanan bu muhribi tekrar yüzdürebilmek için çalışan bir kruvazöre 4 bomba atmıştır. 2 Aralık'ta da aynı tipte bir uçakla havalanan teğmen Fünfhausen ve rasıdı, o günlerde görevleri boşaltmanın başlaması ile cepheden ayrılacak olan kara topçusunun yokluğunu Türk birliklerine fark ettirmemek olan monitörlerden birine 4 bomba atarak, bölgeden uzaklaşmasını sağlamıştır. ²⁰³

Bunun dışında Aralık ayı başında hava koşullarının kötü gitmesi üzerine keşif çalışmalarına bir süre ara verilmiştir. 14 Aralık'ta hava koşullarının biraz düzelmesiyle 1 nci Tayyare Bölüğü'nden üç uçak keşif amacıyla İmroz Adası'na havalanmış ve Kefalo Koyu'na keşif uçuşu yapılmıştır. Burada koydaki gemi sayısının azaldığı görülmüş, uçaklar yer hedeflerine bomba ve çivi ile taarruz etmiş,

²⁰⁰ Kurter, s. 324.

²⁰¹ **Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekatı**, s. 53.

²⁰² a.g.e., s. 54.

²⁰³ Kurter, s. 334.

filonun geri dönüşünde boğaz üzerinde 2 İngiliz uçağı ile karşılaşılması ve yapılan hava muharebesinde her iki taraf da bir sonuç elde edememiştir.²⁰⁴

18 Aralık'ta Binbaşı Samson'un kullandığı bir Henri Farman Türk Ordugahı üzerine 225 kiloluk bomba atmış, bu olay o tarihe kadar kullanılan en ağır bomba olarak havacılık tarihine geçmiştir.²⁰⁵

Bu aşamada keşif uçuşları ve diğer kaynaklardan alınan haberler Çanakkale'de hareketin büyük kısmının sona erdiğini ve Deniz Kuvvetleri'nin faaliyetlerini azalttığını göstermiştir. Böylece yaklaşık 8,5 ay süren deniz ve kara savaşları sona ermiştir. Genel olarak baktığımızda deniz ve kara savaşında yaşanan tüm bu gelişmelerin her safhasında uçaklar tarafların hareket planlarında yer almıştır. Ancak Osmanlı Ordusu'nun bu safhaların hepsinde uçak ve uçucular bakımından zayıf olması nedeniyle, gördüğümüz gibi hava bombardımanları çok yeterli olmamıştır. Bu safha sonrasında, son bölümde işleyeceğimiz gibi Almanya'dan sağlanan en önemli desteğin Müttefiklerin çekilme sürecine rastlamasıyla da Osmanlı havacıları savaşın son aşamasında havalarda daha aktif roller üstlenecekti.

²⁰⁴ a.g.e., s. 336.

²⁰⁵ a.g.e., s. 336.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

MÜTTEFİKLERİN ÇEKİLİŞİ VE ÇANAKKALE CEPHESİNDE TÜRK ZAFERİ

I. MÜTTEFİKLERİN ÇANAKKALE'DEN ÇEKİLMESİ SÜRESİNCE HAVA HAREKATI

1915 sonunda Müttefiklerin yenilgiyi kabul edip çekilmeye başlamaları ile Çanakkale'de hava savaşları şiddetlenmiştir. İngiliz Savaş Kabinesi'nin 7 Kasım 1915'te Çanakkale'yi boşaltma kararı vermesi, 20 Aralık 1915'te Anafartalar-Arıburnu, 8 Ocak 1916'da Seddülbahir Bölgeleri'nden çekilmeye başlamaları ardından 1916 yılının ilk aylarına kadar havada mücadele devam etmiştir. Özellikle 1915 Aralık ayı sonlarında avcı uçaklarının Osmanlı Ordusu'na dahil olmasıyla havada birçok zafer kazanılmış, böylece Çanakkale'de havada da tam bir hakimiyet sağlanmıştır.

Çanakkale Cephesi'nde Aralık ayında gerek 1 nci Tayyare Bölüğü gerekse Alman Deniz Uçak Birliği tarafından yapılan keşiflerle kesinleşen boşaltma işlemi 5 nci Ordu Komutanlığı'nca dikkate alınmamıştı. Bu dönemde hava keşiflerinin kötü hava koşulları nedeniyle sağlıklı bir şekilde yapılamamış olması da Müttefiklerin başarılı bir şekilde çekilmelerinin 5 nci Ordu tarafından geç fark edilmesinin nedenlerinden biri olmuştur.

Çanakkale Cephesi'nin boşaltılmasının anlaşılmasıyla 20 Aralık'ta 1 nci Tayyare Bölüğü uçakları İmroz Adası'na uçuş yapmış, adada İngiliz Hava Birliği'ne ait çadırlar gözlenmiş, Kefalo Koyu girişindeki ordugaha bomba ve el bombaları atılmıştı. Alman Deniz Uçak Birliği'ne bağlı deniz uçakları da Seddülbahir ve Bozcaada üzerinde uçarak keşif ve bombardıman yapmıştı. 21 Aralık'ta da 24 ncü Alay topçusu Tekeburnu civarında bir Fransız deniz uçağını düşürmüştür.

Boşaltmanın başlaması öncesinde de yoğun bir hava keşfi ve bombardıman hareketi yapılmıştı. 26 Aralık'ta Alman deniz uçakları Seddülbahir üzerinde uçarak ordugahı bombalamış, ertesi gün de Mondros Körfezi üzerinde yapılan uçuşla, gemi sayısında azalma gözlenmişti. Uçak yine ordugah üzerine bomba atarak ayrılmıştı. 28 Aralık'ta da Seddülbahir Cephesi'nde keşif ve bombardıman uçuşu yapılmıştı. Aynı gün çift satırlı bir düşman uçağı Kumkale üzerinde topçumuzun ateşiyle inişe zorlanmıştı.²⁰⁶

25 Aralık'ta 1 nci Tayyare Bölüğü ve Alman Deniz Uçak Birliği'ne ait uçaklar yaptıkları keşiflerle Limni Adası ve Kefalo Koyu arasında çok yoğun bir gemi trafiğı gözlemlemişler, bu rota ve Limni Adasının Mondros körfezi üzerinde yapılan uçuşlarda, düşman nakliye filosunun yaklaşık 100 gemiyle takviye edildiğı anlaşılmıştı. Bununla beraber Kefalo Koyu kenarında da 6 tane dev çadırın kurulduğı görülmüştü. Uçakların 1200–1500 metre irtifadan yaptıkları keşiflerle boşaltmanın başladığı anlaşılmıştı.²⁰⁷

İtilaf devletlerinin çekilmeye başlaması ile İngiliz Hava Kuvvetleri'yle birlikte Fransız 98 nci Uçak Bölüğü de Çanakkale'den geri çekilmeyi desteklemiştir. MF 98 T Filosu'nun faaliyetleri Çanakkale Cephesi'ndeki Fransız havacılık faaliyetleri içinde daha etkin olmuştur. Mart 1915'te Lyon'da kurulan bu filo 6 Mayıs'ta Bozcaada'ya ulaşmıştı. Başlangıçta Yüzbaşı Césari Komutasında 6 Maurice Farman uçağı ve 8 havacıdan oluşan bir kadrosu olan filo, İngiliz 3 ncü Filosu ile aynı havaalanını paylaşmıştır.²⁰⁸

İngiltere'nin Çanakkale Cephesi'nin tahliyesi kararını vermesi ile Alay Komutanı Sykes emrindeki Kraliyet Hava Birlikleri Anzak Koyu ve Suvla Körfezi üzerinde, gün doğumundan gün batımına kadar sürekli devriye gezerek Osmanlı ordusu uçaklarının tahliye hareketini doğrudan gözetlemesine engel olmuştur. Tüm

²⁰⁶ Kurter, s. 338.

²⁰⁷ a.g.e., s. 338.

²⁰⁸ Yilmazer, s. 73.

harekat boyunca Kraliyet Hava Gücü tarafından Çanakkale’de gerçekleştirilen en başarılı görev olmuştur.

Tahliyeden önce ve tahliye sırasında Galata Havaalanı’nda bulunan 1 nci Türk Tayyare Bölüğü üstün düşman hava taarruzları karşısında sayı bakımından çok azalmış ve elde 2-3 uçak kalmıştı. Mevsim şartları uçuş faaliyetlerini durdurmuş, 3 Aralık’tan tahliye tarihine kadar ancak birkaç keşif uçuşu yapılabilmiş, böylece bu kritik devrede düşman bölgesi üzerinde ve gerilerde neler olup bittiği hakkında bilgi edinilememişti. 24 Aralık’ta havalanın düzmesiyle beraber, kara ve deniz uçakları harekat bölgesinde keşiflere hız verilmiştir. ²⁰⁹

12 Aralık’ta Suvla (Anafarta) Körfezini boşaltma işlemi başlamış ve ayın 20’sine kadar devam etmişti. Dokuz gün sonra 3 nolu Kraliyet Filosu’na İngiltere’ye geri dönme emri verilmişti. Bu dönemde Hector ve Canning hala faal durumda kalarak Osmanlı Hava Kuvvetleri’nin körfezde kalmasına neden olmuştur. 10 Ocak 1916’da ise Müttefiklerin bu filosu ve Fransız Escadrille MF 98 Gelibolu’yu terk etmiştir. ²¹⁰

12 Aralık günü İngiliz balon gemisini koruyan düşman uçağı ile 1 nci Bölüğe ait silahlı keşif uçağı arasında bir hava muharebesi de gerçekleşmişti. Ancak her iki uçak da birbirine karşı üstün gelemeyerek çarpışmayı kesmişti. Alman Deniz Uçak Birliği’ne ait deniz uçakları da İmroz ve Bozcaada’da bir keşif uçuşu gerçekleştirmiş, buradaki ordugaha bomba ve çivi atılmak suretiyle taarruz edilmişti. 2 İngiliz uçağı da savunma amacıyla havalandırarak deniz uçaklarına taarruz etmek istedilerse de silahlı WD2 uçağının bulunması nedeniyle çekilmek zorunda kalmışlardı. Yine aynı uçaklar Galata Meydanı’nı da bombalamışlardı. ²¹¹

Müttefiklerin çekilmesi süresince Osmanlı Hava Kuvvetleri de çok başarılı şekilde keşif görevini yürütmüş, gözetleme raporları ve havadan çekilen fotoğraflarla Müttefiklerin kesin olarak çekilmek için hazırlandıkları ortaya çıkmıştır. Bu süreçte

²⁰⁹ **Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekatı**, s. 56.

²¹⁰ Ünalp, s. 139.

²¹¹ Kurter, s. 326.

Türk deniz uçakları Suvla Körfezi'nde kısa bir sürede yer almalarına rağmen düşman denizaltılarını saptama amacıyla Marmara Denizi'ni gözetleme ve İstanbul Boğazı'nın Karadeniz'e açılan girişi üzerinde koruyucu gözlem yaparak Alman imparatorluk donanmasına yardımcı olmuşlardır.²¹²

Çanakkale Cephesi'nde Aralık ayı ve 1915 yılı bu şekilde sona ermiştir. Türk askeri havacılığı ilk kez bu yılda ve bu cephede "bölük" tertibinde kadrolaşmış, gerek keşif ve bombardıman gerekse hava muharebeleri açısından büyük deneyimler kazanmıştı. Türk pilotlarının ilk hava zaferi de bu dönemde bu cephede elde edilmişti. Bölük bu ayın 20'sinden sonra 2 silahlı Albatros C I ve 1 Albatros B I tipi uçağın bölüğe katılması ile de güç kazanmıştı. Yine bu dönemde 3 uçaktan oluşan Fokker E II tipi uçaklarıyla bir Alman av birliği de bölük kadrosu ve envanterine dahil edilmişti. Böylece savaşın başından beri Çanakkale'de 1 nci Tayyare Bölüğü iyi bir muharebe gücüne kavuşmuştur.²¹³(EK-10)

II. ÇEKİLME SONRASI VE FOKKER AV BÖLÜĞÜ HAVA FAALİYETLERİ

Müttefiklerin başarılı bir şekilde Çanakkale bölgesini tahliye etmesi ardından 1916 başında Gelibolu'da kara savaşları sadece güneyde devam etmiş, Boğaz üzerindeki hava hareketleri de etkisini kaybetmeye başlamıştı. Buna rağmen 1916 yılında Çanakkale kara ve deniz savaşlarının sona erdirilmesi ardından Müttefiklere ait hava birlikleri faaliyetlerini sürdürmüştür. Bu dönemde Almanya'ya getirilen ve Gelibolu'da Galata alanına yerleştirilen 6'ncı Tayyare Bölüğü, özellikle av sınıfından uçaklarla düşmana karşı önemli başarılar sağlamıştı. Bu dönemde İngiliz uçakları da Galata'daki Fokker Tayyare Bölüğü'ne taarruz hareketlerini yoğunlaştırmıştı. Bu süreçte İngilizlerin hava gücü olarak elinde yaklaşık 30 kadar uçağa sahip İmroz'da konuşlanan Krallık Donanma Hava Servisi'nin 2 nci Grubu kalmıştı. 5 nci Ordu'ya bağlı 1 nci Tayyare Bölüğü ise sadece 2 keşif uçağıyla hareketi devam ettirmek durumunda kalmıştır.

