

ÇANAKKALE SAVAŞLARI TARİHİ

CİLT IV

Editör

Doç. Dr. Mustafa DEMİR

değişim[®]
yayımları

© 2008 DEĞİŞİM YAYINLARI

Editör

Doç. Dr. Mustafa DEMİR

İç Düzen

D. Ali DERVİŞOĞLU

Kapak Tasarım

Aydın Yıldırım DURAN

I S B N

978-605-0042-01-6

1. Basım

İstanbul - Ocak 2008

Baskı - Cilt

Melisa Matbaası

DEĞİŞİM YAYINLARI
Çatalçeşme Sk. 52/2
Cağaloğlu / İSTANBUL
Tel: 0 (212) 514 29 71
Faks: 0 (212) 514 42 31

bilgi@degisimyayinlari.net
www.degisimyayinlari.net

Bu kitabın tüm yayın hakları DEĞİŞİM YAYINLARI'na aittir. Yayınevinden yazılı izin alınmaksızın kısmen veya tamamen alıntı yapılamaz, kopyalanamaz ve çoğaltılamaz.

ÇANAKKALE SAVAŞINDA TÜRK HAVA HAREKATI

Dr. Zekeriya Türkmen

Kuşlar gibi uçarak uzun mesafeleri kısa sürede aşmak her zaman insanoğlunun içinde bir tutku olmuştur. Türkler, modern havacılıklı teknolojiyle hemen hemen diğer milletlerle aynı tarihlerde tanıştılar. Gerçi, eski dönemler araştırılırsa, Osmanlı öncesi dönemden itibaren küçük başarılar şeklinde sonuçlanmasına rağmen Türklerin uçuş deneyimlerini sıkça tekrarladıkları görülür. Kademeli yakıtlı roket sistemini geliştiren Lâgari Hasan Çelebi, IV. Murat döneminde başarılı bir şekilde uçuşunu gerçekleştirmişti. Bunu Hezarfen Ahmet Çelebi takip etmiş, paraşütün ilkel tipi olan kartal kanatları ile Galata kulesinden Üsküdar'a uçarak başarmıştır.¹

Batı dünyası, uçuşla ilgili olarak XVI. Yüzyılda Leonardo da Vinci'nin düşündüklerini, XX. Yüzyılın başında gerçekleştirdi. 1900'lü yılların başında icat edilen uçak, kısa bir süre sonra savaş aracı olarak da kullanılmaya başlandı. İtalyanlar, Trablusgarp'ta uçağı ilk defa bir savaş vasıtası olarak kullandılar. Öteden beri Osmanlı Devleti de bu yeni buluşla ilgilenmekteydi. 1910 yılında başlatılan çalışmaların ardından Türkiye'de de havacılık konusu bir teşkilat etrafında birleştirildi.²

a. Türkiye'de Havacılığın Kurulması ve Gelişmesi

1910 yılında Avrupa'da havacılık alanındaki gelişmeler olurken bunu yakından izleyen ve önemini değerlendiren Osmanlı Hükümeti ve zamanın Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşanın emirleriyle 1911 yılında Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Riyasetinde Kurmay Yarbay Süreyya Bey başkanlığında askeri havacılıkla uğraşacak bir şube teşkil edilmesi kararlaştırılmıştı³. Bu şube sonradan Kıtâat-ı Fenniye ve Mevki-i Müstahkeme (Teknik Hizmetler ve müstahkem mevkiiler) Müfettişliğine bağlanmak suretiyle askeri havacılığın temelini oluşturmuştur.

Bu gelişmeleri takiben 1912 yılı başında İstanbul-Yeşilköy'de bir hava uçuş okulu açılmış, iki subay uçuculuk eğitimi için Fransa'ya gönderilmiş, havacılıkta ileri gitmiş ülkelerde inceleme

* Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt (ATASE) Başkanlığı, Türk Askeri Tarih Komisyonu (TATK) Genel Sekreteri ve Askeri Tarih Şb. Md. Bu çalışmamı Çanakkale'nin Kahraman Türk havacılarına adıyorum.

¹ Hava Harp Tarihi Şubesi Yay., Resimlerle Havacılık Tarihi, Ankara 1964, s. 5. Ayrıntılı bilgi için bk., Yavuz Kansu-Servet Şensöz-Yılmaz Öztuna, Havacılık Tarihinde Türkler, c. I, Hava Kuvvetleri K.İği Yay., Ankara 1971, s. 10–24, 33–45. Ayrıca bk., Stuart Kline, Türk Havacılık Kronolojisi, İstanbul 2002, s.10, 44–45.

² Yavuz Kansu, Aynı eser, s. 25–33, 46 vdd.

³ Süreyya İlmen, Türkiye'de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi, İstanbul 1947, s. 8–9.

⁴ Süreyya İlmen, Aynı eser, s. 20–23; Stuart Kline, Aynı eser, s. 12, 55–60.

yapmak, uçak, balon satın almak ve uçuş öğrenimi almak maksadıyla bir heyet de Avrupa'ya gönderilmiştir. Fransa'ya gönderilen subaylar pilot diplomasını alarak memleketine döndükten sonra Fransa'dan satın alınan uçaklarla Hava Uçuş Okulu'nda pilot ve râsıt (gözleyici) yetiştirilmesine başlanmıştır⁵.

Balkan Harbinden sonra, Askeri Havacılık Teşkilatı'nın geliştirilmesi, eğitimi ve personelin yetiştirilmesi için Fransa'dan Pilot Yüzbaşı De Goys mukavele ile Yeşilköy Uçuş Okulu Müdürlüğüne getirilmiştir. De Goys Fransa'dan alınan uçaklarla pilot yetiştirilmesine hız vermiş ve Türk askeri havacılığının gelişmesine katkıda bulunmuştur⁶. Birinci Dünya Harbinde Türkiye'nin Almanlar safına katılması üzerine De Goys Fransa hükümetinin de telkiniyle memleketine dönünce, halktan toplanan yardımlarla Fransa'ya ısmarlanan kara ve deniz uçaklarımıza el konulmuştur. De Goys'ten sonra Hava Uçuş Okuluna Topçu Binbaşı Latif atanmıştır⁷.

Eldeki uçak ve uçucular Türk ordusunun ihtiyacına yeter sayıda değildi⁸. Bu nedenle Alman hükümetiyle ilişki kurularak uçak, uçucu, yedek malzeme ve eğitim için personel istendi. Yapılan tekliflerin uygun karşılandığı ve Almanya'dan bir miktar uçak ve pilot gönderileceği öğrenildi. Almanya safında harbe girildikten sonra istenilen uçak ve pilotlar gelmeğe başlamış, Türk askeri havacılığının yeniden teşkil ve düzenlenmesi maksadıyla da Almanya'dan Pilot Üsteğmen Serno uzman olarak gönderilmiştir⁹. Doğrudan doğruya başkomutanlık karargâhına bağlı olan bu subay, yardımcılarıyla birlikte Uçuş Okulunda Türk ordusuna pilot ve râsıt yetiştirmeye başlamış ve sonra başkomutanlıkta teşkilat, kadro, eğitim, tedarik, ikmal ve hava savunma gibi havacılığın bütün işlerini yürütmekte görevlendirilmiştir¹⁰.

b. Birinci Dünya Harbi Genel Seferberliği ve Savaşın İlk Yılında Türk Havacılığı

Başkomutanlık Vekâleti tarafından verilen seferberlik emrine göre, Yeşilköy Hava Uçuş Okulundaki tayyare bölümünde bulunan uçak ve uçucular harekete hazır bir duruma sokulmuşlardı. O sırada Hava Okulunda altı uçak bulunuyordu. Bunlardan Edremit ve Tarık Bin Ziyad adındaki uçaklar Doğu cephesine 3 ncü Ordu emrine gönderilmek üzere ayrılmışlar, okulda dört uçak kalmıştı¹¹. Bu arada yapılan bir düzenleme ile Muharebe ve Muvasala (haberleşme ve ulaşım) Dairesi havacılık kısmıyla birlikte genel karargâha bağlanmıştı¹².

Seferberliğin ilk günlerinde Yeşilköy'de hazırlanan uçaklardan ikisi İzmir'e biri de Çanakkale Müstahkem Mevkii Komutanlığı emrine göndermişlerse de uçucuların yetersizliği ve uçakta mey-

⁵ Süreyya İmen, Aynı eser, s. 24 vdd. Ayrıca bk., Gnkur. Bşk.lığı yay., Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekâtı, IX. cilt. (Haz: İhsan Göymen), Ankara 1969, s. 6.

⁶ Süreyya İmen, Aynı eser, s. 9.

⁷ Yavuz Kansu, Aynı eser, c.I, s. 159. Ayrıca bk., Stuart Kline, Aynı eser, s. 93-96.

⁸ 1914 yılı Ekim ayı itibarıyla Osmanlı ordularının elinde 5 kara 2 deniz uçağı mevcuttu. Bu sayı 1915 sonlarında 40'a, sonraki yıl ise 90'a çıkmıştır. Bütün savaş süresince Osmanlı ordularında 450 uçak kullanılmıştır. Bilgi için bk., Stuart Kline, Aynı eser, s. 97.

⁹ Süreyya İmen, Aynı eser, s. 9; Hava Harp Tarihi Şubesi Yay., Aynı eser, s. 11. Geniş bilgi için bk., Rezzan Ünalp, "Turkish Air Operations During the Dardanelles Campaign, March 1915 - January 1916", Cammuniques, The Joint Turkish-Israeli Military History Conference I (9-12 Nisan 2000), Genelkurmay Basımevi, Ankara 2000, s. 120-121.

¹⁰ Rudolf Holzhausen, Birinci Dünya Harbinde Almanya'nın Türkiye'ye Sağladığı Hava Desteği ve Çanakkale Havacıları, Çev. Fahri Çeliker, Ankara Gnkur. Basımevi, 1982, s. 9-10.

¹¹ Gnkur. ATASE Arşivi, Klasör: 66, Dosya: 326, Belge: 22.

¹² Yavuz Kansu, Aynı eser, c.I, s. 171.

dana gelen teknik bir arızadan dolayı geri getirilmişlerdi¹³. 25 Ağustos 1914'te yapılan ikinci teşebbüste Üsteğmen Fazıl'ın uçtuğu bir deniz uçağı Nara'daki alana inmeyi başarmıştır¹⁴. Uçağın Çanakkale'ye gelmesi ile boğaz dışında, Bozcaada ve Limni adasındaki İngiliz deniz ve diğer kuvvetleriyle tesislerinin havadan keşfedilmesi planlanmıştı ancak, uçakta arıza ortaya çıkınca planlar bir süre için ertelenmiştir¹⁵.

Seferberliğin başlangıcında uçuş okuluna yeni alınan tayyareciler Türk eğitimcilerin özellik de Üsteğmen Salim'in yönetiminde eğitimlerini sürdürdüler. Ancak, seferberliğin gerektirdiği savaş görevleri dolayısıyla yetişkin pilotlarımızın eğitimlik yapması mümkün olmadı.

Türk ordusunun seferberliğin ilanı sırasındaki uçak durumu şu şekildeydi:

1 adet Rumpler (adı Fethi) pilotu Üsteğmen Şakir,

2 adet Bleriot (adları Edremit, Tarık Bin Ziyad) pilotları Üsteğmen Salim, Yüzbaşı Fesa

1 adet Deperdessin (adı Osmanlı) pilotu Üsteğmen Mehmet Ali (okul uçağı olmasına rağmen savaş nedeniyle askeri hizmete alındı)

2 adet Nieuport Deniz (birinin adı Mahmut Şevket Paşa) pilotları Fazıl ve yeni yetişen denizcilerden biri

1 adet Ponnier ile 1 adet Bleriot (adı Ertuğrul) tamirdedir.

Okul uçağı olarak:

3 adet (Bleriot, Pingouin, Deperdessin) uçak kullanılamayacak şekilde kırım geçirmiştir¹⁶.

Seferberliğin başlangıcında Türk hava kuvvetleri sadece işe yarar beş uçakla savaşa girmek durumunda kaldı. Havacılık okulu yeni yetişen öğrenciler için Eylül ayında en az dört uçağı ihtiyaç duyuyordu. Birinci Dünya Savaşının patlak vermesinden dolayı bunların tedarik edilmesi çok güçtü. Nihayet İstanbul'daki Avigdor isimli bir temsilci, İtalya'da lisans altında yapılan Farman uçaklarından iki tanesinin satın alınabileceğini haber verdiğiinden Çanakkale'den dönen Pilot Fazıl ile okulu henüz yeni bitiren Avni, tüccar pasaportu ile İtalya'ya gönderilmiştir. Bu pilotlar alınacak uçakları Avusturya sınırından uçarak getireceklerdi. Ancak İtalyan hükümeti durumu haber alınca her iki pilotu da sınır dışı etti. Adı geçen şahıslar bu kez Alman hükümetinden resmen istenmiş uçakları almak için Almanya'ya geçtiler. Ancak uçaklar hazır olmadığından her iki pilot da Alman uçuş okullarında yeniden uçuş deneyimleri yapmışlar ve Alman uçuş brövesi alarak ülkeye geri dönmüşlerdir.

Bu sırada eldeki uçaklar, seferberlik planına göre dağıtılmaya başlandı. İki Bleriot marka uçak, Pilot Salim ve Fesa ile Doğu cephesine, Pilot Fazıl ise Nieuport uçağıyla Çanakkale Müstahkem Mevkii Komutanlığı emrine, bir adet Rumpler uçağı da Pilot Şakir Fevzi ile birlikte Kanal Harekâtı için tertiplendi.

¹³ Gnkur. ATASE Arşivi, Kls: 4669, Ds: H-1, F: 1-47.

¹⁴ Gnkur. ATASE Arşivi, Kls: 4669, Ds: H-1, F: 1-49.

¹⁵ Hikmet Süer, "Çanakkale Muharebelerinde Türk Pilotu", Çanakkale Muharebelerinin 75. Yıl Armağanı, Ankara Gnkur. Basımevi 1990, s. 137.

¹⁶ Yavuz Kansu; Aynı eser, c.1, s.171.

c. Çanakkale Muharebelerinde Türk Hava Harekâtı

1. 1914–1915 Yıllarında Türk Hava Kuvveti Teşkilatı ve Uçakların Temini Meselesi

1915 yılı için Osmanlı Devleti'nin hava teşkilat plânı şu şekildeydi:

Başkomutanlık karargâhına bağlı olan 13 ncü Umur-ı Havaiye Şubesinin¹⁷ altında Hava Uçuş Okulu, Balon Müfrezesi, Meteoroloji Şubesi yer almıştı. Bu arada cephelerdeki ordular emrine verilmek ve önemli bölgelere gönderilmek üzere tayyare bölükleri teşkil edilmiş ve bir kısmı da planlama aşamasında idi¹⁸. Bunlardan:

1 nci ve 6 ncü Tayyare Bölükleri Çanakkale'ye

2 nci Tayyare Bölüğü Irak'a gönderilecek,

3 ncü Tayyare Bölüğü Uzunköprü'de

4 ncü Tayyare Bölüğü Adana'ya gönderilmiş,

5 nci Tayyare Bölüğü 2 nci Ordu'ya

7 nci Tayyare Bölüğü Kafkas Cephesine gönderilmek üzere planlanmıştır¹⁹.