²¹² Ünalp, s. 139.

²¹³ Kurter, s. 339.

6 Ocak 1916'da Alman Pilot Buddecke keşif sırasında Nara üzerinde bir Farman uçağıyla karşılaşmış ve düşman uçağını düşürmüştü. Aynı gün filolar halinde gelen İngiliz uçakları Galata'da havaalanına otuz bomba bırakmış, ancak Buddecke'nin taarruzuyla bunlardan biri düşürülmüştü. Böylece aynı gün içinde 2 müttefik uçağı düşürülmüştü.²¹⁴

7 Ocak 1916'da Pilot Theodor Croneiss bir Farman tipi uçağı Seddülbahir civarına düşürmüş, ertesi gün de 2 nci Hava Alayı'na ait 8502 numaralı Viosin III TAS tipinde bir uçak etkisiz hale getirilmiştir.²¹⁵

9 Ocak'ta Buddecke, Fokker uçağıyla bir Farman uçağı düşürdüğünü bildirmişse de bu hava zaferi teyit edilmemiştir. O devirde bir uçak kendi birliklerinin gerisine inerse ve yerdeki dost birlikler tarafından bir enkaz görülmezse bu tür uçak düşürme olayları teyit edilmemiş hava zaferi olarak kalıyordu. 12 Ocak'ta Buddecke, Çanakkale'de üçüncü, 25 Ocak'ta dördüncü, 27 Ocak'ta ise beşinci hava zaferini kazanmıştı.²¹⁶

Çanakkale'deki tayyare bölüğünden Theodore Croneiss 4 Şubat'ta Kabatepe üzerinde keşif uçuşu yapan bir BE 2C uçağını düşürerek bu ay içindeki ilk hava zaferini kazanmıştı. Gerçekte Ocak ayındaki büyük kayıplar sonrası düşmanın bölgedeki havacılık faaliyetleri de iyice azalmıştı. Düşmanla ciddi bir hava savaşı ancak bir aydan daha fazla bir süre geçtikten sonra gerçekleşmiş, 2 nci Hava Alayı'na ait bir Nieuport 10 uçağı, Fokker uçağına karşı giriştiği hava savaşında düşürülmüştür.²¹⁷

1916 yılında Şubat'tan Nisan'a kadar Çanakkale'deki Deniz Hava Birliği İmroz, Limni, Taşoz ve Bozcaada'da keşif uçuşlarına devam etmiştir. Çanakkale Cephesi'nde 1916 Şubat ayından Nisan ayı başına kadar Çanakkale'deki deniz hava

²¹⁴ Yılmaz, s. 109, **Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekatı**, s. 85-86.

²¹⁵ Yılmaz, s. 109.

²¹⁶ a.g.e., s. 109-113.

²¹⁷ a.g.e., s. 115.

birliği 28 çıkış gerçekleştirmiş, uçaklar keşif görevini yerine getirdiği gibi, 19 başarılı bombardıman da gerçekleştirmiştir.²¹⁸

Çanakkale’de Nara bölgesinde üstlenmiş olan Alman Deniz Uçak Birliği de bu dönemde keşif ve bombardıman uçuşlarına devam etmiştir. Bu birliğe ait bir deniz uçağı 19 Nisan gecesini Bozcaada’da İngiliz askeri tesislerine bombardıman taarruzu gerçekleştirmiş, 23 Nisan’da da İmroz adasına yapılan saldırı uçuşunda İngiliz karargahına ve havaalanına bomba atılarak yangın çıkarılmıştı.²¹⁹

Bu dönemde Alman Deniz Uçak Birliği’nin deniz uçakları, yaptıkları denemeler sonucu açık havada, dalgasız ve sakin denizlerde 300–600 metreler arasındaki irtifadan denizdeki mayınların görülebildiğini ortaya çıkarmışlardı. Bu çalışmanın nedeni İngilizlerin başlatmış buldukları Çanakkale Boğazı ağzını mayın ve denizaltı engelleriyle kapatma girişimiydi. Bu kapatma girişiminin amacı da Alman denizaltı gemilerinin Çanakkale Boğazı’nın giriş ve çıkışını engellemektir.²²⁰

1916 yılının Haziran ayı başında bölgede tarafların havacılık faaliyetleri yoğun bir şekilde devam etmiştir. 3 Haziran’da Alman Deniz Uçak Birliği’ne bağlı bir deniz uçağı Helles Burnu açıklarında mayından oluşan bir engelin varlığını saptamış ve 14 Haziran’da Kabatepe-Suvla Koyu arasında eski bir mayın hattına havadan şamandıra atılarak buranın markalanması sağlanmıştı. 17 Haziran günü 10 uçaklık bir İngiliz uçak filosu Gelibolu şehrini bombardıman taarruzu yapmış, buna misilleme olarak da aynı gün Bozcaada’ya bomba hücumu yapılmıştı. İlerleyen günlerde de Bozcaada’ya hava taarruzu devam ettirilmişti.²²¹

İngilizler Temmuz ve Ağustos aylarında Çanakkale’de özellikle keşif amaçlı olarak havacılık faaliyetlerini sürdürmüşlerdi. Bu dönemde İngiliz 2 nci Grubuna ait uçaklardan bir bölümü yerden açılan ateş yada uçaklarla giriştikleri hava

²¹⁸ **Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekatı**, s. 86.

²¹⁹ Kurter, s. 412.

²²⁰ a.g.e., s. 412.

²²¹ a.g.e., s. 412-413.

muharebelerinde düşürülmüştü. Örneğin 2 Temmuz'da ve 10 Temmuz'da Akbaş mevkiinde ve Tekeburnu-İmroz Adası arasında iki İngiliz uçağı piyade ateşiyile düşürülmüştü. 3 Ağustos'ta da Mecidiye Tabyası üzerinde yapılan bir hava muharebesinde Bristol tipi bir İngiliz uçağı düşürülmüştür.²²²

İnci Tayyare Bölüğü Ekim ayı içerisinde bir eğitim ve irtibat uçağı olan iki silahsız keşif uçağı ile faaliyetlerine devam etmiştir. LVG BI ve Rumpler BI tipi bu uçaklar yakın adaların keşfinde kullanılmış, bu uçuşlarına da zaman zaman Fokker uçakları eşlik etmiştir. Uçucuları Alman olan bu bölüğün komutası Rasıt Teğmen Fisher'e verilmişti. Bu dönemde 6 ncı Tayyare Bölüğü de elinde bir uçakla keşif çalışmalarına devam etmiştir. Alman Deniz Uçak Birliği de Limni, Bozcaada ve İmroz Adaları'na keşif uçuşu yapmış, bu uçuşlar sonucunda Mondros Körfezi'nde 5 zırhlı, 2 kruvazör, 5 hastane gemisi, 6 nakliye gemisi, 12 küçük gemi ve denizaltıların olduğu, civardaki hava meydanlarında da 4 uçak hangarının ve bir balon istasyonunun varlığı tespit edilmişti.²²³

14 Ekim'de Alman Deniz Uçak Birliği'nin Gotha WD2 tipi deniz uçağı ile havalanan Schubert, Mondros Körfezi üzerinde 500 metre yüksekte İngiliz güdümlü bir balonla karşılaşmış, ancak tüm müdahalelerine rağmen balonu düşürmeyi başaramamıştı. Ekim ayı içerisinde bu birliğin keşif faaliyetleri de artmıştı. 25 Ekim'de Pilot Başçavuş Dobberstein ve Karl Kettembeil İmroz'a keşif uçuşu gerçekleştirmiş, aynı gün bölüğün diğer Pilotu Çavuş Pomerich ile Rasıt Teğmen Fisher Rumpler uçağıyla Bozcaada'yı, 27 Ekim'de de Başçavuş Dobberstein LVG3 uçağıyla yine İmroz'u keşfetmiştir. Ancak hava şartları nedeniyle fotoğraf çekilememiş, 30 Ekim'deki uçuştaysa çok başarılı fotoğraf çekimleri yapılmıştır.²²⁴

9 Kasım 1916'da Fokker av bölüğünden bir uçak İngiliz av uçaklarından biri ile hava muharebesinde bu uçağın kaçmasını sağlamış, gelen bir başka İngiliz uçağı Bristol Scout ile de muharebeye girmiş, iki uçak arasında kalan Fokker uzaklaşmak durumunda kalmıştı.²²⁵

²²² a.g.e., s. 459

²²³ a.g.e., s. 502-503.

²²⁴ a.g.e., s. 503.

²²⁵ a.g.e., s. 504.

1 nci Tayyare Bölüğü'nün keşif uçuşları Kasım ayında da yoğun bir şekilde devam etmişti. 12 Kasım'da Pilot Çavuş Pomerich ve Rasıt Teğmen Berghausen'in keşfinde Midilli adasının Yera limanında 4 kruvazör, 1 monitör ve 6 muhripten oluşan bir filo görülmüş, rıhtımdaki depolar ve gemilere bomba taarruzu yapıldıktan sonra geri dönülmüştü. Geri dönüş sırasında Çandarlı Körfezi üzerinde Nieuport tipi bir düşman av uçağı ile yapılan hava muharebesinde rasıt yaralanmış ve mecburi iniş yapılmak zorunda kalınmıştır.²²⁶

Görüldüğü gibi Kasım ayında yoğun bir hava faaliyeti gerçekleştirilmiş, Pilot Çavuş Pomerich ve Rasıt Teğmen Fisher birçok uçuş yapmış, aynı ay içerisinde subay azlığı nedeniyle 1 nci ve 6 ncı Bölük'lerin yönetimleri birleştirilmişti. 6 ncı Bölük Komutanı Üsteğmen Croneiss, 1 nci Bölük Komutanlığı'nı da üstlenmiş, böylece komutanlığı devreden Rasıt Teğmen Fisher, uçuşlara katılmaya başlamıştır. Aralık ayının başında da Başçavuş Dobberstein ve Rasıt Yüzbaşı Kettebeil, İmroz Adası'na keşif için havalanmış, ancak elverişsiz hava şartları nedeniyle geri dönmek durumunda kalmıştır. Ay içerisinde 1 nci Tayyare Bölüğü 4 silahlı Albatros CIII ve 6 ncı Tayyare Bölüğü de bir Fokker'ın katılımıyla takviye edilmiştir.²²⁷(EK-11)

1917 yılında Çanakkale semalarında hava savaşları yoğun şekilde devam etmiştir. Çanakkale Cephesi'nde İtilaf devletlerine ait kara birliklerinin çekilmesi sonrasında da hava faaliyetleri artarak devam etmiştir. Bu dönemde 6 ncı Fokker Tayyare Bölüğü düşmana karşı koymaya çalışmıştır. İngilizlerin toplu saldırıları karşısında bu dönemde yine 6 ncı Fokker Tayyare Bölüğü üstün başarılarla imza atmış ve düşmana ağır kayıplar verdirmiştir.

27 Ocak 1917'de Üsteğmen Emil Meinecke 342/15 numaralı Fokker E III uçağı ile Tayyare Bölüğü'nün Galata'da bulunan havaalanından Hamidiye Tabyası'nda gerçekleştirilecek tören üzerinde şeref turu atmak üzere havalanmış, ancak karşısında altı İngiliz uçağını görünce bunlarla havada mücadeleye girişmiştir.

²²⁶ a.g.e., s. 504.

²²⁷ a.g.e., s. 505.

Meinecke bir İngiliz BE 2C uçağını düşürmeyi başarmış diğer uçakların ise Gökçeada'ya kaçmasını sağlamıştır.²²⁸

26 Mayıs'ta Seddülbahir kesimini bombalayan düşman monitörlerine yardım eden İngiliz uçakları ile muharebe yapan Türk uçakları Bristol tipi bir uçağı İmroz yakınlarında düşürmeyi başarmıştı. Haziran ayı içerisinde de Türk Hava Birlikleri adalar yönünde keşiflere devam etmiştir. Bu ay içerisinde İmroz Adası'na himayeli olarak gönderilen bir keşif uçağı düşman tarafından önlenmiş ve keşif uçağını himaye etmekle görevlendirilen bir av uçağı ile muharebe yapılmış, Türk uçağının makine tüfeğinde bir arıza nedeniyle, uçak üsse geri dönmüştür.

Temmuz ayı içinde İngiliz uçakları daha yoğun bir şekilde Türk bölgesine gelmeye başlamıştı. Bu dönemde 3 Temmuz'dan Çanakkale'ye taarruz eden 8 düşman uçağının attığı bombalar, bir askerin şehit olmasına yol açmıştır. 10 Temmuz'da da bir düşman uçağı Lalababa, Sinantepe üzerinden kuzeye uçuşunda Mestantepe'de bulunan piyadeler ateş açmış, başka bir uçak da Çanakkale üzerinde bomba atarak hasara neden olmuş, bu saldırı da Nara'ya da bomba atılmıştı. 15 Temmuz'da da İmroz'dan kalkan 8 İngiliz uçağı Kemikli üzerinden Mestantepe dolaylarını bombalamış, bu dönemde yine adalara keşif uçuşları devam etmişti. Ağustos ayının başında İmroz ve Limni Adaları'nda düşmanın durumunu keşfetmek için havalanan Türk uçakları özellikle Limni'de önemli bilgiler elde etmiş, Eylül ayının başında da üç uçak İmroz'un eski hava alanı ve hangarına 10 kiloluk 15 bomba atmış ve üslerine hasarsız dönmüşlerdir.²²⁹

18 Eylül 1917'de Limni'yi keşfe çıkan bir uçak Mondros dışında mania önünde bir gözetleme botu, Mondros içinde 2 savaş gemisi, bir zırhlı kruvazör, büyük bir hastane, 4 büyük ve 10 küçük nakliye gemisi, Mondros'ta bir uçak alanı ve balon hangarı tespit etmiş, 30 Eylül'de de tekrarlanan uçuşta Mondros'ta 2 savaş gemisi, bir monitör, 2 muhafazalı kruvazör, Mondros önünde 6 muhrip, bir hastane, Kandiya Körfezi'nde 3000–4000 tonluk 4 nakliye gemisi, birçok küçük gemi tespit etmişti. Bu sırada uçaklara Mondros'taki savaş gemilerinden ve havaalanından ateş açılmıştı.

²²⁸ Yılmaz, s. 119.

²²⁹ **Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekati**, s. 153- 154.

Bu keşiften üsse dönüşte Türk uçaklarına iki düşman uçağı hücum etmiş, böylece bu keşif sırasında iki uçak kaybedilmişti. Aynı gün içerisinde de bir düşman uçağı Saroz Körfezi'nden denize mecburi iniş yapmış, uçağın ekibi esir alınmıştı.²³⁰

Nara'da bulunan Alman Deniz Uçak Birliğı 1918 boyunca savaşın sonuna kadar Ege adalarındaki düşman mevzileri üzerinde keşif ve bombardıman uçuşlarına devam etmişler, Çanakkale'ye yaklaşmaya çalışan düşman uçaklarını karşılamış ve yarımada üzerinden uçarak İstanbul'a karşı hareket düzenlemek isteyen düşman uçaklarını önlemiştir.²³¹

1918 yılında Çanakkale'de bulunan 1 nci Tayyare Bölüğü de keşif ve taarruz hareketlerine devam etmiş, bu dönemde özellikle Limni, İmroz ve Bozcaada'da düşman faaliyetlerinin izlenmesi istenmiştir. Çanakkale'deki bir diğer bölük olan Fokker av bölüğü de bu dönemde keşfe çıkan uçakların korunması ve taarruzların önlenmesi amacıyla faaliyetlerde bulunmuştur.

Birinci Dünya Savaşı'nda ele geçirilen uçakların kullanılması yaygın bir uygulama olmuş, özellikle Irak cephesinde kullanılan kuvvetlerin önemli bir bölümü ele geçen Müttefik uçaklarından oluşmuştu. Çanakkale Cephesi'nde de ele geçirilen ve tamir sonucu kullanılmaya başlanan ilk uçak 22 Mart 1918'de Galata'daki 1 nci Tayyare Bölüğü'nün havaalanının yakınlarına yakıt problemi nedeniyle mecburi iniş yapmak zorunda olan bir D.H 4 bombardıman tipi uçak olmuştur. Bunun ardından yaklaşık dört ay sonra bir D.H 4 tipi uçak daha ele geçirilmiş ve ilk kez 29 Eylül 1918'de cephede keşif için görevlendirilmişti.

28 Nisan 1918'de üç düşman uçağının Galata üzerine, yedi düşman uçağının da Arıburnu'na yaklaştıkları haberi ile beraber, iki Fokker tipi Türk uçağı havalanmış ve Saroz Körfezi'nde yapılan muharebede bir uçak, benzin deposuna isabet aldığı için geri dönmek durumunda kalmış, sonrasında diğer Fokker da muharebeden ayrılarak üsse geri dönmüştür.²³²

²³⁰ a.g.e., s. 154-155.

²³¹ Yılmaz, s. 139.

²³² **Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekati**, s. 225.

23 Mayıs 1918'de Kilya üzerinde üç düşman uçağı ve Türk uçağı arasında meydana gelen muharebede Alman Pilot Croneiss, bir Sopwith av uçağını Anafartalar Bölgesi'nde yere inmek zorunda bırakmış, diğer uçaklarsa muharebeyi bırakarak uzaklaşmışlardı.²³³

28 Mayıs 1918'de Thedor Croneiss bir Sopwith Scout uçağını daha düşürerek hava zaferi sayısını beşe yükselterek hava ası unvanını kazanmıştı. 1918 yılında Almanya, Osmanlı Ordusu'na AEG C IV tipi silahlı keşif uçaklarını sağlamış, Halberstadt serisi ve Halberstadt DV serisi de dahil uçakların gelmesiyle beraber, Çanakkale'de hava gücü arttırılmıştı. Bunların dışında kuvvetli motoru ve aerodinamik hatları ile üstün performans sağlayan ve alt kanatlarının özel yapısı sayesinde iyi bir görüş alanı sağlayan bir miktar Albatros D III avcı uçağının da hava birliğine katılması ile Çanakkale'de hava üstünlüğü tamamen Osmanlı lehine gelişmişti.²³⁴

1918'in Haziran ve Ekim ayları içerisinde Çanakkale dolaylarına gelen düşman uçaklarıyla muharebeler devam etmiştir. Türk keşif uçaklarını korumakla görevlendirilen Türk Alman Fokker uçakları iki üç uçaklı kollarla 54 çıkış yaparak düşman akınlarını önlemeye çalışmış, bunun yanı sıra keşfe giden ve mayın tarayan uçakları da korumuşlardır. Bu dönemde 17 Ağustos 1918 günü uçuşa hazır üç Fokker uçağı, Kabatepe üzerinde düşman uçakları ile hava muharebesi yapmış, Alman Pilot Harning yaralandığı için Nara'ya mecburi iniş yapmak zorunda kalmış, bir süre sonra da vefat etmiştir.²³⁵

Ağustos ayı sonunda devamlı uçuş yapan uçakların bakıma alınması sonrasında 26 Eylül 1918'de yeniden başlayan keşiflerle beraber, İngilizlerle havada çatışmalar sürmüştür. Aynı gün keşfe giden iki Türk deniz uçağını yakalayan düşman uçaklarına karşı havalanan iki Fokker av uçağı Kilitbahir ve Eceabat arasında

²³³ a.g.e., s. 225.

²³⁴ Yılmaz, s. 139–141.

²³⁵ **Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekati**, s. 225–226.

düşmanla muharebeye girmiş, bir Türk uçağı isabet alarak mecburi iniş yapmak zorunda kalmıştır.²³⁶

1916 Ocak ayında sona eren Çanakkale hareketi bir bakıma Selanik'e yapılan askeri hareketin de başlangıcı olmuştur. Selanik'e çıkan Müttefik Kuvvetleri Merkezi Devletler'in Balkan Yarımadası'na girmeye başladıkları sırada İngiliz uçakları da Türk Bulgar sınırını gözlem altına almıştı. Havadan yapılan bu hareketin merkezi İmroz'daki hava üssü olmuş, bunun yanı sıra yardımcı üs olarak da Bozcaada ve Taşoz Adasındaki üslerden faydalanılmıştır. İngilizler böylece Çanakkale Boğazı karşısındaki üsler sayesinde hem boğazı kontrol etmiş, hem de Trakya'dan batı ve kuzeybatıya uzanan iki demiryolunun güvenliğini sağlamıştır. Bunun yanı sıra diğer bir fayda da buradan uçurulacak uçakların İstanbul'a hava akını yapabilmeleri olmuştur.²³⁷

Çanakkale Boğazı'ndan Müttefiklerin kesin olarak çekilmesi ile Enez Körfezi'nden İzmir Körfezi'ne ve İskenderiye Körfezi'ne kadar uzanan tüm sahilin havadan savunulması görevi Galata'da konuşlanan 1 nci Tayyare Bölüğü olan Çanakkale Boğazı filosuna verilmiştir.²³⁸

Müttefikler Çanakkale hareketini sadece boğazın deniz yoluyla zorlanması, yeni hava silahı olan uçakların da buna destek vermesini planlamışlar, ancak uçaklardan sadece donanma top atışlarının isabetini sağlamak ve havadan keşif yapmak üzere faydalanabilmişlerdir. Bu nedenle Osmanlı Ordusu'nun Balkan Savaşları'nda cephede taarruz amaçlı kullandığı uçaklar, İngiltere için sadece keşif amaçlı ele alınmıştır. Bu açıdan birçok yorumcu için, Çanakkale'de Müttefik güçlerinin askeri havacılığı göz ardı etmesi başarısızlığın önemli etkenlerinden biri olmuştur. 1914'te Çanakkale Boğazı girişindeki kalelerin İngiliz Donanması tarafından topa tutulmasında uçaklardan faydalanılmışsa da bu uçaklar çok etkili olamamıştır.

²³⁶ a.g.e., s. 226.

²³⁷ Yılmaz, s. 87.

²³⁸ Ünalp, s. 140.

İngiliz resmi tarih belgelerinde Çanakkale bozgununun nedenleri üzerine yazılan birçok bahaneden biri de “6 Mart tarihinde, Queen Elizabeth dretnotunun toplarının atışını tanzim etmeye çalışan bir uçağın çabaları için, düşmanın telsiz karıştırmasından dolayı sinyal göndermekte çok büyük güçlüklerle karşılaştığı” şeklindedir. Bu açıdan dünya askeri tarihinde uçakların havadan yaptıkları keşif görevine karşı ilk defa elektronik karıştırma savaş taktiğinin Türk Ordusu tarafından gerçekleştirildiğini söyleyebiliriz.²³⁹

Gelibolu harekatı savaş tarihinin gördüğü ilk üçlü amfibi harekatı da olmuştur. Kara ve deniz unsurlarının birlikte kullanıldığı ilk çıkarma 1853–1856 Kırım Harbi olmuştur. Kara, deniz ve çok yoğun olmamakla beraber hava unsurlarının beraber yürütüldüğü ilk harekat olması bakımından da Çanakkale Savaşları’nın dünya savaş tarihinde de önemli bir yeri vardır.²⁴⁰

²³⁹ Yılmaz, s. 49.