Bundan başka bir tayyare bölüğü Şam'da, bir tayyare bölüğü de Keşan'da bulunuyordu. Ayrıca bir de Sabit balon bölüğü kurulmuştu. Bahriye Nezaretine bağlı deniz tayyare birliğinde, iki Nieuport eğitim, bir Körtis ve sekiz Gofa olmak üzere toplam olarak 11 uçak bulunmaktaydı. Tayyare bölükleri tahsis bakımından Harbiye ve Bahriye Nezaretlerine, tedarik, idarî faaliyetler ve ikmal-iaşe bakımından 13 ncü Umur-ı Havaiye Şubesine bağlıydılar. Öte yandan, muharebede kullanılmaları durumunda, iskân ve iaşe bakımından emrine verildikleri ordular grubu ve ordu komutanlıklarına bağlı idiler²⁰.

1915 yılı Ocak ayında Prusya ordusunun parlak bir hava subayı olan Üsteğmen Serno yüzbaşı rütbesiyle Osmanlı havacılığını düzenlemek için getirildi²¹. Yüzbaşı Serno'nun yardımcılığına ise iyi derecede Almanca bilen Pilot Üsteğmen Şakir görevlendirildi²². 12 sivil Alman pilotu da uygun bulunan teknisyenler de, küçük zabıt rütbeleriyle hizmete girdi. Ayrıca 32 kişi de monitör ve makinist sıfatıyla hizmete alındı²³.

Yeşilköy'deki Uçuş Okulunda, harap bir durumda bakıma muhtaç uçaklardan başka uçak yoktu. Birinci Dünya Harbi'nde Türk Donanmasında görev yapan Alman Amiral Hermann Lorey, "Türk Sularında Deniz Hareketleri" isimli eserinde "Elde mevcut tayyareler tek satırlı Bleriot

¹⁷ Stuart Kline, Aynı eser, s. 100.

¹⁸ Gnkur. Bşk.lığı yay., Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekâtı, IX. cilt., s. 40, Kuruluş 1.

¹⁹ Alman bölüklerine yedekleriyle 10–15 uçak tahsis edilirken Türk bölüklerinde 2–4 uçak ile yetinmek zorunda kalmaktaydı. Alman askerî pilotları geldikten sonra, sivil Alman pilotları iade edildi.

²⁰ Gnkur. Bşk.lığı yay., Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekâtı, IX. cilt., s. 33.

²¹ Rudolf Holzhausen, Birinci Dünya Harbinde Almanya'nın Türkiye'ye Sağladığı Hava Desteği ve Çanakkale Havacıları, s. 10, 63–64,

²² Rudolf Holzhausen, Birinci Dünya Harbinde Almanya'nın Türkiye'ye Sağladığı Hava Desteği ve Çanakkale Havacıları, s. 65.

²³ Hizmete alınan Alman pilotları şunlardır: Frank Seidler (9 Eylül 1912), Mühendis Heinz Erlich (16 Aralık 1911), Hugo Garber (3 Aralık 1913), Christoph Preussner (27 Haziran 1913), Albert Schafer (10 Mayıs 1913), Kurt Giro (11 Şubat 1919), Makine Mühendisi Hermann Röder (6 Eylül 1913), Johann Stockhausen (22 Eylül 1913), Benno König (29 Aralık 1912), Funfhausen, Böhm, Baldsum. Geniş bilgi için bk., Yavuz Kansu; Aynı eser, c. I, s. 181.

tayyareleri idi. Tecrübeli Türk tayyarecileri, bu ilkel uçaklarda insan gücünün başarabileceğinin azamisini yapmaktaydılar²⁴” demektedir.

Bu sırada uçaklar için Bakırköy İmalât-ı Harbiye Fabrikasında bomba ve konserve kutularından yararlanılarak fleşet imaline başlanılmıştı²⁵. Ayrıca Avusturya hava kuvvetlerinden pervane ustaları ve tezgâh temini ile Yeşilköy’de bir pervane imalathanesi kuruldu. Atölye, haftada dört pervane imal edilebilecek kapasiteye çıkarıldı.

Yıl sona ermeden uçak sayısındaki artış dolayısıyla Genel Karargâh emrinde 13 ncü Sahra Seyr-i Havaiye Şubesi kurularak havacılık işleri bu şubeye bırakıldı. Kasım ayında da 13 ncü şubenin adı “Umur-ı Havaiye” oldu. Başına Yüzbaşı Serno, yardımcılığına Üsteğmen Şakir getirildi. Şube, Harbiye Nezaretinin Hassa Dairesinde çalışmalarına başladı.

Diğer yandan Deniz Tayyare Teşkilatı da çalışmalarına hız verdi. Bu teşkilât yapı olarak Bahriye Nezaretine bağlıydı. Deniz Tayyare Mektebi Yüzbaşı Necmi’nin yönetiminde Yeşilköy’de kuruldu.

Karadeniz, Adalar Denizi ve boğaz önlerinde yer alan bölgelerindeki uçuşların emniyeti için 1915’te Alaim-i Cevviye (Meteoroloji) adıyla gözetleme merkezleri açıldı. Önce İstanbul ve Edirne’de Almanların yönetiminde Rasadât-ı Havaiye (Hava Gözetleme) Şubesi kuruldu. Bundan başka Gelibolu’da üçüncü bir şube daha kurulması kararlaştırılmıştı. Bu şubeler, rüzgârın geleceği doğrultuları ve hava değişikliklerine ilişkin bilgileri uçuşla ilgili makamlara bildirileceklerdi.

Osmanlı Devleti 11 Kasım 1914’te Rusya, İngiltere ve Fransa’ya karşı savaşa girince Alman hükümetine başvuran Başkomutanlık Vekâleti, 12 Rumpler B ve 12 Albatros B keşif uçağı olmak üzere toplam 22 uçak alımını gerçekleştirmişti. Bu uçaklar, Kafkas Cephesinde bulunan 3. Ordu ile Filistin Cephesindeki 4. Ordulara tahsis edildi. Bu esnada Türkiye’deki hava kuruluşunun başına getirilmiş olan Pilot Yüzbaşı Serno, Alman karargâhı ile uçakların Osmanlı Devleti’ne sevk işini planladı.

Türkiye’ye getirilecek uçakların nakli için düşünülen ilk tedbir, bunların demiryolu ile nakliydi. Esasen 12 sivil Alman pilot ve 32 makinist ile de sözleşme yapılmıştı²⁶. Avusturya-Macaristan, Romanya hududunun kesiştiği yerde Mehadya kasabasının güneyinde Herkülbad Czernahavit’de küçük bir askeri meydan bulunuyordu. Uçaklar buraya getirilecek, oradan da Bulgaristan’da Lom Palanka’ya uçurulacaktı. Lom’da gizlice sandıklanan uçaklar İstanbul’a gönderilecekti. İkinci olarak düşünülen yol ise, hudut istasyonu Orsova’dan trene bindirilecek, uçakların menşei Yunanistan’a aitmiş gibi gösterilip Romanya hududundan Bulgaristan’a getirilip doğrudan Türkiye’ye sevk edilecekti.

Hazırlanan plana göre her uçak sandığına, bir pilotla iki makinist refakat edecekti. Dikkat çekmemeleri için bunlara tüccar pasaportu verilerek seyahatleri sağlanacaktı. Çadır, hangar, bomba, fleşet gibi uçak yedek ve takımlarının sevkinde de aynı yol kullanılacaktı. 1915 yılı 4 ve 6 Şubatında ilk üç uçak Lom Palanga’ya uçtu. Tam sökülüp, plana uygun şekilde sandıklanarak Türkiye’ye yollanacakları sırada, bunlarla ilgili olarak Bulgar gazetelerinde haber yayımlanınca,

²⁴ Hermann Lorey; Türk Sularında Deniz Hareketleri (Çev: Tacettin Tulayman), c. II, Deniz Matbaası, İstanbul 1946, s. 14.

²⁵ Fleşet, ok uçlu bir türlü çividir. Konserve kutularına yerleştirilen yüzlerce çivi yukarıdan içine yerleştirilen patlayıcılarla birlikte düşman birlikleri üzerine atılıyor ve bomba etkisi yaratıyordu. Bk., Rudolf Holzhausen, Birinci Dünya Harbinde Almanya’nın Türkiye’ye Sağladığı Hava Desteği ve Çanakkale Havacıları, s. 67.

²⁶ Yavuz Kansu, Aynı eser, c.I, s. 181.

güç durumda kalan ve tarafsızlığını ilan etmiş olan Bulgar hükümeti artan baskılar nedeniyle uçaklara el koydu²⁷. Şubatın ortalarında müttefik kuvvetlerin Çanakkale dış tahkimatlarını bombardımanı karşısında Alman karargâhı nakliyatın devamını emretti. Bulgarlarla gizli müzakereler yapıldı. Neticede dört uçak daha Lom Palanka'ya indi. Mart başlarında ilk uçak Lom'dan kalkarak Edirne'ye pilot Seidler'in yönetiminde uçtu. Diğer üçü sandıklanarak Lom'dan Edirne'ye trenle getirildiler. Czernahavitz'de 7 uçak daha toplanmıştı. Ancak Bulgarlar izin vermeye yine yanaşmadı. Çanakkale'deki kritik durum dikkate alınarak bunların uçarak gelmesi kararlaştırıldı. Böylece uzun süre alan tren yolu nakli sorununun ortadan kaldırılması düşünülmüştü²⁸. Nisanın ilk günü Mehmet Ali buradan direkt uçuş denemesine girişti. Ancak motor arızasından dolayı Sofya civarına zorunlu iniş yaptı. Rus Büyükelçisi'nin müdahalesiyle uçağa Bulgarlar el koydu. Bu sırada Czernahavitz'de 4 ncü Ordunun özel uçağı, iki LVG ve eski siparişten iki uçak daha toplandı. Nisan sonunda Alman sivil pilotlarından biri, bir direkt uçuş denemesi daha yaptı. Ancak Tırnova'ya dört saat mesafede bir tarlaya mecburi iniş yaptı. Bulgar gazetelerinde çıkan haberler üzerine uçağa el konularak Filibe'ye getirildi²⁹.

Bu arada Romanya yoluyla ve trenle nakliyat yeniden denendi. İki LVG bu şekilde getirilebildi. Ancak bu yoldan başka bir nakliyat yapılamadı. Direkt uçuş girişimlerinde benzin depolarının yetersizliği anlaşıldığından uçaklara daha büyük benzin deposu takılarak uçuş yatırılması kararlaştırıldı. Mayıs sonlarında getirilen Böhm ve Alaaddin uçağı Tunca Nehri'ne düştü. 6 Haziran'da Pilot Hermann Bulgaristan'dan kalkıp ancak 7 saat sonra Edirne'ye indi. Bir başka uçağımız Sırp sınırına yakın Negotin şehrinde ateş yiyerek indirildi. 4 ncü Ordu için satın alınan özel uçak da aynı akıbeta uğradı. Haziran sonunda da Pilot Ali Rıza ve Tahsin birer uçağı Avusturya'dan direkt uçurarak getirdiler³⁰. Bu sırada Bulgarlarla yapılan müzakereler sonunda Şubat ve Nisan'da el konulan beş uçaktan üçü Bulgarlara bırakıldı. Diğer ikisi ise iade edildi. Temmuz'da üç uçak daha uçarak geldi. Ağustos ayında bir Fokker E av uçağı gönderildi. Ancak daha gelirken bu uçak kırıldı. Uzun süre yedekleri beklendi. Bu arada Türkiye'ye tahsis edilen 7 Albatros C silâhli keşif bombardıman uçağının birincisi Ağustos'ta diğerleri Eylül ve Ekim'de gelebildi. Ayrıca 3 Fokker avcısı Aralık'ta Umur-ı Havaiye Şubesi envanterine girdi. Bu şekilde zor şartlara rağmen yıl sonuna kadar 36 uçak getirilebildi. Ekim ayı başında Bulgarlar da Almanlar ve müttefikleri olan Avusturya Macaristan ve Osmanlı Devleti yanında harbe girdiğinden ulaşım sorunu ortadan kalkmış ve Kasım ayında yollar açılmıştır. Orşova'dan direkt nakliyat başladı. Ayrıca Rusçuk'a kadar nehir-den, sonra da trenle nakliyat yapılabiliyordu. Bundan sonra nakliye problemi kalktı.

Deniz uçakları ise 1915 yılı Şubat ayında Yüzbaşı Savmi, İsmail ve Yahya'dan kurulu bir heyet tarafından getirilecekti. Heyet, Almanya'ya varınca uçakların henüz yapılmakta olduğunu görmüş, orada boş durmamak için ne yolda hareket edecekleri hakkında Bahriye Nezaretinden talimat istemişlerdi. Bunun üzerine Bahriye Nezareti, uçak alımı için görevlendirilen subayların uçuşlarını tekâmül ettirmek için Ekim ayına kadar Almanya'daki kara ve deniz okullarında eğitim ve staj yapmalarını sağlamıştı. Almanlar Haziran'da 5 küçük deniz uçağını (Gotha WD I tipi) Türkiye'ye tertiplediler. Bunların üç adedi, flotörlerinin altına tekerlek takılmak suretiyle anfibi hale getiril-

²⁷ Yavuz Kansu, Aynı eser, c.I, s. 182.

²⁸ Rudolf Holzhausen, Birinci Dünya Harbinde Almanya'nın Türkiye'ye Sağladığı Hava Desteği ve Çanakkale Havacıları, s. 12.

²⁹ Yavuz Kansu, Aynı eser, c.I, s. 182-183.

³⁰ Rudolf Holzhausen, Birinci Dünya Harbinde Almanya'nın Türkiye'ye Sağladığı Hava Desteği ve Çanakkale Havacıları, s. 14-15.

diler. Makedonya'dan Lom-Palanka'ya uçup orada sökülerek Haziran ayında trenle Türkiye'ye ulaştırıldılar. Ekim'de Almanya'daki Türk tayyarecileri Savmi'nin yönetiminde bu defa 150 beygir gücünde üç yeni Gotha WD 2 uçağını aynı biçimde Türkiye'ye ulaştırdılar³¹.

Öte yandan Almanya ile yapılan anlaşma gereği yıl sonuna kadar Almanya ve Türkiye'de yetiştirilen pilotların sayısı 13'ü bulmuştu³². Savaş süresince yetiştirilen pilot sayısı 100'e ulaşmıştı.

2. 18 Mart Deniz Muharebesine Uzanan Süreç:

Deniz Muharebesinde Türk Hava Harekâtı

25 Ağustos 1914 tarihinden itibaren Çanakkale Müstahkem Mevki Komutanlığı emrine verilen ve Çanakkale Nara Meydanı'na konuşlandırılan, bir adet Nieuport tipi deniz uçağı ile Pilot Üsteğmen Fazıl, Yzb. Savmi ve Ütğm. Cemal'in yaptığı keşif uçuşları sayesinde, Boğaz önlerindeki İngiliz ve Fransız gemilerinin faaliyetleri izlenmeye başlanmıştır. Özellikle Üsteğmen Fazıl, bütün imkânları zorlayarak 1914 yılının 5, 10 Eylül ve 2 Ekim tarihlerinde Bozcaada ve Limni bölgesinde yapmış olduğu hava keşiflerinde düşman donanması üzerine 150 metreye kadar alçalarak çok önemli bilgiler toplamayı başarmıştır. Hava keşif görevi 14 Ekim tarihinde de yapılmış, Üsteğmen Fazıl'ın uçağına düşman donanmasından ilk kez ateş edilmiştir³³. Böylece Osmanlı Devleti'nin henüz tarafsız olduğu sırada yapılan bu keşif uçuşları esnasında elde edilen bilgiler, hava gücüne dayalı keşfin ne kadar önemli olduğunu ve daha sonraki aylarda muharebelerin gidişatını da olumlu yönde etkilemesi bakımından son derecede önemi haizdir³⁴.

Yapılan bu keşif uçuşlarında İtilaf donanmasına ait muharebe gemileri prova hattında Çanakkale Boğazına doğru seyir halinde olup, bunları kruvazörler izlemekteydi. Bu keşifler sırasında görevlendirilen bir deniz kurmay subayı ve aynı zamanda da rasit olan Alman subayı Schneider gemi tiplerini tanımakta zorluk çekmedi. Müttefik kuvvetleri, Çanakkale Boğazına taarruz etmek için ilerlemekte idiler. Havada daha fazla zaman kaybetmeden geri dönen hava keşif ekibi müttefik gemilerinden açılan ateş altında kaçma manevraları yaparak en kısa yoldan Çanakkale'ye döndü. Elde edilen bilgiler Boğaz Komutanlığına bildirildi. Bu haber üzerine Çanakkale'yi savunan ve böyle bir taarruzu bekleyen bütün birlikler gerekli tertibi aldılar. Çanakkale Boğazının savunulması hazırlıkları daha 1914 Ekiminden itibaren yapılan hava keşifleriyle başlamıştı. Çanakkale Boğazını tehdit için Limni Adası bölgesinde toplanmakta olan İngiliz ve Fransız donanmasından oluşan büyük armadayı havadan ilk keşif başarısını gösteren pilot üsteğmen Fazıl olmuştu. Fazıl'ın 5, 10 ve 27 Ekim 1914'te ferdi ve daha sonraki tarihlerde Almanlarla birlikte yaptığı hava keşifleri sayesinde dünyanın en büyük deniz gücüne sahip olan müttefik kuvvetlerin denizden Çanakkale'yi zorlayacağı anlaşılmıştı³⁵.

Çanakkale bölgesinde tek uçakla devamlı keşif faaliyetinde bulunmak sıkıntılı olduğundan 19 Ekim 1914'te Yüzbaşı Savmi, iki kişilik Mahmut Şevket Paşa adlı deniz uçağı ile Çanakkale'ye gönderildi. Yüzbaşı Savmi üç ay önce pilotaj eğitimini tamamlamış henüz 15 saatlik bir uçuş tecrü-

³¹ Yavuz Kansu; Aynı eser, c. I, s. 181-183.

³² Gnkur. Bşk.İlği yay., Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekâtı, IX. cilt., s. 34.

³³ Gnkur. ATASE Arşivi, Kls: 4669, Ds: H-3, F: 1-60. Ayrıca bk., Rezzan Ünalp, "Turkish Air Operations During the Dardanelles Campaign, March 1915 – January 1916", s.126,

³⁴ Hikmet Süer, "Çanakkale Muharebelerinde Türk Pilotu", Çanakkale Muharebelerinin 75 nci Yıl Armağanı, Gnkur. ATASE Bşk.İlği Yay., Ankara 1990, s. 136-138.

³⁵ Hikmet SÜER; Aynı makale, s.136-138.

besi olan biriydi. Savmi, Çanakkale'ye yaklaştığı sırada uçağında çıkan bir arıza üzerine Şarköy açıklarında denize mecburi iniş yapmak zorunda kalmıştır³⁶. Arızalanan uçak, bir istimbolla kıyıya çekilmiş ve İstanbul'a tamir için geri gönderilmiştir.

Çanakkale muharebelerinde icra edilen hava harekâtı; havacılık yönünden, yeni silahın gerçek değerini anlayarak, bugünkü çağdaş hava kuvvetlerinin temelini atan, sadece o günkü müşterek harekâta katkısı değil, aynı zamanda bugünkü havacılığımıza katkısı olan, hava stratejisi ve taktiklerinin oluşturulmaya başlandığı bir hareket noktası olarak değerlendirilmelidir³⁷. Burada bir hususu hatırlatmak gerekirse, Balkan Savaşlarından büyük kayıplarla çıkan Türkler, Birinci Dünya Savaşına girdiklerinde çok sınırlı sayıda uçağa sahip bulunuyorlardı.

Çanakkale boğazına saldırı hazırlıkları yapan İtilaf devletlerinden İngiltere, 17 Şubat'ta Arc Royal ana uçak gemisi ile 1 Short, 3 Wight, 3 Sopwith uçağı getirdi. Mart'ta Binbaşı Samson'un komutasında 18 uçaklık yeni bir birlik daha geldi. (8 H. Farman, 3 M. Farman, 1 Breguet, 2 Sopwith, 4 BE 2) Fransızlar ise, 2 Nieuport deniz uçağı getirdi. Bu suretle Arc Royal güneyde İzmir'e kadar keşif serbestisi elde etti. Az zamanda İngilizlerin 20 kara uçağı, Fransızların 8 kara, 2 deniz uçağı toplandı. Müttelik kuvvetler hava gücü ana gemilerindeki 12 uçakla birlikte 42 uçağa ulaştı. Bu sayı Mayıs ayında 72 uçağa çıktı³⁸.

12 Ocak 1915 tarihinde, İstanbul'dan Çanakkale'ye vapurla iki uçak gönderilmiştir. Gönderilen uçaklardan Ertuğrul, Bozcaada üzerinde devamlı keşif uçuşları gerçekleştirmişti³⁹. 1915 yılının ilk aylarında Çanakkale Boğazını savunacak olan 5 nci Türk Ordusu müttelik kuvvetlerin yapacağı hareketlere karşı koyacak şekilde büyük kısmı ile Gelibolu ve Çanakkale bölgelerinde toplanmış bulunuyordu. Almanya'dan gelen dört uçaktan üçü Başkomutanlık Vekâletinin emriyle Çanakkale Müstahkem Mevkii Komutanının emrine verildi⁴⁰. Ertuğrul uçağı, 20 Ocak'ta Bozcaada'yı keşfetti. Bu keşifte boğaz civarında büyük gemilerin görülmediği saptandı. 6 Şubat tarihinde bir buçuk saat süren keşifte Teğmen Cemal Merkep Adası ile Bozcaada arasında iki torpido, bir denizaltı, Bozcaada civarlarında 1 nakliye gemisi, 11 torpido gördüğünü raporla bildirdi⁴¹.

19 Şubat'ta düşman filosu Çanakkale istihkâmalarını ilk kez ciddi olarak bombaladı. Bu bombardımana Cornwallis, Triumph, Inflexible, Vengeance, Albion (İngiliz) ve Suffren, Bouvet, (Fransız) zırhlıları katıldı. Giriş istihkâmalarının bazıları susturuldu. Bozcaada'dan kalkan bir müttelik uçağı Merkep Adası'na düştü. Bu mütteliklerin Çanakkale'de ilk hava zayıtıdır. Diğer iki uçakları Kabatepe, Arıburnu ve Ertuğrul bataryaları üzerinde keşif yapıp, bataryaların gerisindeki Türk piyadelerine bomba attılsa da kayıp verdiremedi. Bombardımana müttelik kuvvetlerin Arc Royal

³⁶ Gnkur. ATASE Arşivi, Kls: 4669, Ds: H-3, F: 1-64, 1-65, 1-66.

³⁷ 1903 yılında ilk motorlu uçağın uçuşundan 8 yıl gibi kısa bir süre sonra, uçak bir hava silahı olarak, tarihte ilk kez İtalyanlar tarafından 1911 yılında, Trablusgarp, Bingazi ve Derne'deki (Libya) Türk birliklerine karşı kullanılmıştır. Genç bir binbaşı olan Mustafa Kemal Derne'deki Türk birliklerine komuta ederken bu yeni silahın birliklerine nasıl kayıplar verdirdiğini ve daha da önemlisi uçakların attıkları propaganda bildirileri, çıkardıkları ses ve gürültü ile askerlerin morallerinin ne kadar bozulduğunu bizzat görmüş ve etkilenmiştir. Aynı yıl, zamanın Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa'nın direktifiyle, Genelkurmay Başkanlığı'nda askeri havacılıkla ilgili bir şube oluşturulmuş ve bu şube, daha sonra "Fen Birlikleri ve Müstahkem Mevkiler Müfettişliği"ne bağlanmak suretiyle, Türk askeri havacılığının temeli olan teşkilat kurulmuştur. Bk., Halil Taşan, Atatürk'ün Havacılık Görüşleri ve Çizdiği Havacılık Stratejisi, Hava Harp Akademisi Yay., İstanbul 1991, s. 4. Ayrıca bk., Hikmet Süer, Aynı makale, s. 135.

³⁸ Yavuz Kansu, Aynı eser, c.I, s. 190-192.

³⁹ Gnkur. ATASE Arşivi, Kls: 4669, Ds: H-2, F: 1-27.

⁴⁰ Hikmet Süer, Aynı makale, s. 137.

⁴¹ Yavuz Kansu, Aynı eser, c.I, s. 192.

uçak ana gemisi de katıldı. İki Fransız Nieuport deniz uçağı bu gemiden keşif için havalandı, sonra da Kumkale'yi bombalamıştı. Teğmen Cemal de o gün uçak keşfinde bulundu.

25 Şubat'taki bombardımanlara Cornwallis, İrresistible ve yeni gelen Queen Elizabeth, Agamemnon ve Majestic de katıldılar. Bu günlerde düşmanın hava harekâtı sürdü. 1 Mart'ta yine deniz harekâtı ve topçu düellosu oldu. İngiliz uçak gemisinden havalandı bir uçak Seddülbahir civarında uçuş yaptı ise de Türk topçusunun ateşiyle kaçırıldı. Ertuğrul uçağı da keşif uçuşuna çıktı Kumkale, üzerinde dolandıktan sonra karanlık limanda Majestic'e küçük bombalarıyla saldırdı. Zırhlının kıç tarafına tam bir isabet olduysa da bombalar çok ufak olduğundan az bir hasar yaptı⁴².

Bu arada Üsteğmen Fazıl ve Teğmen Cemal'in yaptığı hava keşfi sırasında birleşik donanmanın faaliyetleri Çanakkale Müstahkem Mevki komutanlığına anında rapor edilerek tedbirler alınıyordu. İşte bu raporlardan çıkan sonuca göre boğazın bir an önce mayınlanması konusu gündeme geldi. Boğazın iki yakasında set bataryalarının kurulmasına paralel olarak 27 Şubat 1915'e kadar Selanik, İntibah, Sivrihisar ve Nusrat gemileri ile Çanakkale Boğazı sularına toplam 403 adet mayın, geçiş yoluna dik 10 hat halinde döşendi. Boğaza döşenen mayınlar uçakla yapılan keşiflerde denizin durgun olduğu zaman yukarıdan görülebildiğinden, özellikle havanın açık olduğu günlerde Türk uçaklarının keşif uçuşları daha da artırılarak düşman uçaklarının bunların tespiti önüne geçiliyordu.

Müttefik kuvvetler deniz uçaklarıyla da keşif taarruz hareketlerine hız vermişti⁴³. 3 Mart'taki müttefik kuvvetler deniz uçakları Seddülbahir önünden havalandı Kumkale Dardanos ve Edenköy'ü keşfetti. Ancak Türk bataryalarının açmış olduğu şiddetli topçu ateşi karşısında kaçmak zorunda kaldı. 4 Mart'ta bombardıman etkilerini incelemek üzere Kumkale civarında alçak keşif uçuşu yapan bir müttefik uçağı bataryaların açtığı ateşle vurularak denize düştü. 5 Mart'ta Uçak toplarının ateşi üzerine bir deniz uçağı düşürüldü.

13 Mart'ta müttefik kuvvetlerin 172 numaralı deniz uçağı Seddülbahir, Kilidbahir ve Hisarcık'ı keşfetti. Öğleden sonra Teğmen Cemal Ertuğrul'la uçuş ve Erenköy civarında keşifler yaptı. 14 Mart'ta müttefik kuvvetler Seddülbahir ve Dardanos'u keşfetti. Havuzlar üzerinde topçu mevziini bombaladı. 14/15 ve 16 Mart hava keşiflerinde müttefik uçakları hiçbir mayın kalmadığını rapor ettiğinden boğazın temizlendiğine kanaat hasil oldu. 17 Mart'ta Hocapaşa çiftliği civarında keşif yapan bir İngiliz uçağı Dardanos bataryasından ateş yedi ve kaçtı.

Daha önce belirtildiği üzere Başkumandanlık Vekâleti tarafından Çanakkale cephesi tahsis edilen uçakların İstanbul'dan Gelibolu'ya uçurulması gerekiyordu. Bu uçaklardan ilki 16 Mart 1915 günü İstanbul'dan havalandı 4 saatlik bir uçuşta sonra Çanakkale'ye geldi. 18 Mart 1915'de kalkan ikinci uçak ise, motor arızasından dolayı Marmara Ereğlisi'nin batısına zorunlu iniş yaptı. Üçüncü uçak ise, motorunda çıkan arızadan dolayı İstanbul'dan havalandı da Çanakkale'ye bir türlü uçamadı⁴⁴.

Hava desteği açısından Türk kuvvetleri önemli fakat aynı zamanda kritik bir durumla karşılaşmıştır. Çanakkale Deniz Muharebelerinin hemen öncesinde müttefiklerin 40 uçaklık birleşik

⁴² Yavuz Kansu, Aynı eser, c.I, s. 192-193.

⁴³ Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA.), Dahiliye Nezareti Emniyet-i Umumiye Evrakı, (DH.EUM.VRK.), Ds: 25/6. 14 Mart 1915 tarihli bu raporda düşman uçaklarının 18 Mart saldırısı öncesinde yaptıkları keşif uçuşlarından bahsedilmektedir.

⁴⁴ Gnkur. ATASE Arşivi, Kls: 18, Ds: 555, F: 4, 6. Ayrıca bk., Hikmet Süer, Aynı makale, s. 137-138.

hava gücüne karşılık Türklerin elinde Bleriot, Rumpler BI ve 3 adet Albatros B I, uçağı olmak üzere 5 adet uçağı vardı⁴⁵. Bütün bu zorluklara rağmen, Çanakkale'de Türk pilotları kendilerinden beklenenin fazlasını yaptılar. Nitekim Çanakkale Boğazı'nı tehdit etmek üzere Limdi adası etrafında toplanmakta olan İngiliz ve Fransız donanmasından oluşan büyük armadayı havadan ilk keşfeden Pilot Üsteğmen Fazıl idi. Daha sonra yapılan keşiflerde düşmanın, dünyanın bu en büyük deniz filosu ile denizden Çanakkale boğazını zorlayacağı anlaşılmıştır⁴⁶.

18 Mart 1915'te boğazı geçmek üzere harekete geçen müttefik donanmasına karşı Türk tarafının kara birlikleri gereken savunma hazırlık ve tertiplerini almışlardı. Müstahkem mevkiin tek uçağı Ertuğrul, Bleriot 18 Mart tarihine kadar Çanakkale'deki gözcülüğünü yapmak suretiyle önemli bir görevi yerine getirmişti.