²⁴⁰ Mütercimler, s. 634–635.

SONUÇ

1914 yılında I. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla İtilaf devletleri'nin Çanakkale Boğazı'nı savaş gemileriyle geçmek ve böylece İstanbul'a kavuşma isteklerini gerçekleştirmek amacıyla açtıkları Çanakkale Cephesi, tarafların karada ve denizde olduğu gibi havada da karşılaşmaları nedeniyle dünya havacılık tarihinin önemli savaşlarından biri olmuştur. Müttefiklerin kesin yenilgisi ile sonuçlanan Çanakkale Savaşları'nda Türk havacıları; zaferin kazanılmasında önemli görevler üstlenmişler, az sayıda uçak ve yetersiz ekipmanla gerçekleştirdikleri keşif, taarruz ve muhabere görevlerinde büyük başarılar sağlamışlar, savaşın seyrine olumlu katkı yapan hizmetlerinin dışında, modern Türk askeri havacılığının gelişmesi konusunda da etkili olmuşlardır.

Çanakkale Cephesi'nde keşif ve av uçaklarının yanı sıra; balonlar, uçak ana gemisi ve sabit balonlar da olmak üzere birkaç tip hava gücü kullanılmıştır. Bununla beraber çalışmada incelediğimiz gibi Çanakkale Cephesi'nde temel olarak dört hareket safhası yaşanmış, bu durum doğal olarak Müttefiklerin ve Osmanlı Ordusu'nun havacılık faaliyetlerini ve uçakların cephede oynadığı rolü etkilemiştir.

Çanakkale'de deniz ve kara savaşlarının sürdüğü aylar boyunca müttefik kuvvetlerinin 40 civarında uçağı karşısında az sayıda Türk uçağı ve havacısı görev yapmasına rağmen önemli başarılarla imza atılmıştır. Bu dönemde 1 nci Tayyare Bölüğü'nde 5'i pilot ve 10'u rasit olmak üzere toplam 15 Türk havacı ve 23 Alman havacı görev yapmıştır. Deniz ve hava savaşları boyunca 6'sı hava savaşı, 16'sı ise yerden açılan savunma ateşi sonucunda teyit edilmiş toplam 22 düşman uçağı düşürüldüğü de kabul edilmektedir. Bunun dışında Türk havacılarından hiçbiri Çanakkale Savaşları sırasında hayatını kaybetmemiştir.

Savaşın başlaması ile beraber, 18 Mart saldırıları öncesi taraflar keşif çalışmalarına ağırlık vermiş, İngilizler bu devrede Türk savunma hatlarını da

bombalamıştır. Karşı tarafın stratejilerini belirleme amacıyla yapılan keşif uçuşları ile düşmanın elindeki silah tipleri ve asker miktarı gibi bilgiler ilgililere aktarılmıştır. 18 Mart saldırısı öncesinde Müttefik uçaklarının Boğaz'a döşenen mayınları tespit edememesi de düşmanın ağır kayıp vermesine yol açmıştır.

Deniz savaşlarında Müttefiklere üstünlük sağlanmasının ardından Gelibolu'ya yapılan çıkarma sırasında da taraflar uçaklardan faydalanmışlardır. Bu aşamada özellikle İngilizlerin kullandığı balon çok etkili olmuş, bu dönemde ilk hava savaşı da 2 Mayıs 1915'te gerçekleşmiştir.

Harekatın üçüncü safhası olan Anafartalar çıkarması sonrasında da Eylül ayında Türk uçakları ilk kez bir Müttefik uçağını düşürmüştür. Müttefiklerin geri çekildiği son safhada da hava savaşları devam etmiş ve yapılan muharebelerde birçok Müttefik uçağının düşürülmesi sağlanmıştır. Bu Çanakkale'de hava savaşlarında da Osmanlı Ordusu'nun kesin bir üstünlüğü olmuştur. Müttefiklerin çekilme sürecinde, Türk Hava Kuvvetleri önemli keşif görevleri yapmıştır. Bu dönemde Türk deniz uçakları, Suvla Körfezi'nde düşman denizaltılarını saptamak için Marmara Denizi'ni gözetleyerek ve İstanbul Boğazı'nın Karadeniz'e açılan girişi üzerinde uçuş yaparak Alman Donanması'na yardım etmişti. Gelibolu Yarımadası üzerine gönderilen deniz uçaklarımıza ise Anzak topçu kamplarını ve nakil hatlarını bombalama emri verilmişti.

Çanakkale Savaşları'nda askeri havacılık alanında birçok ilk yaşanmıştır. Öncelikli olarak Çanakkale Savaşları tarihte kara, deniz ve hava unsurlarının beraber kullanıldığı ilk amfibi hareket olması bakımından önemli olmuştur. Çanakkale Savaşları'nda Türk havacıların imza attıkları bir başka başarı da çağımızda vazgeçilmez olan elektronik karıştırmayı ilk kez bu savaşta kullanmaları olmuştur. 1915'te İngiltere'nin en önemli savaş gemilerinden olan Queen Elizabeth'in konuyla ilgili belgelerinde, bir Türk savaş uçağı yüzünden telsiz haberleşmesinde güçlük yaşadıklarının rapor edilmesi de bunu doğrulamıştır. Aynı zamanda ilk kez Çanakkale Cephesi'nde uçaklar ile denizaltıların işbirliğinin görülmesi ve İngiliz uçaklarının torpido atarak bir Türk muhribine yaptığı saldırının torpido uçaklarının

doğması ve gelişmesine zemin hazırlaması da Çanakkale Cephesi'nde yapılan hava savaşlarının önemini bir kez daha ortaya koymaktadır.

. Türk askeri havacılık tarihi açısından da Çanakkale Cephesi'nde birçok ilk yaşanmıştır. İlk kez Çanakkale Cephesi'nde havadaki bir Türk uçağı düşman uçağına makineli tüfek atışıyla düşürmeyi başarmıştır. Böylece Üsteğmen Ali Rıza Bey idaresindeki Albatros C I tipi uçakta Rasit Teğmen İbrahim Orhan, bir düşman uçağına düşüren ilk Türk olarak tarihe geçmiştir. Türk havacılarının bu buluşlarını daha sonra Almanlar da kendi uçaklarında uygulamışlar ve bu uçaklardaki rasit yerine makineli tüfek yerleştirmişlerdir. Yine bu dönemde güney cephedeki karşı taarruzları desteklemek amacıyla düşman çıkarma gemileri ve ordugahının bombalanması ve Manica balon gemisine taarruzlar yapılarak, geminin balonunu toplayıp görev yerinden ayrılması sağlanmış, yani bir bakıma Çanakkale semalarında yakın hava desteğinin basit bir uygulama örneğı yaşanmıştır. Sonuç olarak Çanakkale Cephesi'nde hava savaşlarında yaşanan havacılık deneyimlerinin, tarafların sonraki yıllarda askeri havacılık alanında gerçekleştirdikleri ilerlemelere temel teşkil ettiğini de belirtmek gerekir.

KAYNAKÇA

ALASYA, Fikret; “Türklerde Havacılık”, **Türk Kültürü**, Sayı: 34, Ağustos 1965

ANADOL, Cemal; **Türk Havacılık Tarihi**, İstanbul, 1990

ARMAOĞLU, Fahir; **20. Yüzyıl Siyasi Tarihi: 1914–1995**, Cilt 1-2, 11. Baskı, Alkım Yayınevi

ARTUÇ, İbrahim, **1915 Çanakkale Savaşı**, İstanbul: Kastaş Yayınları, 2004

Atatürk ve Türk Havacılığı; Hava Basım ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 1981

AYDEMİR, Şevket Süreyya; **Tek Adam**, Remzi Kitabevi, İstanbul, 1969

BAYRAK, M. Orhan; **Çanakkale Savaşları**, Bir Harf Yayınları, İstanbul, 2005

BELEN, Fahri, **20. Yüzyılda Osmanlı Devleti**; Remzi Kitabevi, İstanbul, 1979

Birinci Dünya Harbinde Çanakkale Cephesi; V. Cilt, 2. Kitap, Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı Harp Tarihi Yayınları, Seri No. 3, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1978

Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi: Çanakkale Cephesi Harekatı (Haziran 1914–25 Nisan 1915), V. Cilt, 1. Kitap, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1993

Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekatı; IX. Cilt, Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı Resmi Yayınları, Seri No: 3, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1969

CANDAŞ, Erden (ed); **1911'den 2000'lere Hava Kuvvetleri**, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara, 1993

Communiqués the Joint Turkish – Israeli Military Conference I (9–12 April 2000 İstanbul); Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 2000

DERYAKULU, Nejat; “Birinci Dünya Harbinde Filistin Semalarında Hava Muharebeleri”, **Silahlı Kuvvetler Dergisi**, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Yıl:107, Temmuz 1988

GÜNESEN, Fikret; **Çanakkale Savaşları**, Kastaş Yayıncılık, İstanbul, 1986

HAMILTON, Ian, **Çanakkale Günlüğü**; çev. Osman Öndeş, Hürriyet Yayınları, İstanbul, 1972

KANSU, Yavuz, ŞENSÖZ, Sermet, ÖZTUNA; Yılmaz, **Havacılık Tarihinde Türkler**, Hava Kuvvetleri Basım ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 1971

KAYABALI, İsmail, ARSLANOĞLU, Cemender; **Çanakkale Zaferi 1915**, Ankara, 1975

KEYÜSK, Mazlum; **Türk Havacılık Tarihi: 1912–1918**, Uçuş Okulları Basımevi, Eskişehir, 1950

MANGO, Andrew; **Atatürk**, Sabah Kitapları, İstanbul, 2000

MOOREHEAD, Alan; **Çanakkale Geçilmez: Gallipoli**, çev: Günay Salman, Milliyet Yayınevi, İstanbul, 1972

MÜHLMAN, Carl; **Çanakkale Savaşı**, Timaş Yayınları, İstanbul, 1998

MÜTERCİMLER, Erol; **Bu Vatan Böyle Kurtuldu**, 4. Baskı, Alfa Yayınevi, İstanbul, 2005

_____ ; **Korkak Abdul'den Coni Türk'e: Gelibolu 1915**, 2. Baskı, Alfa Yayıncılık, İstanbul, 2005

Osmanlı Devri Osmanlı İtalyan Harbi; Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı Resmi Yayınları, Seri No: 5, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1969

PACTEAU, S., MOUGEL, F. C.; **Uluslararası İlişkiler Tarihi**, (çev: Galip Üstün), İstanbul: İletişim Yayınları, 1995

PALMER, Alan; **Osmanlı İmparatorluğu: Bir Çöküşün Yeni Tarihi**, İstanbul: Yeni Yüzyıl Tarihi Dizisi, 1995

SANDER, Oral; **Siyasi Tarih: İlkçağlardan 1918'e**, 6. Baskı, Ankara: İmge Kitabevi, 1998

SÜER, Hikmet; "Çanakkale Muharebelerinde Türk Pilotu", **Çanakkale Muharebeleri: 75. Yıl Armağanı**, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1990

TUNÇOKU, Mete, TAŞKIRAN, Cemalettin, **Çanakkale, Churchill ve Anzaklar**, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 2000