Müttefik kuvvetlerin faaliyetlerine ilişkin olarak Türk tarafından yapılacak bir harekât için bu hava keşif raporlarına özel bir ihtiyaç vardı. Bu nedenle Mart 1915'te Almanya'dan Yeşilköy'e gelen uçaklardan Rumpler BI tipi uçak keşif amacıyla görevlendirildi. 17 Mart 1915 gecesi Çanakkale'den 3 km uzakta inşa edilen hava alanına ulaştı. Müstahkem Mevki komutanı bu uçağı 18 Mart sabahı Bozcaada'daki müttefik Deniz kuvvetlerine keşif için gönderdi. Üsteğmen Serno Rumpler'i kullandı. Rasit olarak yanında Deniz Yüzbaşı Schneider bulunuyordu⁴⁷. Serno rasiti deniz yüzbaşı Schneider'le birlikte müttefik kuvvetlerin durumunu tespit etmek üzere Bozcaada doğrultusunda uçtular. Uçak Truva haberleri üzerine geldiğinde hava aydınlanmış, Bozcaada doğrultusu iyice görülmeye başlamıştı. Bu sırada etrafı gözetleyen rasit, ada önlerinde harp gemileri, hafif kruvazör, uçak gemisi, tamir ve nakliye gemilerinden kurulmuş büyük bir gemi topluluğu görmüştü⁴⁸. Bunların arasında Bozcaada'nın liman girişinde hareket hazır Queen Elizabeth ve Inflexible savaş gemileri de vardı.

Schenider daha sonra yayımlanan hatıralarında bu uçuşla ilgili şu satırlara yer vermiştir: "Çok erken saatte havalandık, altımızda Çanakkale'nin hinterlandı uzanıyor. Kilitbahir'in iğ şeklindeki kulesinin esrar dolu derinliklerini görüyoruz. Çalılıklarla kaplı, kalkerli Gelibolu ovasına uzanan altımızdaki ham, çatlak yollar birdenbire parlıyor. 1.600 metre irtifaa çıkıyoruz. Daha fazlasına motorun gücü yetmiyor. Şimdi gözümüzü dört açıyoruz. Bozcaada önlerinde deniz üzerinde yatan tam 40 parça gemi sayıyoruz. Çeşitli cinsten gemiler. Ağır hatt-ı harp gemilerinden hafif kruvazörlere, büyük nakliye gemilerinden, atölye gemilerine ve uçak ana gemilerine kadar hepsi var. Altı harp gemisi prova nizamında Boğaza doğru ilerliyor. Inflexible zırhlı kruvazörü amiral forsunu çekmiş. Bu geminin gövdesinde bir çok parlak nokta, Folkland muharebesinde aldığı yaraları gösteriyor. Onu Queen Elizabeth, Lord Nelson, Agamennon, Majestic ve Şangtung'da yaptığı muharebede belirgin izleri taşıyan Triumph takip ediyor. Hepsi İngiliz bahriyesinin en kıymetli gemileridir. Birden bire etrafımızda şarapnel dumanları belirdi. Bu selamı bize Fransız harp gemisi Bouvet göndermişti. Yazık ki, biz buna bombayla cevap vermekten çekindik. Tam bu sırada gemiler renkli işaret flamalarını çektiler. Flamalar rüzgarda açıldı ve mukadderatımızı tayin edecek büyük muharebe gününü haber verdi. Şimdi hemen geriye dön ve bildir. Bütün bataryalar, trampetler ve borular top başına çaldı..."⁴⁹

⁴⁵ Rezzan Ünalp, "Turkish Air Operations During the Dardanelles Campaign, March 1915 – January 1916", s. 124.

⁴⁶ Hikmet Süer, Aynı makale, s. 138.

⁴⁷ Rezzan Ünalp, "Turkish Air Operations During the Dardanelles Campaign, March 1915 – January 1916", s. 127.

⁴⁸ Gnkur. Bşk.lığı yay., Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekâtı, IX. cilt., s. 38.

⁴⁹ Rudolf Holzhausen, Birinci Dünya Harbinde Almanya'nın Türkiye'ye Sağladığı Hava Desteği ve Çanakkale Havacıları, s. 67.

Ertuğrul da boğaz girişini bir topçu subayı ile birlikte keşfetti. Alçak mesafeden yapılan bu uçuşta boğaza dökülen mayınların bir çoğunun müttefikler tarafından toplandığı saptandı. Nusret mayın gemisi de son 26 mayını gizlice Kepez burnu civarına döktü. Bu mayınların 18 Mart zaferinde çok büyük payı oldu.

Bu sırada pilot teğmen Cemal'de Ertuğrul'a (Bleriot) binerek boğaz önüne yaklaşan filoyu görüp, taarruzu teyit etmiştir⁵⁰.

Diğer taraftan Boğazı zorlayan müttefik filosunun komutanı Amiral Carden, Çanakkale boğazını çok rahat geçebileceklerini ifade ederek etrafındakilere bundan emin olduğunu belirtiyordu. Nitekim 2 Mart 1915'de İngiltere Savaş Bakanlığı'na gönderdiği telgrafta; "14 gün sonra İstanbul'dayız diyordu. Kendi telgrafındaki zaferden emin ifadesine rağmen, uykusuzluktan ve sinirden harap düşen Amiral Carden, doktorların tavsiyesi ile 12 mart 1915 günü görevinden istifa etmek zorunda kaldı. Yerine 17 Mart günü yani harekattan bir gün önce Amiral de Robeck atandı. Churchill, bu amirale gönderdiği mesajda, "harekatın hiç geciktirilmeden ve başka bir emir beklemeksizin ilk fırsatta icrasını emrediyor ve talihinin açık olması dileğinde" bulunuyordu.

Ancak; Amiral de Robeck'e dilenen bu talih, birkaç gün önce kapanmıştı. Zira Çanakkale cephesinde bulunan çok kısıtlı sayıdaki (4 uçak) Türk uçaklarıyla yapılan keşif harekâtı ile müttefik filosunun faaliyetleri rapor edilerek yapılması muhtemel saldırılara karşı alınması gerekli tedbirler üzerinde duruluyordu. Bu sırada yapılan hava keşfi ve buna bağlı olarak denizcilerin aldıkları tedbirler 18 Mart'taki zaferin müjdecisi olacaktı. Türk havacılarının İtilaf donanmasının Çanakkale Boğazına büyük bir donanma ile saldırıya hazırlandıkları yönündeki keşif raporları alınıp buna göre değerlendirmelerin yapıldığı günlerde, tüm masrafı Osmanlı Donanma Cemiyeti tarafından karşılanan ve bir Türk uzmanı tarafından İstanbul'da Tophane fabrikasında yaptırılan 26 adet mayın, Selanik gemisi tarafından binbir güçlükle Çanakkale'ye getirilmiş ve Nusret mayın gemisinin güvertesine yüklenmişti. 360 tontuk bu mütevazı tekne güçlükle elde edilebilen bu son 26 mayını, 11. hat olarak 100'er metre arayla 7-8 Mart 1915 gecesi, müttefik donanmasının manevra sahasına, büyük bir gizlilik içinde Erenköy önlerinde sahile paralel olarak dökmüştü.

Bu 11. hattın, diğer hatlar gibi Boğaz geçiş yoluna dik olarak değil de, sahile paralel olarak tesisi, 18 Mart harekâtının kaderinin değişmesinde en büyük rollerden birini oynayacaktı. Hattın bu şekilde tesis edilmesi dahiyâne bir düşünce eseri idi. Diğer hatların döşenmesinden sonra yapılan gözlemlere göre, düşman gemilerinin bombardıman sonunda hat değiştirme manevralarını Erenköy Koyu'nda, Karanlık Liman'da yapmaları çok iyi değerlendirilmiş, bu manevra sahasının kirletilmesi ile baskın tesiri yaratılması hedef alınmıştı.

Halbuki 18 Mart deniz taarruzu başlamadan önce deniz keşfi yapan düşman tayyareleri mayınları göremeyerek temiz raporu vermişlerdir. O zamanın tekniği ile 8 m. derinliğe dökülen mayınların 1000 m. yükseklikte uçan bir uçaktan rahatlıkla görüleceğine inanılmıştı. Oysaki uçaktan mayınların deniz yüzeyine pek yakın olanları seçebilmekteydiler. Denizin hafif çarpıntılı oluşu da mayınların görülmesini önlemiştir⁵¹.

Çanakkale Muharebelerinin bu en bilinen bölümünde, Nusret Mayın gemisinin döşediği ve müttefik mayın tarama gemilerinin fark edemediği mayınlar önemli rol oynamıştır. Öğleden sonra-

⁵⁰ Stuart Kline, Aynı eser, s.100-103.

⁵¹ Yavuz KANSU, Aynı eser, c.1, s. 196.

ki muharebelerde mayınlara çarpan müttefik armadanın Bouvet, Irressistible, Ocean adlı gemileri batmış, Gaulois, Suffren ve Inflexible ise ağır yara almıştır. İngiliz Amiralî geri çekilme emri verdi.

Saat 16.00'da Üsteğmen Cemal ve Rasîf Osman Tayyar, Bleriot'a (Ertuğrul) binerek boğaz dışına bir keşif yapmıştır. boğaz önünde 9 zırhlı 11 torpido vardı. Yapılan keşifte boğaz girişinde dört zırhlı Bozcaada'ya doğru çekilmekteydi. Ada açıklarında 8 küçük harp gemisi boğazın önünde Dardanos'ta yaralı Gaulois zırhlısı keşifte görülen diğer hususlardı⁵².

Akşam üzeri Yüzbaşı Seidler ve Deniz Yüzbaşısı Hüseyin Sedat, Rumpler'le ikinci bir keşif uçuşu yaptılar. 80 kilometre kadar batı yönünde uçarak Limni'yi keşfettiler. 13 zırhlı, 4 nakliye gemisi, 29 kömür ve yük gemisi saydılar. Fransız Gaulois zırhlısı boğaz girişinde yaralı olarak yan yatmaktaydı. Bu keşifler neticesinde müttefik kuvvetlerin kesin olarak geri çekildiği anlaşılmıştır.

Türk uçakları Ekim 1914'ten itibaren hava şartlarının elverdiği ölçüde 18 Mart deniz muharebesine kadar uzanan süreçte Türk-Alman pilotları tarafından gerçekleştirilen hava keşifleri ile önemli bilgiler elde edilmişti. Yapılan hava keşiflerinde müttefik kuvvetler donanmasının boğazı zorlamak maksadıyla harekete geçerek boğaza yaklaşmakta olduğu bilgisi zamanında Çanakkale Müstahkem Komutanlığına bildirilmiş ve alarm halinde bekleyen Türk birliklerinin gerekli savunma düzeni almalarına geniş ölçüde fırsat tanınmıştır.

3. İngiliz ve Fransızların Gelibolu Çıkarmasına Uzanan Süreçte

Hava Harekâtı (19 Mart 1915–24 Nisan 1915)

Boğazın donanma ile zorlanması Türk zaferiyle sonuçlandıktan sonra İtilaf Devletleri kara harekâtına karar verdiler. Bu maksatla keşif için uçurulan bir İngiliz uçağı 22 Martta Saros körfezinde düşürüldü.⁵³ Bu sırada müttefik hava birliklerinde bir takım değişiklikler yapılmıştı. Binbaşı Samson'un komutasında Bozcaada'ya Kraliyet Deniz Hava Servisi (R.N.A.S)'nin 3 ncü filosu gelmişti. Gelibolu seferinin ilk günlerinde bunlar keşif görevinde bulunmuşlar, uygun olan zamanlarda bomba atmışlardır. Deniz seferi ve çıkarmalar sırasında hedef saptama ve uzun menzilli top atışlarını tanzim görevini üstlenmişlerdir⁵⁴. Bu birlikte çeşitli tipte İngiliz ve Fransız yapımı 18 uçak bulunuyordu. Ayrıca iki tane de Fransız Nieuport deniz uçağı vardı⁵⁵.

Müttefik hava kuvvetlerinin Çanakkale'deki başarısızlığı nedeniyle 3.500 tontluk Manica isimli bir sabit balon gemisi İngiltere'den hareket ederek 22 Martta Çanakkale'ye geldi. Bozcaada'dan gelen hava birliği ve Çanakkale'ye henüz gelmiş sabit balon gemisi Arc Royal uçak ana gemisine güneyde İzmir'den kuzeyde Bolayır'a kadar olan sahada hava keşfi yapmak için hareket serbestisi kazandırmıştı.

Yağmurlu ve fırtınalı havanın düzelmesiyle birlikte Türk hava birliği uçakları keşif uçuşlarına başladı. 26 Martta Serno ile rasîf Schneider Bozcaada ve Limni doğrultusunda yeni bir keşif uçuşu yaparak düşman donanması hakkında bilgi topladılar. Bozcaada ve Limni açıklarında düş-

⁵² Rezzan Ünalp, "Turkish Air Operations During the Dardanelles Campaign, March 1915 – January 1916", s. 128.

⁵³ Rudolf Holzhausen, Birinci Dünya Harbinde Almanya'nın Türkiye'ye Sağladığı Hava Desteği ve Çanakkale Havacıları, s. 68.

⁵⁴ Yavuz Kansu; Aynı eser, c.I, s. 196–198; Genelkurmay Bşk.lığı yay., Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekâtı, IX. cilt., s. 39.

⁵⁵ Nigel Steel, Peter Hart, Gelibolu, Yenilginin Destanı, (Çev: Mehmet Harmancı), İstanbul 1997, s. 249.

⁵⁶ Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekâtı, IX. cilt., s. 40.

man donanması hareketsiz bekliyordu⁵⁷. Serno, 26 Mart 1915 akşamı İstanbul'a dönünce yeniden bir düzenleme yapıldı. Çanakkale alanında bulunan üç uçak, Alman pilotları, Yeşilköy'de eğitim görmüş üç Türk subayı ve Alman bakım personeli ile 1 nci Türk Tayyare Bölüğü (Grup) teşkil edildi. Bu bölükteki Alman sivil pilotlarına teğmen, makinistlere astsubay rütbesi verildi. Müstahkem Mevki Komutanlığı da bu bölüğe rasit olarak deniz yüzbaşısı Hüseyin'i atadı. Başlangıçta uçakların tanınma işareti Alman demir haçı aynen muhafaza edildi. Fakat sonra, dürbünlerin hatası sonucu kendi uçaklarımız sık sık Türk topçuları tarafından taarruza maruz kalınca bu işaret büyük bir dikkörtgene çevrildi ve ondan sonra da Osmanlı Hava Kuvvetlerinin resmi işareti oldu⁵⁸. Meydanın faşlık oluşu sebebiyle sık sık pervaneler zedeleniyor hava faaliyeti bazı zamanlar tek bir uçağa kalıyordu. Bununla birlikte bir Türk uçağı 28 Mart'ta müttefik kuvvetlerin uçak hava meydanlarını bombardıman etmiş ve başarılı isabetler kaydetmiştir.

30 Martta sabah ve akşam keşif uçuşları yapıldı. 15 Nisan'da bir Türk uçağı düşman kömür gemisini tam isabetle bombaladı. 16 Nisan'da Saros'daki uçak ana gemisi (Arc Royal) bir uçak uçurdu. Topçu ve piyademin ateşi sonucu bu uçak Sazlıdere'ye zorunlu iniş yaptı⁵⁹. Bolayır üzerinde uçan ikinci bir uçak bu arada zorunlu olarak denize indi. Bu uçak kurtarılmaya çalışılırken, Türk topçusunun şiddetli ateşinden dolayı bölgeye yaklaşan Amiral Nelson zırhlısı ile Arc-Royal uçak gemisinin üzerindeki üç uçağın daha hasara uğratılmasıyla düşman gemileri kıyıdan uzaklaştilar.

27 Martla 16 Nisan arası ikisi Limni'ye kadar olan beş keşifte de düşmanın faaliyeti tespit edilmemişse de harp gemilerinin azaldığı görülmüştü. İtilâf devletleri hava birlikleri uçak sayısı açısından Türklere üstünlük sağlamış olmalarına karşın üç uçaktan kurulu 1 nci Türk Tayyare Bölüğü bir çok keşif görevini başarıyla sürdürmüştü⁶⁰. 1 nci Türk Tayyare Bölüğünün başarılı keşif faaliyetleri sonucunda İtilaf Devletlerine ait gemilerin çoğunun Mondros koyunda demirli oldukları tespit edildi. Keşiflere göre müttefik kuvvetlerin yeni harekât ve faaliyetlerine ait belirtiler ortaya çıkmadığı gibi kuvvetlerinde bir artışında olmadığı görüldü⁶¹.