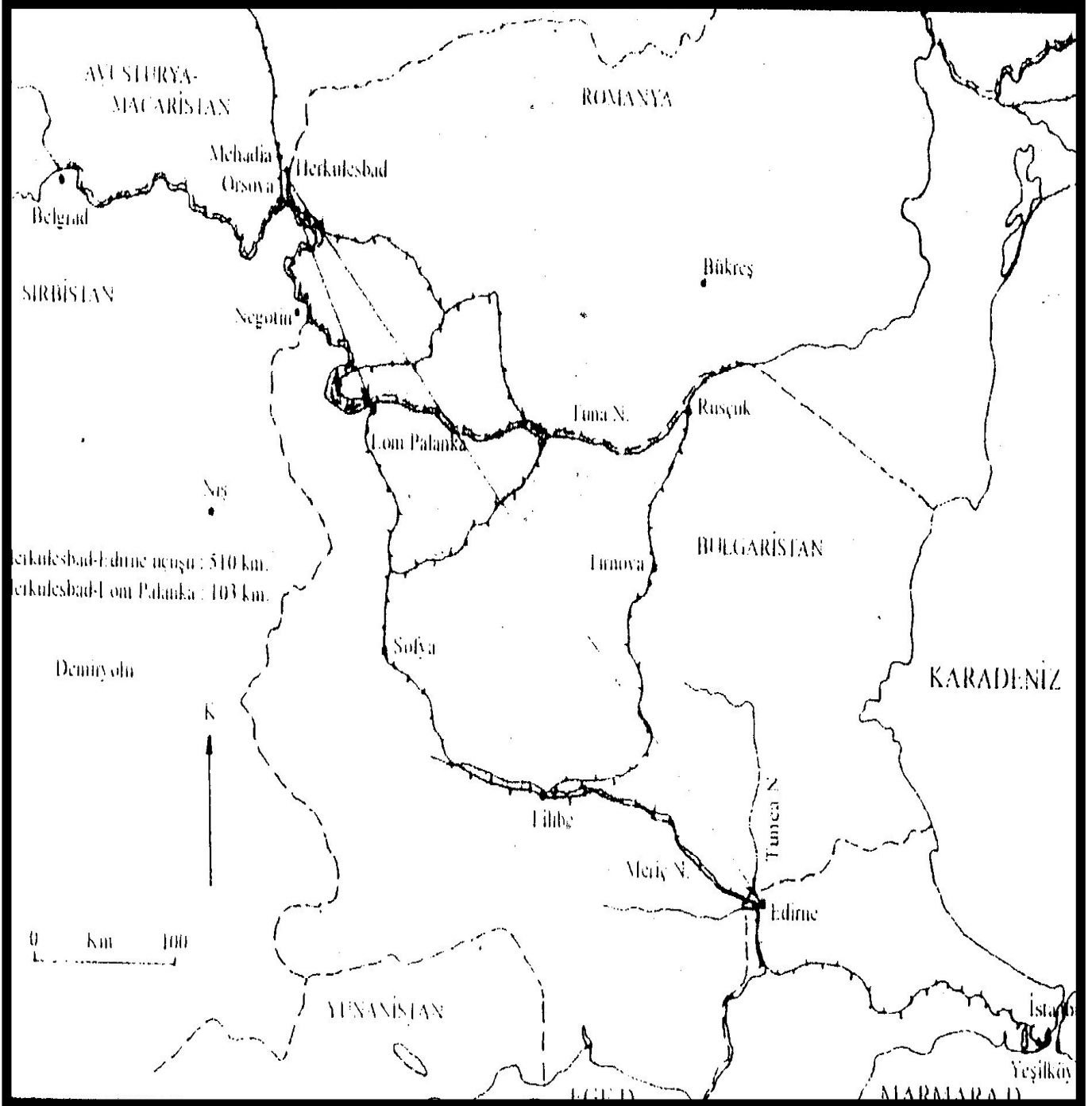
Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Osmanlı Devri Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Çanakkale Cephesi Harekatı (Haziran 1915 – Ocak 1916); V. Cilt, 3'ncü Kitap, Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Tarih Yayınları, Seri No:3, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1980

ÜLMAN, Haluk; **Birinci Dünya Savaşı'na giden Yol ve Savaş**, Ankara: İmge Kitabevi, 2002

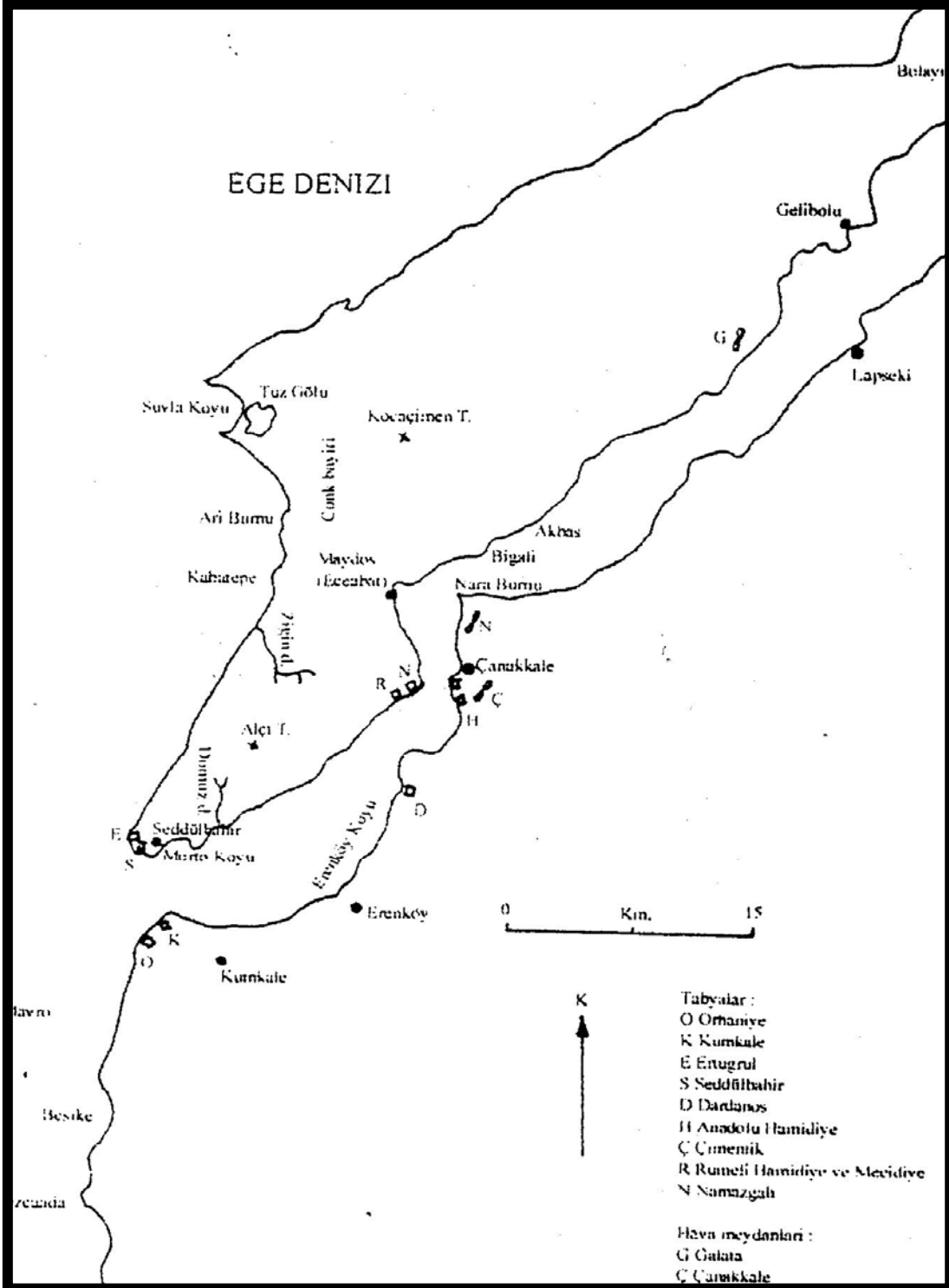
WHISTLER, Richard; “Over the Wine Dark Sea: Aerial Aspects of the Dardanelles, Gallipoli Campaign, Part III, Turco-German Aviation, **Over the Front**, Volume: 9, No: 3, 1994

YILMAZER, Bülent; **Çanakkale Hava Savaşları**, Mönch Türkiye Yayıncılık, Ankara, 2005

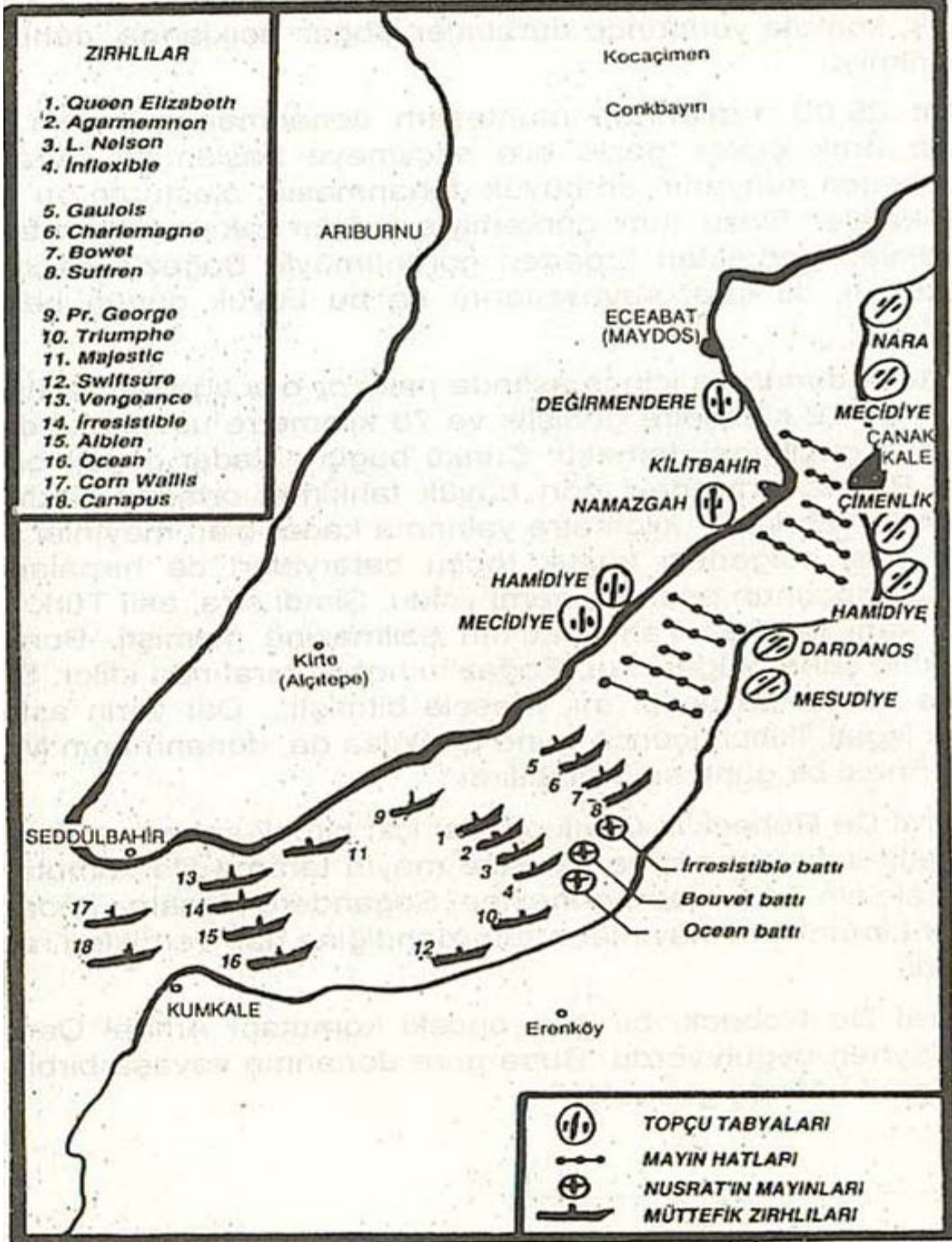
EK'LER



SAVAŞIN İLK AYLARINDA ALMANYA'DAN UÇAK SEVKİYATI İÇİN TAKİP EDİLEN ROTA



ÇANAKKALE HAREKAT ALANI



İTİLAFLI DEVLETLERİN ÇIKARMA HAREKAT PLANI

1 NCI BÖLÜK (1915)

Yeri : Galata
Çanakkale Mevkii Müstahkem emrinde, (1 Ocak-Temmuz)
5 nci Ordu emrinde, (7 Temmuz – 31 Aralık)

Bölük Kumandanları

Pilot Mülazım Preussner (Mart-Haziran)
Pilot Mülazım evvel Tahsin (Haziran-Ağustos)
Rasıt Yzb. Körner (Eylül-Aralık)

PİLOTLAR

Mülazım evvel Cemal
Yzb.Serno (17-25 Mart, Mayıs başı
Temmuz ortası, Ağustos)
Mülazım Seidler
Mülazım Garber
Mülazım Röder
Mülazım evvel Mehmet Ali
Mülazım evvel Abdullah
Mülazım Fünfhausen
Mülazım evvel Ali Rıza

RASITLAR

Dz.Yzb.Hüseyin Sedat (25 Temmuz'a kadar
Mülazım Osman Tayyar (Mart-Mayıs)
Dz.Yb.Schneider (Mart)
Mülazım Cevdet (Temmuz)
Mülazım Emin Nihat (Temmuz)
Mülazım Süleyman Sırrı (Temmuz)
Mülazım evvel Hüseyin Hüsnü (Temmuz)
Mülazım evvel Salih Rafet (Temmuz)
Mülazım evvel Cemil (Temmuz)
Mülazım evvel Ahmet Fehmi (Eylül)
Mülazım Orhan (Eylül)
Mülazım Şakir Hazım (Eylül)
Mülazım evvel Von Schlichting

BÖLÜKTEKİ TAYYARELER

Bleriot XI-2

Ertuğrul (22 Mart'ta gitti)

Rumpler B1

R 1 (17 Mart – Temmuz)
R 3 (10 Temmuz-Eylül)
R 4 (10 Temmuz-Eylül)
R 8 (10 Temmuz-Eylül)

Albatros B1

A 2 Kal
A 3 (Nisan-Temmuz)
A 4 (Nisan-Temmuz)
A 11 (Kasım-Aralık)
A 12 (Kasım-Aralık)

Fokker E1

F- 1 (25 Ekim'de Kal)

Albatros C-1

AK 1 (Eylül-Aralık)
AK 2 (Eylül-Aralık)
AK 3 (Ekim-Aralık)
AK 4 (Ekim-Aralık)

Her ay faal tayyare ortalaması 3'dür.

Aralık sonu 6 tayyare

Bölük mevcudu :30 – 145 kişi

5 binek, 2 koşulu araba

EK-5

1915 YILINDA OSMANLI ORDUSUNA KATILAN KARA TAYYARELERİ

<u>TÜRK ASKERİ NO</u>	<u>ALMAN ASKERİ NO</u>	<u>FABRİKA NO</u>	<u>GELİŞ DURUMU</u>
Albatros B 1 tipi, keşif 100 B.lik Mercedes motorlu, silahsız bomba taşır.			
A 2	---	---	Mart 1915 trenle
A 3	---	567	Mart 1915 ternle
A 4	---	---5	Mart 1915 trenle
A 8	---	554	Aralık sonu
A 9	---	---	Aralık sonu
A 10	---	---9	Aralık sonu
A 11	1173/15	577	Ekim
A 12	1172/15	576	Ekim

A 1, A 5 Sofyada A 6 Filibede A 7 Nişte kaldı.

ALBATROS C 1 tipi,silahlı keşif, 160 B.lik Mercedes motorlu,makineli tüfeği var, bomba taşır.

AK 1	---	1014	Ağustos 1915
AK 2	---	996/15	Eylül 1915
AK 3	447	1015/15	Ekim 1915
AK 4	448	1016/15	Ekim 1915
AK 5	449	1017/15	Kasım 1915
AK 6	577	1173/15	Kasım 1915
AK 7	576	1172/15	Kasım 1915

RUMPLER B 1 Tipi, keşif, 100 B. lik Mercedes motorlu silahsız, bomba taşır.

R 1	993/14	315	Mart başı olarak
R 2	669/14	---	16 Temmuz
R 3	998/14	316	6 Haziran uçarak
R 4	1030/14	296	20 Haziran uçarak
R 5	1031/14	---	29 Mayıs Tuncaya düştü.
R 6	1036/14	292	14 Ekim
R 8	474/14	267	Temmuz
R 11	1040/14	306	Temmuz
R 12	1039/14	305	Temmuz
R 13	964/15	462	Aralık sonu
R 14	955/15	408	Aralık sonu
R 15	963/15	461	Aralık sonu
R 16	966/15	404	Aralık sonu
R 17	960/15	455	Aralık sonu
R 18	958/15	---	Aralık sonu

R 9 ve R 10 Czernahevitz de kaza geçirdi orada kaldı.

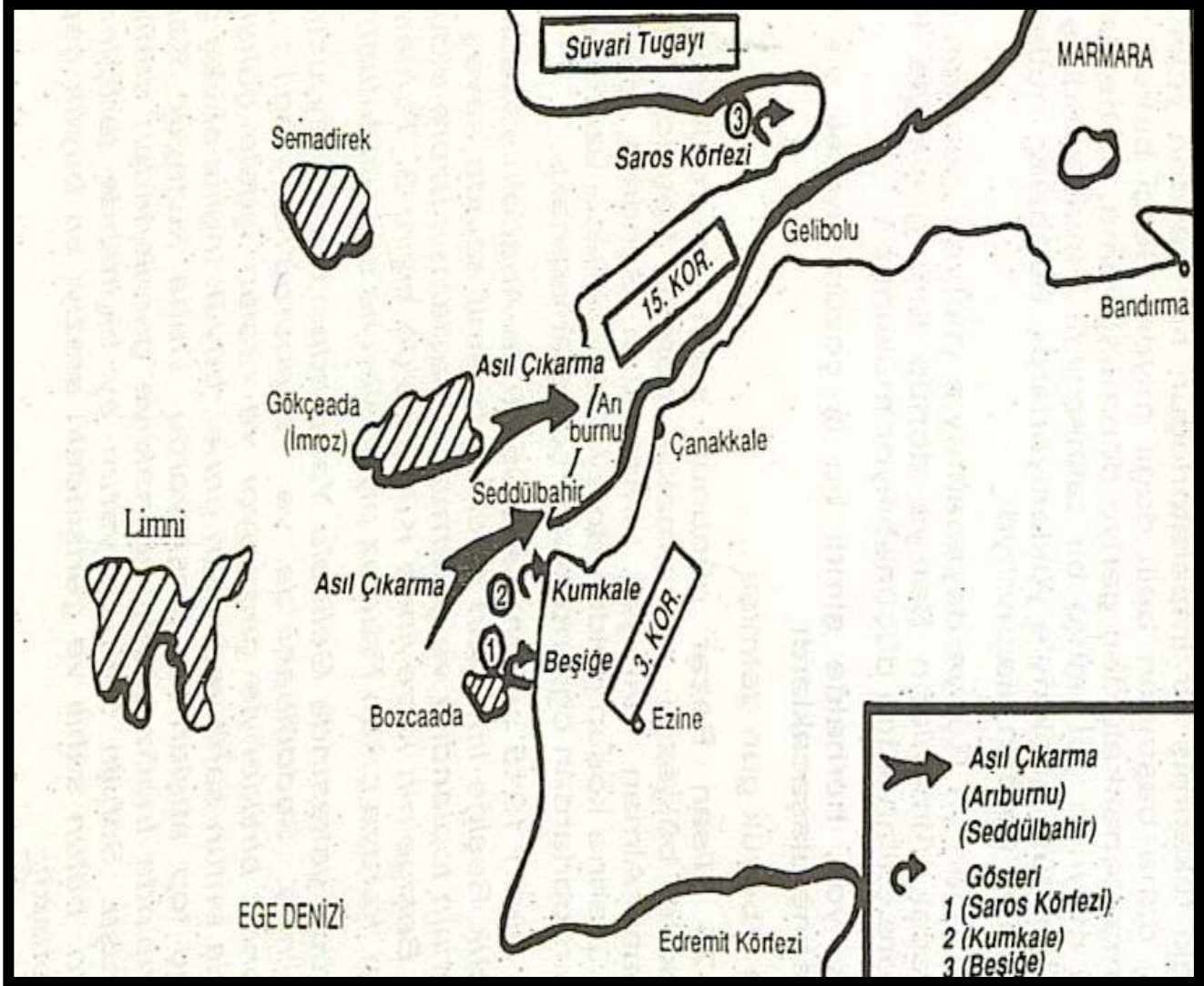
LVG B 1 tipi, keşif, 100 B.lik Mercedes motorlu, silahsız, bomba taşır.

LVG 2	657	---	Haziran
LVG 3	659	---	Haziran

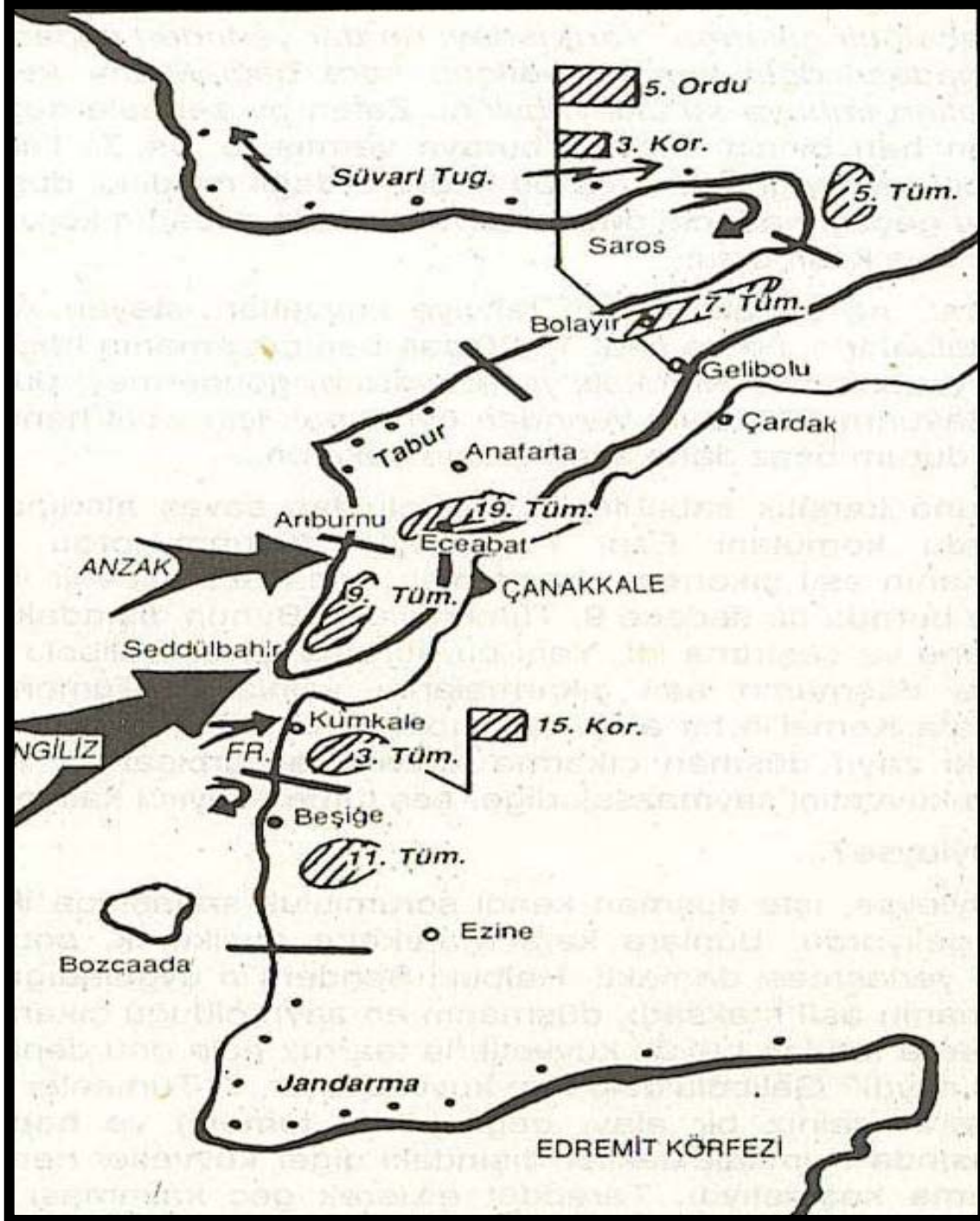
LVG 1 Sırbistan'da Temmuz'da el kondu.