Ancak, Bozcaada'da konuşlu müttefik hava birliklerinin gittikçe kuvvetlenmekte ve Çanakkale boğazı dolaylarında hava üstünlüğü kurması üst düzey Türk yönetim kadrosunu kaygılandırmaktaydı. Bu sebepten Müstahkem Mevki Komutanlığı, eldeki uçaklarla Bozcaada'daki müttefik hava alanına baskın yaparak hava üstünlüğünün ele geçirilmesine karar verdi. Taarruz 18 Nisan 1915'te yapıldı. Çanakkale muharebeleri süresince, karşılıklı keşif harekâtı devam ederken; Türk havacıları, o tarihler için başarılı sayılabilecek diğer hava görevlerini de icra etmişlerdir. 18 Nisan 1915'te, Çanakkale Boğazı bölgesinde gittikçe kuvvetlenen ve hava üstünlüğünü kurmasından endişe edilen düşman hava gücünü tésirsiz hale getirmek maksadıyla, Bozcaada'da 18 düşman uçağının konuşlandığı meydana hava taarruzu yapılması planlanmıştır⁶². Ancak, bu meydanadaki uçaklar keşif görevi için daha önceden kalktığından, bunlarla havada karşılaşmış, kısa bir hava

⁵⁷ Rudolf Holzhausen, Birinci Dünya Harbinde Almanya'nın Türkiye'ye Sağladığı Hava Desteği ve Çanakkale Havacıları, s. 68-69.

⁵⁸ Rudolf Holzhausen, Birinci Dünya Harbinde Almanya'nın Türkiye'ye Sağladığı Hava Desteği ve Çanakkale Havacıları, s. 69.

⁵⁹ Yavuz Kansu, Aynı eser, c.I, s. 196.

⁶⁰ Yavuz Kansu, Aynı eser, c.I, s. 198.

⁶¹ Rudolf Holzhausen, Birinci Dünya Harbinde Almanya'nın Türkiye'ye Sağladığı Hava Desteği ve Çanakkale Havacıları, s. 70.

⁶² Yavuz Kansu, Aynı eser, c.I, s. 198.

muharebesinden sonra zayıtsız olarak tekrar Çanakkale'de meydana dönülmüştür⁶³. Bu görev amacına ulaşmasa da, Türk havacılık tarihinde, asli taktik hava görevlerinden "Mukabil Hava Harekâtı" ve "hava üstünlüğü sağlama" düşüncesinin, ilk ve tipik bir uygulaması olması yönüyle önem taşımaktadır. Türklerin bu akınına aynı gün karşılık veren İngilizler, üçer uçaklı iki kol ile Çanakkale'deki Türk hava alanına taarruz etti. Havaalanı ve çevresini çok yoğun bir şekilde bombardımana tabi tuttular ve önemli keşif faaliyetini gerçekleştirdiler. Atılan bombalar uçak hangarlarının dolaylarına düşmüşse de alandaki Türk uçakları daha önceden hava alanı etrafından uzaklaştırılıp gizlenmiş olduklarından hasar görmediler⁶⁴.

Müttefik kuvvetlere ait uçaklar tarafından 24 Nisan 1915 günü gerçekleştirilen uçuşlara ilave olarak sabit balonlarla yapılan gözlemlerde⁶⁵ ertesi gün yapılması planlanan saldırının son provaları yapılmıştır.

4. Müttefiklerin Gelibolu Yarımadasına Yönelik Kara Harekâtında Uçakların Kullanımı ve Türk Hava Harekâtı

(25 Nisan 1915- Ağustos 1915 başı)

Yapılan hava keşiflerinden elde edilen bilgilere göre, Müttefik kuvvetlerin Çanakkale boğaz önü adalarını elde tutmaları ve burada kuvvet yığılması, yakın gelecekte boğaza karşı yeniden harekete geçmeye kararlı olduklarını gösteriyordu. Nitekim 25 Nisan 1915 sabaha karşı İtilaf donanmasının Seddülbahir, Arıburnu ve Kumkale'yi bombalaması, Bolayır bölgesine ve Beşiğe kıyılarına çıkarma gösterileri bu endişeleri haklı çıkarmıştır.

80.000 asker 40 batarya toptan ibaret bulunan General Ian Hamilton'un komutasındaki İngiliz, Fransız kara kuvvetlerini denizden Queen Elizabeth, 18 zırhlı, 13 kruvazör, 32 torpido, 1 uçak ana gemisi, 30'dan fazla mayın arama tarama gemisiyle 108 nakliye gemisi desteklemekteydi.

Bu kuvveti karşılayacak Türk ordusu ise, Saroz körfezinden Beşiğe limanına kadar kuzeyden güneye doğru mevzilenmiş bulunan 5, 7, 19, 9, 3 ve 11. Tümenlerle Gelibolu ve Çanakkale Jandarma taburlarından ibaret idi. Ayrıca çıkarma bölgelerine ateş desteği yardımcı yapacak Barbaros ve Turgut Reis muharebe gemileri ve Erenköy'de bir Tayyare bölüğü ve Saros kuzeyinde bir süvari Tugayı orduya yardımcı olarak bulunuyordu.

Çıkarma hareketleri sabah erkenden şiddetli deniz bombardımanı ile başladı. Pilot Garber ve Yüzbaşı Hüseyin Sedat bu esnada keşif uçuşuna çıktılar. Saroz körfezinden Anadolu sahiline kadar üç saatlik bir keşif yaptılar. 45 nakliye gemisi tespit edildi. Bunlara bir-iki bomba atıldı. Harp gemilerinin ayrıldığı ve Saroz'a karşı bir çıkarma gösterisi de tespit edildi. Bu çok önemli keşfin sonucu tayyare bölüğü Müstahkem Mevki Komutanlığına bağlı olduğundan zamanında 5. Ordu Komutanlığına ulaştırılmadı. Uçaklarda arıza baş gösterdiğinden başka uçuş da gerçekleştirilemedi⁶⁶.

Çıkarmadan önceki günlerde, Türk birlikleri sık sık yer değiştirmiş olduğundan evvelce müttefik uçaklarının tespit ettiği yerlerde Türk birlikleri bulunamıyordu. Bu sebepten çıkarmada yapı-

⁶³ Rudolf Holzhausen, Birinci Dünya Harbinde Almanya'nın Türkiye'ye Sağladığı Hava Desteği ve Çanakkale Havacıları, s. 70.

⁶⁴ Yavuz Kansu; Aynı eser, c.I, s.198. Ayrıca bk., Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekâtı, IX. cilt., s. 41.

⁶⁵ BOA., Hariciye Nezareti, Siyasi Kalemi (HR.SYS.), Ds: 2323/1.

⁶⁶ Rudolf Holzhausen, Birinci Dünya Harbinde Almanya'nın Türkiye'ye Sağladığı Hava Desteği ve Çanakkale Havacıları, s. 71.

lan müttefik hava desteği tam etkili olamamıştı. Yoğun hava desteğine rağmen müttefikler, uçaklarının keşfinden bekledikleri faydaları sağlayamadılar.

27 Nisan sabahı Türk uçağı tekrar bir keşif uçuşuna çıkmıştır. Deniz Yüzbaşısı Hüseyin'in rasid olarak görev yaptığı bu uçuşta, Seddülbahir ve Arıburnu'nda yoğunlaşan düşman kuvvetleri yeniden keşfedilmiştir. Yüzbaşı Hüseyin, Gelibolu açıklarında 73 düşman nakliye gemisi saymıştır⁶⁷.

Çanakkale muharebelerinin kara savaşları döneminde ancak çıkarma günü ve çıkarmadan sonra harekât bölgesinde balon ve uçaklar daha faydalı hizmetler gördü. Özellikle Monica Balon Gemisinden yükselen sabit balon sayesinde müttefik gemi ve kara topçularının ateşi iyi bir şekilde idare edilmiş, bu yüzden de Türk birlikleri çok zayıat vermişlerdir. Bu balonun gözetlenmesine engel olmak için 5. Ordu Komutanı Liman Von Sanders, 30 Nisan 1915'te Başkomutanlık karargâhına çektiği çok acele kayıtlı şifrede; "En çok zayıat sebebinin müttefik kuvvetlerin sabit balon gözetlemesinden kaynaklandığı," belirtiyordu. 200 metreye kadar yükselen bu balonun bütün müttefik harp gemilerinin ateşini idare ettiği bilindiğinden, 2 Mayıs'ta Yüzbaşı Serno'nun bu balona taarruz etmesi istenmişti⁶⁸. Esasen eldeki bir Albatros'la bütün bu görevlerin yapılması mümkün görülüyordu. 5. Ordu Komutanlığı bundan dolayı, Çanakkale Müstahkem Mevkii Komutanlığı'nı, Başkomutanlık Genel Karargâhı nezdinde şikâyet etmekteydi. Tayyare bölüğünün Müstahkem Mevki Komutanlığı emrinde oluşu ve 5. Ordu emrinde uçak bulunmayışı iki komutanlık arasında, uçakların kullanımı konusunda sorun yaratıyordu⁶⁹.

1 Mayıs 1915'de hava keşifleri sürdürüldü. 2 Mayıs'ta Çanakkale'ye dönmüş olan Yüzbaşı Serno, Yüzbaşı Hüseyin Sedat'la Seddülbahir üzerinde ilk hava muharebesini verdi. Pilohtar ellerinde parabellum tabancalarıyla iki müttefik uçağına taarruz edip, tabanca ateşiyle onları bölgeden kaçırdılar⁷⁰. Aynı gün bir düşman uçağı da Türk topçusunun ateşiyle Sazlılıman önünde denize düşürülmüştür. Bölgeye gelen bir uçak gemisi ile Amiral Nelson gemisi topçuların ateşine maruz kalarak bölgeden uzaklaşmak zorunda kalmıştır⁷¹. Bu sıralarda, epey zamandan beri tamirde bulunan İstanbul'daki son Albatros uçağı da Çanakkale'ye gönderildi. 3 ve 4 Mayıs 1915'te 3. Tümenin durumunun tespiti için bir uçak havalandırıldı. Alınan keşif sonucuna göre, İngiliz ve Anzak birliklerinde geri çekilme işaretleri görülüyordu. Bu keşif uçuşlarında bölgede yaklaşık 10.000 kişilik bir müttefik kuvveti tespit edildi. 5 Mayıs'ta Hüseyin Sedat, Saros bölgesi üzerinde bir keşif uçuşu yaptı. Bu keşif uçuşu 7 Mayıs tarihinde de tekrarlandı. 8 Mayıs'ta pilot Garber ile rasit Schneider dört saat süren bir keşif uçuşu yaptılar. Bu keşif uçuşunda düşmanın kara birlikleri ve denizdeki faaliyeti izlendi⁷². Mukabil harekette bulunan düşmanın bir uçağı ise Akbaşı Tekkesi'nde bulunan Hilal-i Ahmer hastanesine bir saldırı düzenleyerek pek çok zarara neden olmuştur. Bu durumun daha sonra Amerikan Sefareti nezdinde protesto edilmesi üzerinde durulmuştur⁷³. 13 Mayıs'ta Hüseyin Sedat Gelibolu üzerindeki bir uçuşunda çıkarma bölgesinin güneyinde bir boşaltma iskelesini tespit edip topçu birliklerine haber vermiştir. Bu bilgi üzerine

⁶⁷ Rudolf Holzhausen, Birinci Dünya Harbinde Almanya'nın Türkiye'ye Sağladığı Hava Desteği ve Çanakkale Havacıları, s. 71-72.

⁶⁸ Gnkur. Bşk.lığı yay., Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekâtı, IX. cilt., s. 42.

⁶⁹ Yavuz Kansu; Aynı eser, c.I, s.198.

⁷⁰ Stuart Kline, Aynı eser, s. 103.

⁷¹ BOA., Hariciye Nezareti, Matbuat Müdüriyeti (HR.MA.), Ds. 1125/44.

⁷² Yavuz Kansu; Aynı eser, c.I, s.198.

⁷³ BOA., HR.SYS., Ds: 2098/12.

boşaltma iskelesine ateşi yönlendiren Türk topçusu iskeleyi tahrip edip düşmana büyük ölçüde zayıf vermiştir⁷⁴.

14, 15, 16, 17 Mayıs'ta hava keşif çalışmaları sürdürülmüştür. Özellikle 14 Mayıs'ta Seddülbahir'deki düşman ordugâhı Türk uçakları tarafından bombalanmıştır. Bu keşif uçuşları esnasında müttefik kuvvetlerin Monica adlı balon gemisine de taarruzlar yapılmıştır. Her ne kadar, uçaklardan atılan bombalar küçük çapta oluşundan dolayı gemiye etki yapamıyorsa da, uçakların taarruzu esnasında balonun gemiden aşağı çekilmesi müttefiklerin topçu gözetleme vazifesinin aksamasına yol açıyordu. Böylelikle de Türk hava taarruzlarının, Türk birliklerine doğrudan olmasa da dolaylı olarak faydası görülmekteydi⁷⁵. Öte yandan bir düşman uçağı ise, 17 Mayıs günü Akbaş civarında öğleden sonra 10 kadar bomba atarak uzaklaşmıştır⁷⁶.

Arıburnu cephe kesiminde İngilizleri denize dökmeyi hedefleyen ancak Türk kuvvetlerinin büyük zayıflığıyla sonuçlanan 19 Mayıs 1915 taarruzunda iki Türk uçağı güney cephesindeki İngiliz kuvvetlerine yapılan karşı taarruzu desteklemek için müttefik çıkarma gemilerini ve ordugâhını bombaladı ve fleşetler attı. 20 Mayıs'ta hava harekâtı devam etti. 21 Mayıs'ta İngilizlerin 2.650 tonluk Ben My Chree uçak gemisi, Short 184 tipi iki deniz torpil uçağını da alarak Çanakkale boğazı önlerine geldi. 23 Mayıs günü Arıburnu önlerinde keşif uçuşu yapan bir düşman uçağı top ve tüfek ateşiyle denize düşürülmüştür⁷⁷.

27 Mayıs'ta güney cephesindeki Cezayirli Fransız birlikleri üzerine Türk uçaklarınca propaganda beyannameleri atıldı. Propaganda beyannamesi atılma işlemi kuzey cephesindeki Avustralya ve Yeni Zelanda askerlerine de uygulandı. Başkomutanlık tarafından İngilizce ve Fransızca olarak her iki cepheye Türk uçaklarınca atılan beyannamelerde ana hedef müttefik kuvvet askerlerinin moralini bozmaktır⁷⁸. Bu beyannamelerle müttefik kuvvetlerin emrinde Türklere karşı çarpışan Müslüman Hintli, Senegalli, Kuzey Afrikalı vb. askerleri etkilemek de amaçlanmıştı.