FOKKER E tipi, av,100 B. lik Gnome (Oberursel) motorlu, makineli tüfeği var.

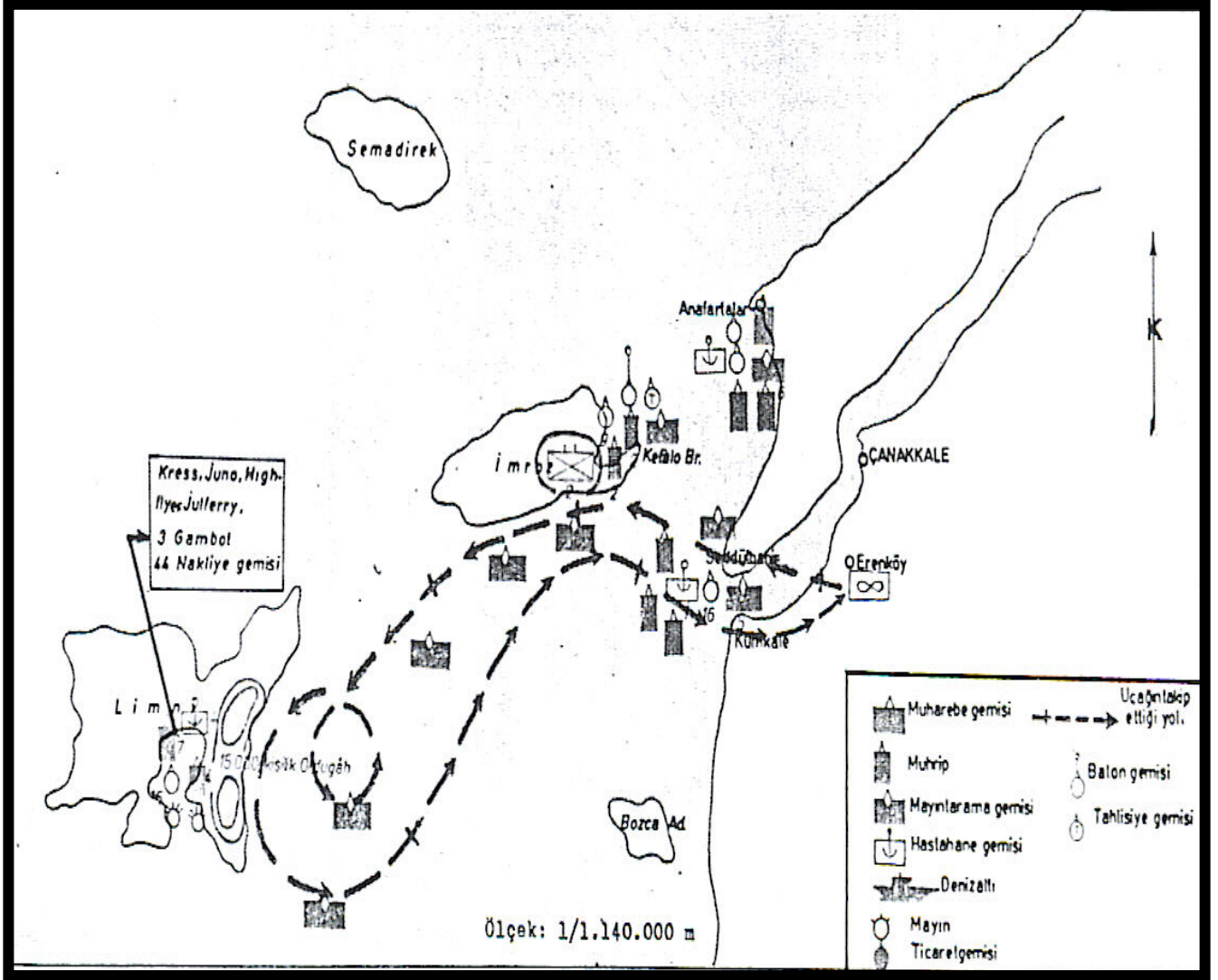
F 1	36/15	---	Eylül 1915
F 2	108/15	361	Aralık 1915
F 3	96/15	349	Aralık 1915
F 4	93/15	346	Aralık 1915



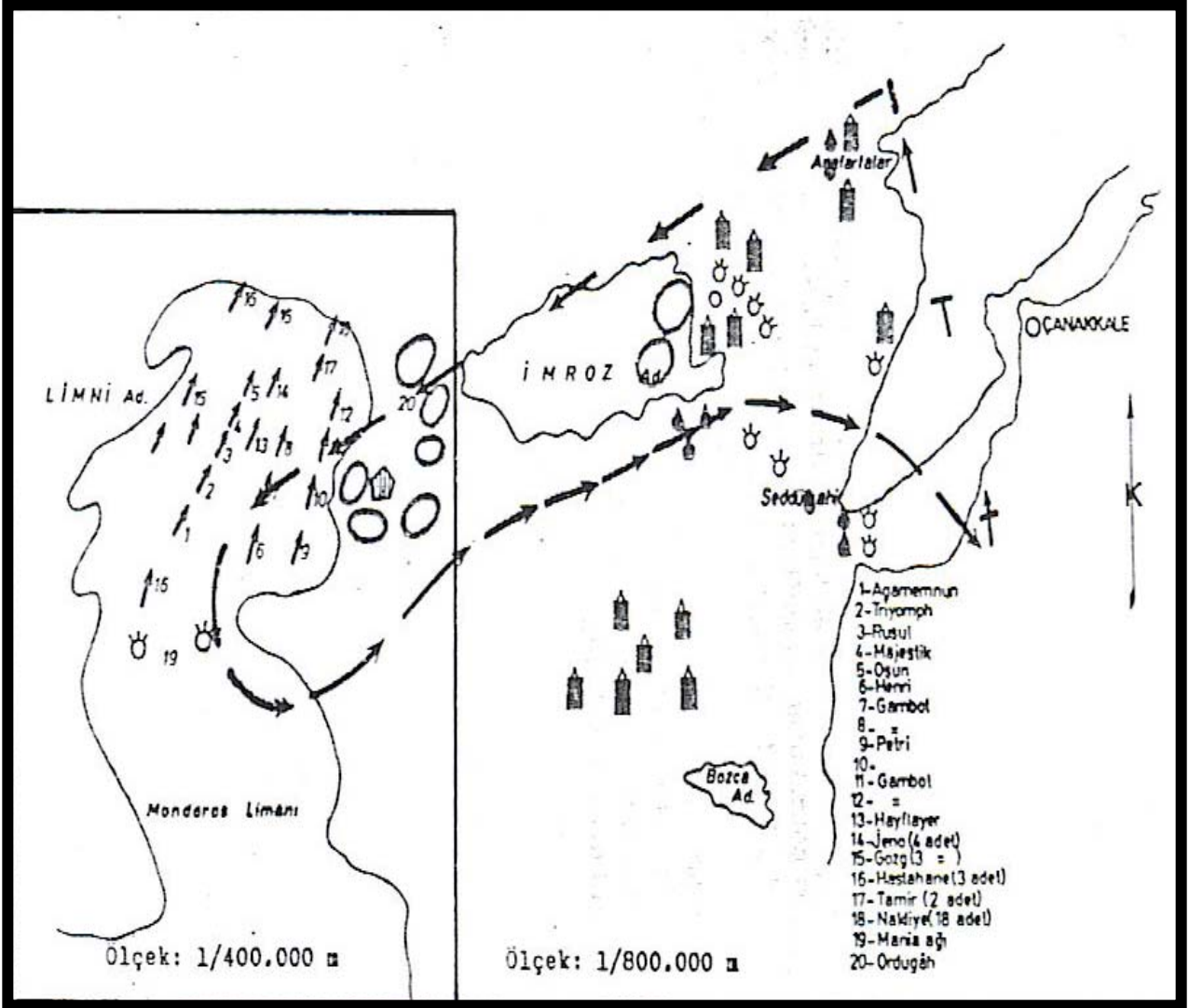
MÜTTEFİK ÇIKARMASI 25 NİSAN 1915



KARA SAVAŞLARI BAŞLIYOR 25 NİSAN 1915



31 MAYIS 1915 GÜNÜ YAPILAN HAVA KEŞFİNE GÖRE
DÜŞMAN DURUMU



**13 HAZİRAN 1915 TARİHİNDE İMROZ VE LİMNİ
DOLAYLARINDA YAPILAN HAVA KEŞFİ**

1 NCI BÖLÜK (1916)

Yeri :Galata

5 nci Ordu emrindedir.

5 nci Ordu Tayyare Kıtaat Kumandanı :Bnb.Schueler Von Krieken

BÖLÜK KUMANDANLARI

Rasıt Yzb. Körner

Rasıt Mülazım evvel Von Schlichting

Rasıt Mülazım Fisher

Pilot Mülazım evvel Croneiss, (Ekim'den sonra)

PİLOTLAR

Mülazım evvel Faller Arthur

Mülazım Preussner

Mülazım evvel Fünfhausen

Mülazım Milens

Çvş. Pomerich

Başçavuş Dobberstein

RASITLAR

Yzb.Kettembeil

Mülazım evvel Anschwitz

Mülazım Klingebiel

Mülazım Berkhausen

Mülazım İbrahim Nafiz

TAYYARELERİ

Albatros B I

A 11 (Marmara'da kayboldu)

Gotha 3 (İlk aylarda mevcut)

LVG B 1

LVG 2 (Mayıs'ta kırıldı)

LVG 3

GOTHA LD 2

A 12 (Ocak'ta ayrıldı)

Albatros C1

AK 3 (Ocak'ta ayrıldı)

AK 4 (Nisan'da ayrıldı)

AK 5 (Ocak'ta ayrıldı)

AK 7 (Ocak'ta ayrıldı)

AK 24 (Aralık'ta geldi)

AK 39 (Aralık'ta geldi)

AK 41 (Aralık'ta geldi)

Rumpler B 1

R 15 (Haziran'da geldi)

Ocak'ta, bölükte silahlı 4 Albatros C tayyaresi. 2 Albatros B keşif tayyaresi vardır. Şubatla Kasım arasında iki keşif tayyaresi vardır. Aralıkta takviye oldular.

Bölüğün Ocak'taki mevcudu :18 Subay 132 Er

Bölüğün Şubat'taki mevcudu : 2 Pilot 32Er 3 Makinist

Yzb.Körner ocak ortasında Serno'nun yerine vekalet etti. Sonra Türkiye'den ayrılarak Batı Cephesinde öldü.

6 NCI AV BÖLÜĞÜ (1916)

Yeri : Galata (Ocak –Mart),Çanakkale)Nisan-Aralık)
5 nci Ordu emrindedir.

BÖLÜK KUMANDANLARI

Pilot Yzb.Buddecke

Mülazım evvel Croneiss

PİLOTLAR

Mülazım evvel Schuz

Mülazım Croneiss (Mülazım evvel Croneiss'in kardesi)

Mülazım Meinecke

TAYYARELERİ

Fokker E II

F 2 (Mart'ta ayrıldı)

F 3 (Ocak'ta ayrıldı)

F 4 Eylül'de ayrıldı)

F 9 (Aralık'ta geldi)

F 11 (Ağustos'ta geldi)

Bölükte ortalama iki tayyare vardı. Altıncı Bölük bir süre 1 nci Bölükle birleşmiştir.