27, 28 ve 29 Mayıs'ta Pilot Mehmet Ali ve Yüzbaşı Hüseyin Sedit İmroz ve Bozcaada üzerinde keşif uçuşları yaptı. Müttefik kuvvetler gemilerinin Mondros Limanında ağ içinde muhafaza edildiği, Seddülbahir'de bir Fransız gambotu ile sekiz nakliye ve birçok arama tarama gemisi keşif sonucu rapor edildi. Ayrıca, Seddülbahir feneri dolaylarında bir savaş gemisinin omurgası yukarıda olmak üzere battığı ve Seddülbahir'deki müttefik kuvvetlere ait birlikler üzerine iki bomba atıldığı da bildirildi⁷⁹. Mayıs ayının son günü (31 Mayıs) bir düşman uçağı Maydos kasabasında bulunan Hilal-i Ahmer hastanesine saldırı düzenledi. Bu durum bilahare Başkumandanlık Vekâleti tarafından devletlerarası hukuka aykırı olduğu belirtilerek uluslar arası kamuoyunda şikayete de neden oldu⁸⁰. Ancak, ne yazık ki, Türklerin yaptıkları bu şikayetler umursamazlıkla karşılandı. İtilaf Devletleri uçaklarının 1907 Lahey sözleşmesine aykırı olmasına rağmen, Türk ordusuna ait hastanelere saldırıları devam etmiştir.

⁷⁴ Rudolf Holzhausen, Birinci Dünya Harbinde Almanya'nın Türkiye'ye Sağladığı Hava Desteği ve Çanakkale Havacıları, s. 72.

⁷⁵ Rudolf Holzhausen, Birinci Dünya Harbinde Almanya'nın Türkiye'ye Sağladığı Hava Desteği ve Çanakkale Havacıları, s. 72-73.

⁷⁶ BOA., HR.MA., Ds: 1155/72.

⁷⁷ BOA., DH.EUM.VRK., Ds: 14/102.

⁷⁸ Hamit Pehlivanlı, "Çanakkale Muharebeleri Sırasında Müttefiklerin Propagandası ve Karşı Propaganda" Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi, Temmuz 1991, sayı: 21, s. 549.

⁷⁹ Gnkur. Bşk.lığı yay., Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekâtı, IX. cilt., s. 44-45.

⁸⁰ BOA., HR.SYS., Ds: 2416/49.

3 ncü Kırte Muharebeleri döneminde 4 ve 5 Haziran'da hava keşifleri yapıldı. Bu keşifler İngiliz ve Fransız birliklerinin mahdut hedefli taarruzlarının başladığı 21 Haziran'a kadar aralıklarla sürdü. Amaç, İngiliz ve Fransızların beklenmedik bir harekati karşısında gafil avlanmamaktı⁸¹.

6 Haziran 1915'te Türk uçakları müttefik mevzilerini bombaladı. Bu bombardımandan sonra uçakların bakımların yapılması, arızalarının giderilmesi için 13 Haziran'a kadar hava harekâtı bir süre ertelendi. Uçuşa hazırlanan uçaklarla 13 Haziran 1915'te keşif uçuşları tekrar başladı⁸². Hava keşifleri aralıksız olarak devam ediyordu. 15 Haziran 1915'te müttefik kuvvetlerin Seddülbahir'de kurduğu dört uçaklı hava alanı Türk topçusu tarafından ateş altına alınmış ve uçak havalanarak alanı terk etmek zorunda kalmıştır. Bu sırada İngiliz uçaklarından atılan beyannamelerde, Türk askerlerine neden Almanlar safında boş yere savaştıkları sorularak psikolojik harp yöntemiyle askerlerin zihinleri bulandırılmaya çalışılıyordu⁸³. Buna karşılık olarak Türk uçakları da Arıburnu üzerinden düşman karargahları üzerine İngilizce yazılmış 300 bildiri attı⁸⁴. Ayrıca, yine 15 Haziran'da Arıburnu'ndaki sol cenah bataryalarının ateşiyle Kanlısirt'ta düşman siperleri arkasına bir İngiliz uçağı zorunlu iniş yapmak durumunda kalmıştır. 17 Haziran günü Arıburnu'nda Türk mevzileri üzerinde keşif uçuşu yapan bir İngiliz uçağı topçu ateşiyle vurulup siperlerin gerisine düşmüştür⁸⁵. 22 Haziran'da güney cephesi bombardıman edilirken hava muharebesi yapılmıştır. Alçitepe hizalarında yapılan bu muharebede bir İngiliz uçağının rasıdı karabına ateşiyle vurulmuştur⁸⁶. Bu muharebede Türk uçağı da motoruna isabet aldığından Alibey çiftliği yakınlarına zorunlu iniş yapmıştır. Müttefik kuvvetlerin yoğun topçu ateşine karşın uçak ve uçuş ekibi ve o civardaki Türk erlerinin de yardımıyla kurtarılarak üsse dönme başarısı göstermiştir⁸⁷. Bunun üzerine Çanakkale'ye bir uçak daha gönderilmesi Başkomutanlık Vekâletinden talep edilmiştir⁸⁸.

25 Haziran 1915'te İstanbul'dan Çanakkale'ye gönderilen bir Türk uçağı daha Çanakkale'deki uçak bölüğüne katılmıştır. Yine aynı gün uçurulan bu uçakla Arıburnu cephesinde düşman karargâhı üzerine İngilizce olarak yazılmış 300'e yakın propaganda beyannamesi atılmıştır. 28 Haziran'da Türk uçakları müttefiklerin Monica balon gemisine tekrar taarruz edip, yarımadanın yakınından uzaklaşıp kaçmasına neden olmuşlardır⁸⁹. Düşman uçakları aynı gün Kumkale'nin güneyinde bulunan Yenişehir köyüne birkaç bomba atıp uzaklaşmıştır⁹⁰.

5 Temmuz'da Almanya'dan gelen 2 Gotha deniz uçağı ve Alman deniz uçuşu personelinden kurulu küçük bir deniz birliği Çanakkale Müstahkem Mevkii Komutanlığı emrine verildi. İsmi "Alman Donanması Özel Müfrezesi Deniz Tayyare Grubu" olan bu birlik 5 ve 6 Temmuz 1915 tarihinde

⁸¹ Yavuz Kansu; Aynı eser, c.I, s. 200.

⁸² Gnkur. Bşk.lığı yay., Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekâtı, IX. cilt., s. 46.

⁸³ BOA., DH.EUM, 3. Şb; Ds: 14/24.

⁸⁴ Stuart Kline, Aynı eser, s. 103.

⁸⁵ BOA., HR.MA., Ds: 1131/52.

⁸⁶ Rudolf Holzhausen, Birinci Dünya Harbinde Almanya'nın Türkiye'ye Sağladığı Hava Desteği ve Çanakkale Havacıları, s. 74,

⁸⁷ Hikmet Süer, Aynı makale, s. 138.

⁸⁸ Yavuz Kansu; Aynı eser, c I, s.200–201. Ayrıca bk., Gnkur. Bşk.lığı yay., Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekâtı, IX. cilt., s. 46.

⁸⁹ Yavuz Kansu; Aynı eser, c.I, s.201.

⁹⁰ BOA., HR.MA., Ds: 1133/3.

bölgede keşif uçuşlarına başlamıştır. Bu birliğin başına Alman Yüzbaşı Liebmann görevlendirilmişti⁹¹.

Çanakkale'deki Uçak bölüğü Temmuz 1915'de yeniden bir düzenlemeye tabi tutuldu. Enver Paşa'nın emriyle Müstahkem Mevki Komutanlığının bütün zaruri olmayan muharebe kuvvetleri 5. Ordunun emriye verildi⁹². Bu münasebetle Kara uçakları da 1. Uçak Bölüğü adıyla 5. Ordu Komutanlığı emrine verildi⁹³. 5 Temmuz'da 10 İngiliz uçağının yaptığı taarruzda hava alanındaki iki Türk uçağı hasar görmüştür. Bu suretle dört uçaktan hiçbiri faal olmadığından kara uçaklarının harekâtı durmuştur. Deniz Yüzbaşısı Hüseyin Sedat, ay sonunda Müstahkem Mevki Komutanlığı'na iade edilmiştir. Bu kahraman deniz subayı, 18 Mart tarihinden 8 Temmuz 1915 tarihine kadar 10'u Limni adası üzerine uzun mesafeli uçuş olmak üzere 24 muharebe uçuşu yapmıştır. Düşman uçaklarından bir kısmı 8 Temmuz öğleden sonra Türk siperleri üzerinde keşif uçuşu yapmış⁹⁴, Morto Limanı yönünden gelen bir müttefik kuvvetler uçağının Türk topçusunun isabetli ateşiyle yaralanıp hızla denize doğru düştüğü görülmüştür⁹⁵. 10 Temmuz'da Seddülbahir tarafından gelen ve Türk siperleri üzerine ateş açan bir düşman uçağı mukabil ateşle bölgeden uzaklaştırılmıştır⁹⁶. Düşmanın bu saldırıları 12 Temmuz günü de Hilal-i Ahmer hastanesine yönelik gerçekleştirildi⁹⁷. 16 Temmuz'da bir düşman uçağı, 19. Tümen Sıhhiye Bölüğü hastanesine bir bombalı saldırı düzenlemiş, dört askerin şehit, 8 askerin de yaralanmasına yol açmıştır⁹⁸.

Çanakkale dolaylarında İmroz ve Bozcaada'da konuşlanan müttefik hava kuvvetlerinde Haziran ortalarıyla Temmuz sonlarına kadar geçen süre içinde birliklerini değişik tipte uçaklarla takviye etmişti. İngiliz ve Fransızların Çanakkale'deki uçak sayısı 1915 yılı Temmuz ayında 55'e yükselmişti. Müttefik uçaklarının çoğu makineli tüfekle donatılmış uzun menzilli yeni tiptendi. Bu nedenle de müttefiklerin hava harekâtı imkânları oldukça artmıştı⁹⁹.

18 Temmuz 1915 günü, bir Türk uçağı İmroz adasında bulunan Kefalo koyunda gördüğü İngiliz-Fransız İtilaf kuvvetleri komutanlık karargâhı olarak kullanılan ve başkomutan General Hamilton'un bulunduğu İngiliz yatına taarruz etti. General Hamilton'un bu yatta olduğu esirlerden ve ajanlardan alınan bilgilerle tespit edilmişti¹⁰⁰. Ancak atılan bombalar General Hamilton'un bindiği yata isabet etmeyip onu koruyan düşman gemilerine isabet edip zarar verdi¹⁰¹.

Buna karşın sadece elle atılabilecek silahlarla donatılan Türk uçaklarının durumu zorlaşmıştı. Telsizli uçağa sahip olunamadığından dolayı Türk topçusunun ateş tanziminde güçlükler yaşanıyordu. Yer gözcüleri ise çok zayıf veriyordu. Bu sebeple Kilya Tepesine İstanbul'dan getirtilecek

⁹¹ Rudolf Holzhausen, Birinci Dünya Harbinde Almanya'nın Türkiye'ye Sağladığı Hava Desteği ve Çanakkale Havacıları, s. 78.

⁹² Rudolf Holzhausen, Birinci Dünya Harbinde Almanya'nın Türkiye'ye Sağladığı Hava Desteği ve Çanakkale Havacıları, s. 74.

⁹³ Gnkur. Bşk.lığı yay., Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekâtı, IX. cilt., s. 47.

⁹⁴ BOA., HR.MA., Ds: 1134/52.

⁹⁵ Rudolf Holzhausen, Birinci Dünya Harbinde Almanya'nın Türkiye'ye Sağladığı Hava Desteği ve Çanakkale Havacıları, s. 74.

⁹⁶ BOA., HR.MA., Ds: 1136/50.

⁹⁷ BOA., HR.MA., Ds: 1136/64.

⁹⁸ BOA., HR.SYS., Ds: 2411/32.

⁹⁹ Rudolf Holzhausen, Birinci Dünya Harbinde Almanya'nın Türkiye'ye Sağladığı Hava Desteği ve Çanakkale Havacıları, s. 76.

¹⁰⁰ Rudolf Holzhausen, Birinci Dünya Harbinde Almanya'nın Türkiye'ye Sağladığı Hava Desteği ve Çanakkale Havacıları, s. 77.

¹⁰¹ Hikmet Süer, Aynı makale, s. 139.

olan sabit balon müfrezesi yerleştirilmesi düşünüldü. Hava alanı ve balonun etrafına havaya karşı savunma için seri ateşli sahra bataryaları yerleştirilecekti. Ancak müttefik kuvvetlerin hava üstünlüğü nedeniyle balondan vazgeçildi.

Bu sıralarda Alman hükümeti İngilizlerin yeni bir çıkarma girişimini haber verdi. İngilizler Anafartalar'a çıkarma yaparak yarım adayı ikiye bölmek istiyorlardı. Anafartalar Grup Komutanı Albay Mustafa Kemal'in başarılı savunma stratejisi karşısında düşman hedefine ulaşamadı.

24 Temmuz'da sabahleyin Türk ordusuna bağlı 1 nci Bölüğün bir uçağıyla bir deniz uçağı Tuzludere kuzeyindeki müttefik nakliye gemilerini bombaladı. Öğleden sonra ise Bozcaada'daki bir düşman torpidosu bombardımana tutuldu. 28 Temmuz'da deniz uçakları sabaha karşı keşfe çıktı. Limni'ye gidip Mondros'ta 13'ü nakliye gemisi olmak üzere 87 gemi tespit etti¹⁰². 31 Temmuz gecesi ay ışığında yapılan gece uçuşunda Bozcaada keşfedildi. Bozcaada havaalanına üç bomba ve 500 fleşet kutusu atıldı. İki uçakla yapılan bu görevde her iki Türk uçağı da başarıyla Çanakkale'ye geri dönmüştür¹⁰³. Bu arada düşman uçaklarından altısı 27 Temmuz 1915 günü Halilpaşa Çiftliği'nde bulunan Hilal-i Ahmer hastanesine taarruz ederek oniki bomba atmıştır. Bu saldırıdan dolayı Amerikan Sefareti nezdinde İngiltere ve Fransa'nın uyarılması konusunda Dışişleri Bakanlığına yazı yazılmıştır¹⁰⁴. Düşman uçaklarının hastanelere yönelik saldırılarının devam etmesi üzerine dönemin Başkumandan Vekili Enver Paşa, Amerika Birleşik Devletleri Büyükelçisi Henry Morgenthau'a gönderdiği 31 Temmuz 1915 tarihli telgrafında, Çanakkale önlerinde bulunan İtilaf Devletleri askerlerinin hak hukuk tanımadan Türk ordusuna ait hastanelere saldırdıklarını açıklıyordu. Enver Paşa, düşman tayyareleri tarafından bu saldırıların sıkça tekrarlandığını belirterek 12 Temmuz 1915 tarihinden itibaren bu yönde 4 saldırının gerçekleştirildiğini, düşman uçaklarının evvelce uluslararası hukuk kurallarına göre belirlenen hastanelere saldırmaması kuralını hiçe saydıklarını ifade ederek, şayet bu durumun devam ederse "mukabele-i bilmisle tevessül" edileceğini bildirerek yardımcı olunmasını istiyordu¹⁰⁵. Enver Paşa'nın uluslararası kamuoyunda bu meseleyi gündeme getirmesine rağmen, müttefik kuvvetlerin Türk hastanelerine yönelik saldırılarının ardı arkası kesilmedi¹⁰⁶.