FOTOĞRAFLAR
KAYNAK: HV.K.K.LİĞİ ARŐİVİ



BLERIOT XI-2

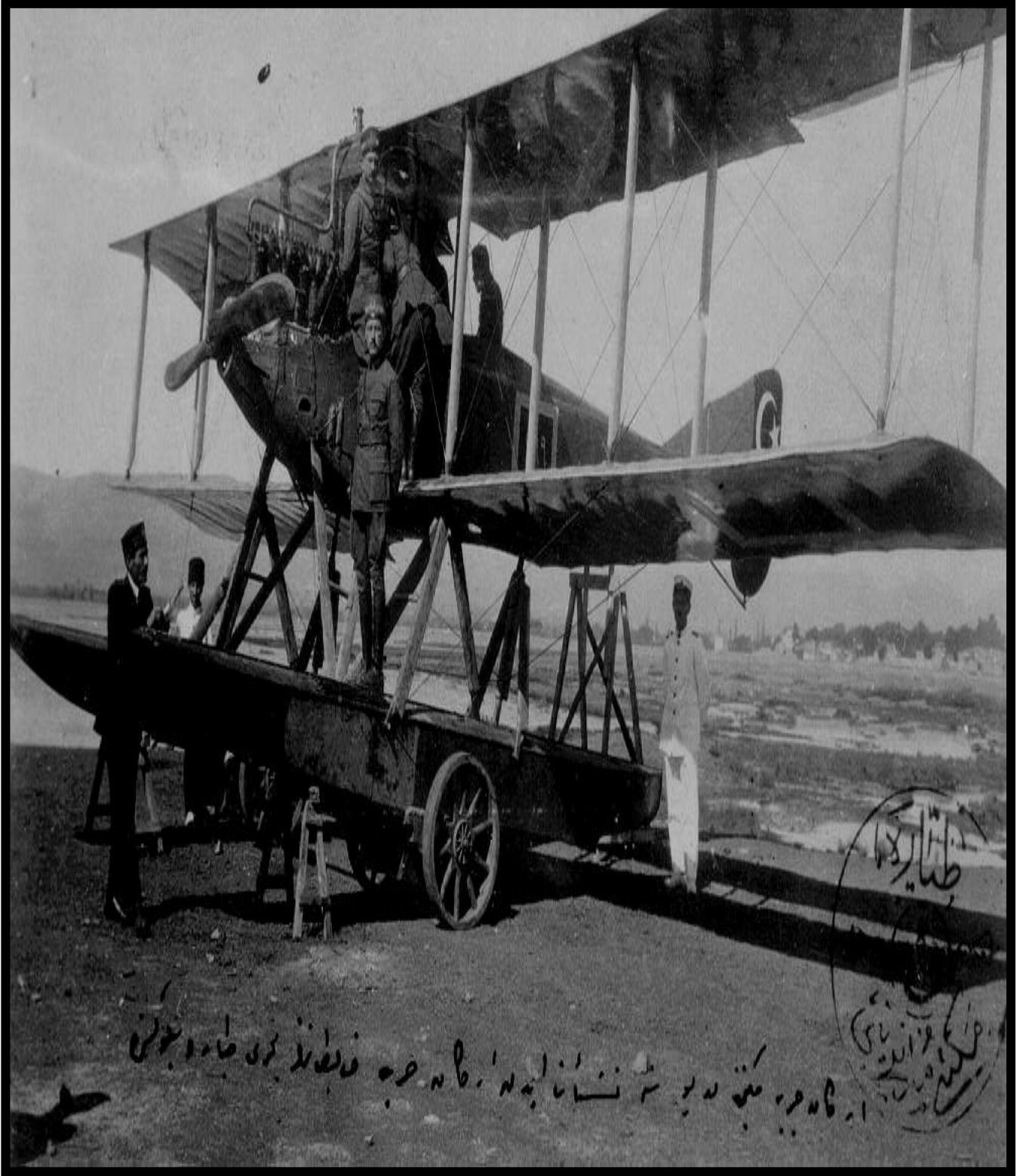


BREQUET





ALBATROS B.I

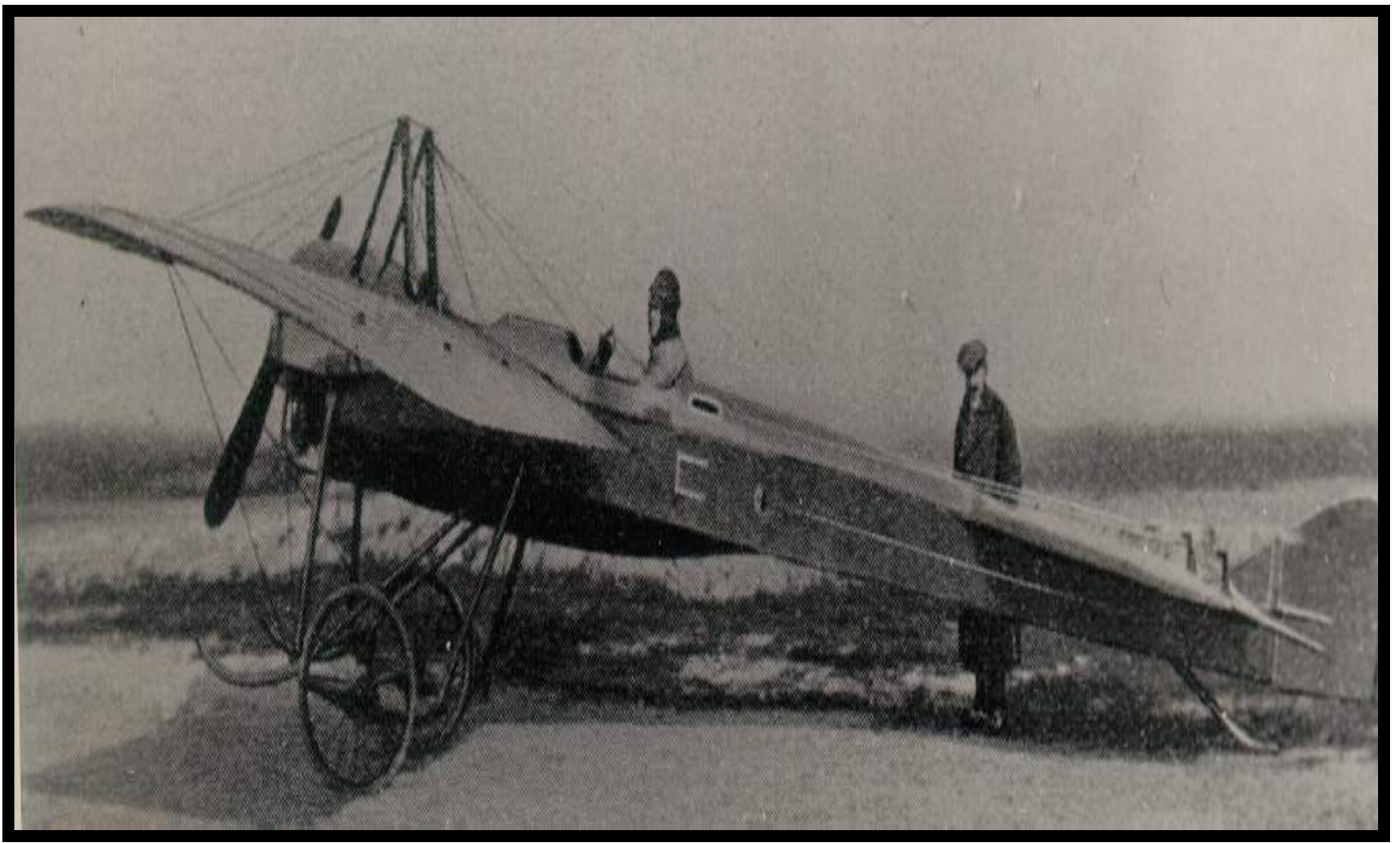


GOTHA DENİZ TAYYARESİ



FOKKER STAFFEL





DEPERDUSSIN





ERICH SERNO
(1886-1963)



ÜTĞM. FAZIL BEY



TGM. CEMAL BEY



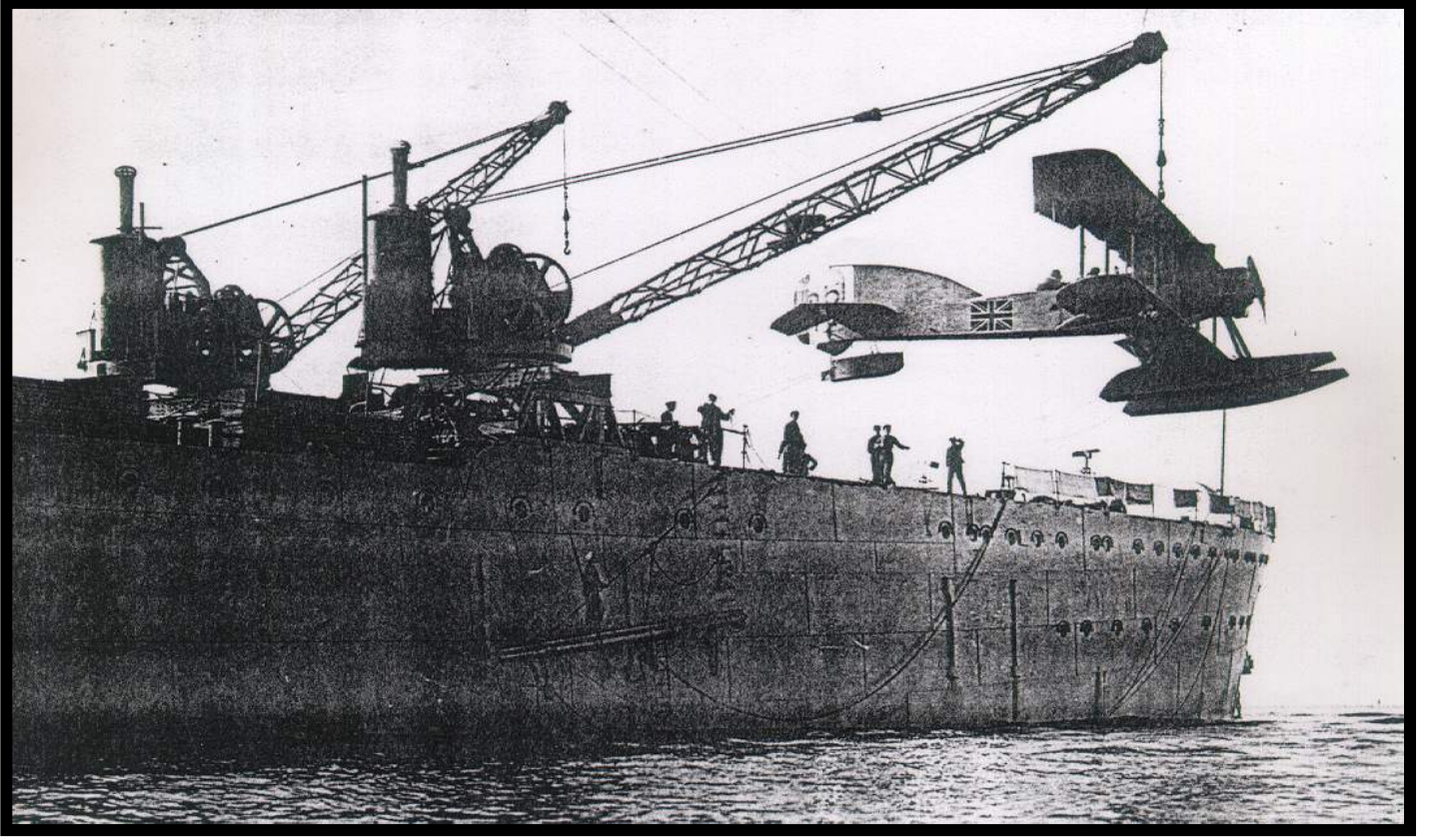
YZB. SAVMI BEY



PLT. ÜTĞM. ALI RIZA



RASIT TĞM. ORHAN



UÇAKLARIN VİNÇLE DENİZE İNDİRİLİŞİ