2 Ağustos'ta müttefik kuvvetleri Arıburnu'na çıkmaya başladı. Müttefiklerin bu harekâtı 6 uçağıyla da destekleniyordu. Çanakkale meydanını şiddetli bombalayan müttefik uçakları meydana aldatmak amacıyla bırakılan eski ve kullanılamaz haldeki bir uçağı tahrip etti¹⁰⁷. Müttefiklerin sayıca fazla uçağa sahip olmaları ve hava üstünlüğü sebebiyle Türk uçakları keşif uçuşu yapamadı. Düşman uçakları bu saldırılar sırasında genellikle hastaneleri hedef almaktaydılar¹⁰⁸. Dolayısıyla da, müttefik kuvvetlerin Arıburnu çıkarması izlenemedi. 3-4 Ağustos gecesi havanın aydınlık olmasından yararlanan Türk-kara ve deniz uçakları tekrar keşif uçuşu gerçekleştirdiler¹⁰⁹. İmroz'a taarruz ederek Kefalo koyunda bulunan düşman donanması hakkında bilgi toplanmıştır¹¹⁰.

¹⁰² Gnkur. Bşk.İlğı yay., Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekâtı, IX. cilt., s. 50.

¹⁰³ Rudolf Holzhausen, Birinci Dünya Harbinde Almanya'nın Türkiye'ye Sağladığı Hava Desteği ve Çanakkale Havacıları, s. 79.

¹⁰⁴ BOA., HR. SYS., Ds: 2099/9.

¹⁰⁵ BOA., HR.SYS., Ds: 2412/11.

¹⁰⁶ BOA., HR.MA., Ds: 1138/1. Bir düşman uçağı Kumkale güneyindeki Ezine hastanesine saldırmış bir yaralı askerin şehit olmasına yol açmıştır.

¹⁰⁷ Yavuz Kansu; Aynı eser, c.I, s. 202.

¹⁰⁸ BOA., HR. MA., Ds: 1137/55.

¹⁰⁹ Gnkur. Bşk.İlğı yay., Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekâtı, IX. cilt., s. 50.

¹¹⁰ Rudolf Holzhausen, Birinci Dünya Harbinde Almanya'nın Türkiye'ye Sağladığı Hava Desteği ve Çanakkale Havacıları, s. 79.

Düşman hava kuvvetlerinin üstün olması Türk-Alman harekât ve faaliyetlerini belirli bir oranda azaltmıştı. Bu açıdan müttefik kuvvetlerin Gelibolu yarımadasına yapacağı yeni takviye çıkarmalarının son hazırlıkları hava keşifleriyle devamlı olarak takip edilememişti.

5. Anafartalar Çıkarmasını Takip Eden Süreçte Türk Hava Harekâtı (7 Ağustos 1915-Kasım 1915)

Yeni kuvvetlerle takviye edilen müttefik kuvvetler Conkbayırı Kocaçimen hattına saldırıp buraları aldıktan sonra Kabatepe Maydos hattına ilerleyerek Türk Ordusu'nun İstanbul'ta bağıni kesmek, geri kalan kuvvetlerle de Anafartalar'a çıkarak burasını hareket üssü yapmak istedi. 6/7 Ağustos gecesi Arıburnu kuzeyinde ve Anafartalarda çıkarma başladı¹¹¹.

Anafartalar Muharebeleri öncesi 1. Uçak bölüğü keşif uçuşlarına devam etmiştir. Elde edilen bilgiler Anafartalar Grup Komutanına ulaştırılmış, Yüzbaşı Serno'nun yaptığı uçuşlardaki bilgiler de Türk ordusunun gerekli tedbirleri almasına zemin hazırlamıştır¹¹². Nitekim 7 Ağustos'ta Anafartalar muharebeleri başladı. Çok çetin çarpışmalar oldu. Yarımadanın çeşitli mevkiilerinden ve denizden Türk birlikleri ateşe koşuyordu. 5. Ordunun cephane ve yiyecek ikmali, hasta yaralı nakliyatı en kısa olan deniz yolundan yapılıyordu. Bu nedenle İstanbul ve Marmara limanlarıyla Gelibolu yarımadası arasında yoğun deniz nakliyatı cereyan etmekteydi. Bunu önlemek için İngiliz ve Fransız denizaltıları Çanakkale Boğazı'ndan geçerek Marmara'da nakliyat yapmakta olan Türk gemilerini batırmakla görevlendirildiler¹¹³.

Müttefiklerin 6/7 Ağustos'taki işgaline eşlik etmek üzere başka bir uçak gücü daha 2 numaralı İngiliz Kratiyet uçak filosuna katıldı. Uçaklar içinde 4 Bristol keşif uçağı, 6 Caudron, 6 BE 2C.6 Morane Parasol'ü bulunuyordu. Uçak sayısındaki bu artışla müttefikler büyük bir hava gücüne sahip olmuşlardı. Müttefiklerin istilâ kuvveti ile başa çıkarken, Türklerin kullanmak zorunda olduğu 1. Bölük, Ağustos ayında cereyan eden muharebelerde 5. Orduyu insan gücünün üzerinde desteklemiştir¹¹⁴. 11 Ağustos tarihinde bir düşman uçağı Galata'da bulunan hastaneye bomba atarak uzaklaşmış, bu saldırıda hastanede yatan üç asker şehit olurken, 3 nefer de yaralanmıştır¹¹⁵. Düşman uçaklarının Hilal-i Ahmer hastahanelerine saldırıları 14 Ağustos günü de Arıburnu'na yönelik gerçekleştirilmiştir¹¹⁶.

1. Tayyare bölüğü Ağustos ayı muharebelerinde attığı bombalarla bir müttefik gemisini batırdı. 4 uçağıyla 4 gün devam eden büyük çaplı muharebelerde 51 saat muharebe uçuşu yaptı¹¹⁷. Müttefiklerin otomatik silâhli uçaklarına karşı sadece filinta ve tabanca ile karşılık veriliyordu. Buna rağmen hiçbir Türk uçağı bu muharebeler sırasında düşmedi¹¹⁸.

19 Ağustos'ta Galata'da bulunan hava meydanı müşterek bir Fransız-İngiliz filosunun taarruzuna uğradı. Şiddetli bombardıman esnasında, meydana bir Türk uçağı yerde tahrip edildi.

¹¹¹ Gnkur. Bşk. İlgı yay., Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekâtı, IX. cilt., s. 50.

¹¹² Rudolf Holzhausen, Birinci Dünya Harbinde Almanya'nın Türkiye'ye Sağladığı Hava Desteğı ve Çanakkale Havacıları, s. 80.

¹¹³ Yavuz Kansu; Aynı eser, c.1, s. 202.

¹¹⁴ Rezzan ÜNALP, Aynı makale, s. 135.

¹¹⁵ BOA., HR.SYS., Ds: 2099/9.

¹¹⁶ BOA., HR.MA; Ds: 1139/20.

¹¹⁷ Rudolf Holzhausen, Birinci Dünya Harbinde Almanya'nın Türkiye'ye Sağladığı Hava Desteğı ve Çanakkale Havacıları, s. 80.

¹¹⁸ Yavuz KANSU; Aynı eser, c. 1, s. 202.

Hangar ve sığınaklar hasar gördü¹¹⁹. 21 Ağustos'ta müttefik kuvvetlerin son kara saldırısı Türk birliklerince geri atıldı. 22 Ağustos'ta Türk topçusunun başarılı atışları sonucu Seddülbahir önlerinde bir İngiliz deniz uçağı denize düşürüldü¹²⁰.

19 Eylül'de 286 ve 287 deniz Gotha uçakları Kefalo limanı önünde yatan büyük bir müttefik kruvazörünü bombaladı. Tam isabet kaydedildi. 100 kişilik de zayıat verildi. Balon hangarı da bombalandı. 20 Eylül'de İmroz keşfedildi. Keşifler yapılırken taarruzi görevlere de devam ediliyordu. İmroz dönüşü Türk uçaklarını kovalayan müttefik filo uçakları eski hangara 4 bomba attı. Müttefik topçusuna ateş tanzimi yaptıran sabit balon gemisi ve balonları İmroz'da üslenmişti. 18 Eylül gecesi deniz uçakları İmroz'daki hangarı bombalamaya çalıştılsa da sonuç alamadılar¹²¹.

21 Eylül'de 286 numaralı Gotha keşfe çıktı. Salimen üssüne döndü. 25-26 Eylülde Bozcaada ve Midilli keşfedildi. 27 Eylül'de Teğmen Preussner ve Kettembeil düşman uçağını hava muharebesinde düşürdü¹²². 30 Eylül'de bir düşman uçağı, Kabatepe civarında bir Türk uçağının saldırısı sonucu geri dönüp İmroz istikametinde çekilmek zorunda kalmıştır¹²³.

Ekim ayı içinde Türk kara birliklerine zarar veren müttefik kuvvetler ait monitörler bombalanmıştır. 1. Tayyare Bölük komutanı olan Pilot Körner, müttefik kuvvetleri mevzileri üzerinde 400 metreden uçarak 200 kadar fotoğraf çekti. Müttefik kuvvetler hakkında kıymetli bilgiler alındı. Silâhlı uçakların Türk hava filosuna katılmasıyla müttefik filo uçakları bu defa Türk uçaklarına saldırı konusunda çekingen hale geçirdi. Bundan böyle Müttefik filosu çarpışmaktan kaçınıyordu¹²⁴.

13 Ekim'de bir Fransız uçağı, Bolayır bölgesinde bulunan 76. Türk Alayından açılan makineli tüfek ateşiyle Tuzla'nın doğusuna siperler arasına düşürüldü. 25 Ekim'de ilk Fokker av uçağı Türk birliklerine katıldı. Ancak bu beklenen uçak, Galatada'ki hava alanına inişte kırıldı. Bu nedende bu uçaktan yararlanılamadı. 5 Kasım'da bir düşman uçağı topçu ateşiyle sakatlanarak Küçük Kemikli civarında denize düşürülmüştür. Tayyarenin enkazı bilahare düşman askerleri tarafından kıyıya çekilmiştir¹²⁵.

20 Kasım'da Türk deniz uçakları Dedeağaç'a kadar yeni bir keşif yaptılar. Dönüşte İmroz önünde bir İngiliz kruvazörü ve iki torpidosuyla çarpıştılar. Üslerine salimen döndüler. Aylardan beri Macaristan'da hazır vaziyette büyük bir ikmal malzemesi ve bunlar arasında Almanya'dan gönderilmesine karar verilen 15 yeni av bombardıman uçağından Türkiye'ye gelmiş olan iki av bombardıman ve bir keşif uçağı Uzun Köprü'ye gönderildi. Bu birliğin personeli Türk ve Almanlardan müteşekkildi Kasım ayının ikinci yarısından itibaren birlik Dedeağaç ve Saros körfezi dahil bölgede keşif ve devriye uçuşlarına başladı. 30 Kasım 1915'te üsteğmen Ali Rıza ve rasıdı Teğmen Orhan, Albatros I uçağıyla keşif ve devriye uçuşu yaparlarken Kabatepe üzerinde rastladıkları bir

¹¹⁹ Rudolf Holzhausen, Birinci Dünya Harbinde Almanya'nın Türkiye'ye Sağladığı Hava Desteği ve Çanakkale Havacıları, s. 80.

¹²⁰ Yavuz Kansu; Aynı eser, c. I, s. 203.

¹²¹ Rudolf Holzhausen, Birinci Dünya Harbinde Almanya'nın Türkiye'ye Sağladığı Hava Desteği ve Çanakkale Havacıları, s. 84-85.

¹²² Yavuz KANSU; Aynı eser, c. I, s. 204.

¹²³ BOA., DH.EUM.VRK., Ds: 25/50.

¹²⁴ Rudolf Holzhausen, Birinci Dünya Harbinde Almanya'nın Türkiye'ye Sağladığı Hava Desteği ve Çanakkale Havacıları, s. 86-87.

¹²⁵ BOA., HR.MA., 1155/53.

Düşman hava kuvvetlerinin üstün olması Türk-Alman harekât ve faaliyetlerini belirli bir oranda azaltmıştı. Bu açıdan müttefik kuvvetlerin Gelibolu yarımadasına yapacağı yeni takviye çıkarmalarının son hazırlıkları hava keşifleriyle devamlı olarak takip edilememişti.

5. Anafartalar Çıkarmasını Takip Eden Süreçte Türk Hava Harekâtı (7 Ağustos 1915-Kasım 1915)

Yeni kuvvetlerle takviye edilen müttefik kuvvetler Conkbayırı Kocaçimen hattına saldırıp buraları aldıktan sonra Kabatepe Maydos hattına ilerleyerek Türk Ordusu'nun İstanbul'la bağını kesmek, geri kalan kuvvetlerle de Anafartalar'a çıkarak burasını harekât üssü yapmak istedi. 6/7 Ağustos gecesi Arıburnu kuzeyinde ve Anafartalarda çıkarma başladı¹¹¹.

Anafartalar Muharebeleri öncesi 1. Uçak bölüğü keşif uçuşlarına devam etmiştir. Elde edilen bilgiler Anafartalar Grup Komutanına ulaştırılmış, Yüzbaşı Serno'nun yaptığı uçuşlardaki bilgiler de Türk ordusunun gerekli tedbirleri almasına zemin hazırlamıştır¹¹². Nitekim 7 Ağustos'ta Anafartalar muharebeleri başladı. Çok çetin çarpışmalar oldu. Yarımadanın çeşitli mevkieinden ve denizden Türk birlikleri ateşe koşuyordu. 5. Ordunun cephane ve yiyecek ikmali, hasta yaralı nakliyatı en kısa olan deniz yolundan yapılıyordu. Bu nedenle İstanbul ve Marmara limanlarıyla Gelibolu yarımadası arasında yoğun deniz nakliyatı cereyan etmekteydi. Bunu önlemek için İngiliz ve Fransız denizaltıları Çanakkale Boğazı'ndan geçerek Marmara'da nakliyat yapmakta olan Türk gemilerini batırmakla görevlendirildiler¹¹³.

Müttefiklerin 6/7 Ağustos'taki işgaline eşlik etmek üzere başka bir uçak gücü daha 2 numaralı İngiliz Kraliyet uçak filosuna katıldı. Uçaklar içinde 4 Bristol keşif uçağı, 6 Caudron, 6 BE 2C.6 Morane Parasol'ü bulunuyordu. Uçak sayısındaki bu artışla müttefikler büyük bir hava gücüne sahip olmuşlardı. Müttefiklerin istilâ kuvveti ile başa çıkarken, Türklerin kullanmak zorunda olduğu 1. Bölük, Ağustos ayında cereyan eden muharebelerde 5. Orduyu insan gücünün üzerinde desteklemiştir¹¹⁴. 11 Ağustos tarihinde bir düşman uçağı Galata'da bulunan hastaneye bomba atarak uzaklaşmış, bu saldırıda hastanede yatan üç asker şehit olurken, 3 nefer de yaralanmıştır¹¹⁵. Düşman uçaklarının Hilal-i Ahmer hastahanelerine saldırıları 14 Ağustos günü de Arıburnu'na yönelik gerçekleştirilmiştir¹¹⁶.

1. Tayyare bölüğü Ağustos ayı muharebelerinde attığı bombalarla bir müttefik gemisini batırdı. 4 uçağıyla 4 gün devam eden büyük çaplı muharebelerde 51 saat muharebe uçuşu yaptı¹¹⁷. Müttefiklerin otomatik silâhli uçaklarına karşı sadece filinta ve tabanca ile karşılık veriliyordu. Buna rağmen hiçbir Türk uçağı bu muharebeler sırasında düşmedi¹¹⁸.

19 Ağustos'ta Galata'da bulunan hava meydanı müşterek bir Fransız-İngiliz filosunun taarruzuna uğradı. Şiddetli bombardıman esnasında, meydana bir Türk uçağı yerde tahrip edildi.

¹¹¹ Gnkur. Bşk.lığı yay., Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekâtı, IX. cilt., s. 50.

¹¹² Rudolf Holzhausen, Birinci Dünya Harbinde Almanya'nın Türkiye'ye Sağladığı Hava Desteği ve Çanakkale Havacıları, s. 80.

¹¹³ Yavuz Kansu; Aynı eser, c.I, s. 202.

¹¹⁴ Rezzan ÜNALP, Aynı makale, s. 135.

¹¹⁵ BOA., HR.SYS., Ds: 2099/9.

¹¹⁶ BOA., HR.MA; Ds: 1139/20.

¹¹⁷ Rudolf Holzhausen, Birinci Dünya Harbinde Almanya'nın Türkiye'ye Sağladığı Hava Desteği ve Çanakkale Havacıları, s. 80.

¹¹⁸ Yavuz KANSU; Aynı eser, c. I, s. 202.

Hangar ve sığınaklar hasar gördü¹¹⁹. 21 Ağustos'ta müttefik kuvvetlerin son kara saldırısı Türk birliklerince geri atıldı. 22 Ağustos'ta Türk topçusunun başarılı atışları sonucu Seddülbahir önlerinde bir İngiliz deniz uçağı denize düşürüldü¹²⁰.

19 Eylül'de 286 ve 287 deniz Gotha uçakları Kefalo limanı önünde yatan büyük bir müttefik kruvazörünü bombaladı. Tam isabet kaydedildi. 100 kişilik de zayıat verdirildi. Balon hangarı da bombalandı. 20 Eylül'de İmroz keşfedildi. Keşifler yapılırken taarruzi görevlere de devam ediliyordu. İmroz dönüşü Türk uçaklarını kovalayan müttefik filo uçakları eski hangara 4 bomba attı. Müttefik topçusuna ateş tanzimi yaptıran sabit balon gemisi ve balonları İmroz'da üslenmişti. 18 Eylül gecesi deniz uçakları İmroz'daki hangarı bombalamaya çalıştılsa da sonuç alamadılar¹²¹.

21 Eylül'de 286 numaralı Gotha keşfe çıktı. Salimen üssüne döndü. 25-26 Eylülde Bozcaada ve Midilli keşfedildi. 27 Eylül'de Teğmen Preussner ve Kettembeil düşman uçağını hava muharebesinde düşürdü¹²². 30 Eylül'de bir düşman uçağı, Kabatepe civarında bir Türk uçağının saldırısı sonucu geri dönüp İmroz istikamesinde çekilmek zorunda kalmıştır¹²³.

Ekim ayı içinde Türk kara birliklerine zarar veren müttefik kuvvetler ait monitörler bombalanmıştır. 1. Tayyare Bölük komutanı olan Pilot Körner, müttefik kuvvetleri mevzileri üzerinde 400 metreden uçarak 200 kadar fotoğraf çekti. Müttefik kuvvetler hakkında kıymetli bilgiler alındı. Silâhli uçakların Türk hava filosuna katılmasıyla müttefik filo uçakları bu defa Türk uçaklarına saldırı konusunda çekingen hale getirdi. Bundan böyle Müttefik filosu çarpışmaktan kaçınıyordu¹²⁴.

13 Ekim'de bir Fransız uçağı, Bolayır bölgesinde bulunan 76. Türk Alayından açılan makineli tüfek ateşiyle Tuzla'nın doğusuna siperler arasına düşürüldü. 25 Ekim'de ilk Fokker av uçağı Türk birliklerine katıldı. Ancak bu beklenen uçak, Galatada'ki hava alanına inişte kırıldı. Bu nedenle bu uçaktan yararlanılamadı. 5 Kasım'da bir düşman uçağı topçu ateşiyle sakatlanarak Küçük Kemikli civarında denize düşürülmüştür. Tayyarenin enkazı bilahare düşman askerleri tarafından kıyıya çekilmiştir¹²⁵.

20 Kasım'da Türk deniz uçakları Dedeağaç'a kadar yeni bir keşif yaptılar. Dönüşte İmroz önünde bir İngiliz kruvazörü ve iki torpidosuyla çarpıştılar. Üslerine salimen döndüler. Aylardan beri Macaristan'da hazır vaziyette büyük bir ikmal malzemesi ve bunlar arasında Almanya'dan gönderilmesine karar verilen 15 yeni av bombardıman uçağından Türkiye'ye gelmiş olan iki av bombardıman ve bir keşif uçağı Uzun Köprü'ye gönderildi. Bu birliğin personeli Türk ve Almanlardan müteşekkildi Kasım ayının ikinci yarısından itibaren birlik Dedeağaç ve Saros körfezi dahil bölgede keşif ve devriye uçuşlarına başladı. 30 Kasım 1915'te üsteğmen Ali Rıza ve rasıdı Teğmen Orhan, Albatros I uçağıyla keşif ve devriye uçuşu yaparlarken Kabatepe üzerinde rastladıkları bir

¹¹⁹ Rudolf Holzhausen, Birinci Dünya Harbinde Almanya'nın Türkiye'ye Sağladığı Hava Desteği ve Çanakkale Havacıları, s. 80.

¹²⁰ Yavuz Kansu; Aynı eser, c.1, s. 203.

¹²¹ Rudolf Holzhausen, Birinci Dünya Harbinde Almanya'nın Türkiye'ye Sağladığı Hava Desteği ve Çanakkale Havacıları, s. 84-85.

¹²² Yavuz KANSU; Aynı eser, c. 1, s. 204.

¹²³ BOA., DH.EUM.VRK., Ds: 25/50.

¹²⁴ Rudolf Holzhausen, Birinci Dünya Harbinde Almanya'nın Türkiye'ye Sağladığı Hava Desteği ve Çanakkale Havacıları, s. 86-87.

¹²⁵ BOA., HR.MA., 1155/53.

Fransız Farman uçağıyla harbe tutuştular¹²⁶. Atıkları bir kurşun Fransız uçağının deposunu deldiğinden uçak yanarak İtepe-Helles arasında bir yere düşmüştür. Bu olay Türk tayyarecilerinin Çanakkale'de kazandıkları hava zaferlerinden biriydi¹²⁷.

6. Müttefik Orduların Çanakkale'yi Tahliye Sürecinde Hava Harekâtı (Aralık 1915–9 Ocak 1916)

Anafartalar çıkarmasından sonra giriştikleri taarruzi harekâta bir sonuç elde edemeyen İtilâf Devletleri Çanakkale cephesi başkomutanı Hamilton, hükümetine yeni bir taarruz için 95,000 kişilik bir kuvvete ihtiyaç olduğunu bildirmişti. Donanma ile boğazın tekrar zorlanması mümkün görülmediğinden müttefiklerinden yardım alan Türkiye'nin taarruzu halinde İngilizlerin çok fena duruma gireceğinden korkulmuştu¹²⁸.

Avrupa'da gelişen yeni siyasi ve askeri oluşumları değerlendiren İtilâf Devletleri kuvvetlerini Çanakkale'de tutmakta bir fayda sağlayamayacaklarını anlamışlar ve Türkler taarruza geçmeden ve kış bastırmadan Çanakkale'yi boşaltmaya karar vermişlerdi.

Aralık ayı başından itibaren havaların elverdiği ölçüde keşif uçuşlarına devam edilmiştir. 1, 3 Aralık ve 12 Aralık'ta düşman gemilerine yönelik saldırı uçuşları devam etmiştir. Aralık ayı başında Üsteğmen Ali Rıza ve rasit Orhan'ın kullandıkları bir Türk uçağı Seddülbahir açıklarında bir düşman gemisine saldırı düzenlemiş, üzerlerine gelen bir İngiliz uçağını da bölgeden uzaklaştırmışlardır¹²⁹. Ayrıca Türk uçakları tarafından 14 Aralık'ta tekrar İmroz adası keşfedilmiştir¹³⁰.

Anafartalar Grubu komutanı Albay Mustafa Kemal müttefik kuvvetlerin çekileceğinden kuşku duymadığından bir saldırı ile hepsini denize dökmeyi önermişse de üst komutanlara anlatamamış, kendisine "boşuna harcayacak bir kuvvemiz, hatta bir erimiz yoktur" cevabını vermişlerdir. Düşmanın bölgeden çekilme ihtimalini değerlendiren ve bundan dolayı da büyük bir fırsatın kaçırılmakta olduğunu gören Albay Mustafa Kemal, 10 Aralık 1915'te görevinden istifa ettiğini bildirmiştir. Mustafa Kemal'i takdir eden Liman Von Sanders istifayı hava değişimine çevirmiş, Mustafa Kemal de İstanbul'a gitmiştir¹³¹. Sonraki gelişmeler Mustafa Kemal'i haklı çıkarmış ve İtilâf Devletleri, Çanakkale'yi Türk birliklerine sezdirmeden boşaltmışlardır. Düşmanın bunu gerçekleştirmesinde aslında Türk uçaklarının hava muhalefeti nedeniyle keşif uçuşlarına çıkmamış olmasının etkisi de vardı.

Müttefikler geri çekilme kararı almış olmalarına karşın bunu fazlaca hissettirmemek için Çanakkale hava ve deniz sahalarındaki faaliyetlerini Aralık başlarında da sürdürdü.

Galata'yı ateş altına alan bir İngiliz monitörü de bir Türk uçağı tarafından bombalandı. Monitör isabet alarak ateş kesti ona gözcülük yapan bir müttefik uçağına taarruz edilerek kaçırıldı¹³². Ancak inişte Türk uçağı hasara uğradı. Türk deniz uçakları bu arada İmroz'a taarruz etti. Bir uçak

¹²⁶ Hikmet Süer, makalesinde bu uçağın düşürülmesini 1 Aralık 1915 tarihi olarak vermektedir. Bk., Hikmet Süer, Aynı makale, s. 139.

¹²⁷ Yavuz Kansu, Aynı eser, c. I, s. 203. Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekâtı, IX. cilt, s. 52.

¹²⁸ Aspinal Oglanlar; Çanakkale Gelibolu Askerî Harekâtı, c. II, (Çev: M. Hulusi) İstanbul Askerî Matbaası, 1940, s. 358–359.

¹²⁹ BOA., HR. MA., Ds: 1150/35.

¹³⁰ Rudolf Holzhausen, Birinci Dünya Harbinde Almanya'nın Türkiye'ye Sağladığı Hava Desteği ve Çanakkale Havacıları, s. 92.

¹³¹ Falih Rifki Atay; Çankaya, İstanbul, 1969, s.94.

¹³² BOA., HR. MA., Ds: 1143/39.

hangarının tutuşup yanmasına sebep oldu. Dönüşte Seddülbahir'deki müttefik karargâhı da bombalandı.

Bozuk havalar hava keşfinin yapılmasına engel olduğundan bu boşaltma Türk kuvvetlerince ancak 20 Aralık'ta anlaşıldı. Hava faaliyetleri ise sürüyordu. 14 Aralık'ta Boğaz girişini keşfeden iki Türk uçağıyla iki müttefik uçağı hava muharebesine tutuştu. Nara burnu üzerindeki bu muharebede her iki taraftan da bir zayıf olmadı. 16 Aralık'ta Seddülbahir'de bir İngiliz uçağı düşürüldü. 20 Aralık'ta bir müttefik deniz uçağı Türk topçusunun açtığı ateşle Kabatepe üzerinde denize indirildi. Pilot ve rasıdı esir edildi. Bu arada 27 Aralık'ta düşman uçakları Galata civarına onbeş bomba atmış, Arıburnu üstünde uçan üç düşman uçağından birisi topçu ateşiyle vurulup denize düşmüştür¹³³.

Anafartalar ve Arıburnu tahliyesinden sonra güneyde müttefik kuvvetlerin bölgesinde ve gemilerinde neler olup bittiğini öğrenmek için 1. Tayyare Bölüğü uçak ve uçucu personel açısından takviye edildi. Müttefik kuvvetlerin durumunun keşif ve tespitine önem verildi.

Müttefik kuvvetlerin Gelibolu yarımadasını terk etmelerine arz bir süre kala Türk uçak bölüğündeki uçak sayısı 6'ya yükseltildi. Keşif görevleri tekrar yapılmaya başlandı. Deniz uçakları da güney cephesi ve adaların keşif ve bombardımanı için görevlendirildi. 20 Aralık'ta Birinci Bölüğe yeni gelen uçaklarla İmroz'a doğru bir keşif ve bombardıman uçuşu yapıldı. Boğaz girişinde bir İngiliz torpidosu bombalandı¹³⁴.

Çanakkale Boğazı'ndan müttefiklerin geri çekilmesinin tamamlanmasıyla Enez körfezinden, İzmir körfezine kadar bütün sahilin havadan savunulması görevi Galata'da konuşlanmış 1. Tayyare Bölüğü'ne yani Çanakkale filosuna verilmişti¹³⁵.

Çanakkale muharebelerinin başladığı sıralarda taktik hava birlikleri bulunmayan ve askeri havacılıkta yeterli düzeyde olmayan Türk hava kuvvetleri özellikle de müttefiki konumundaki Almanların hava desteğiyle savaşın son dönemlerine doğru hava üstünlüğünü lehine çevirdi.

Ocak ayı başında Türk uçakları Çanakkale üzerinde keşif faaliyetlerine devam ettiler. Fokker tipi av bombardıman uçaklarıyla Ocak ayı başına kadar 6 düşman uçağı düşürülmüştü. Gelibolu yarımadasının güney kesiminde yapılan başarılı hava muharebelerinin görgü tanıklarından biri de o sırada boşaltılan bölgeyi denetlemek üzere Gelibolu'da bulunan Enver Paşa'dır. Vurulan İngiliz uçağı, kurmaylarıyla birlikte Alçıtepe'de bulunan Enver Paşa'nın yakınına düşmüştür. Pilot Buddecke, düşürülen uçağı takip ederek Alçıtepe'ye inip Enver Paşa'ya tekmil vermiş ve bu başarısından dolayı da kendisi altın imtiyaz madalyası ile onurlandırılmıştır¹³⁶.

Fokker tipi av ve bombardıman uçaklarının Türk hava kuvvetlerine girişiyle Çanakkale cephesine gelen müttefik uçaklarının faaliyetleri önlenmiş ve aynı zamanda Limni, Bozcaada ve İmroz adaları keşfedilerek uygun hedefler bombalanmıştır. Böylelikle de savaşın son dönemlerinde hava gücü İngiliz ve Fransız kuvvetlerinin aleyhine dönmüştür¹³⁷. Savaş sürüklenip giderken İngi-

¹³³ BOA., HR. MA., Ds: 1152/62,

¹³⁴ Yavuz Kansu; Aynı eser, c.I, s.206–207.

¹³⁵ Rezzan Ünalp, "Turkish Air Operations During the Dardanelles Campaign, March 1915 – January 1916", s. 140.

¹³⁶ Rudolf Holzhausen, Birinci Dünya Harbinde Almanya'nın Türkiye'ye Sağladığı Hava Desteği ve Çanakkale Havacıları, s. 99–100.

¹³⁷ Rezzan Ünalp, "Turkish Air Operations During the Dardanelles Campaign, March 1915 – January 1916", s. 140–141.

liz ve Fransız müttefik kuvvetlerinin birleşik hava etkinliği ve uçak sayısı iyice azalmış bunun aksine Türk hava kuvvetleri güçlenerek Çanakkale'deki eşsiz Türk zaferine katkıda bulunmuştur.

Sonuç

Türk havacıları, Çanakkale muharebelerinde sayıca ve teknik donanım açısından kendisinden üstün düşman karşısında, sınırlı hava gayretinin planlama ve kullanılmasında daha başarılı olmuştur. Çanakkale muharebelerinde Türk havacılarının yaptıkları keşif uçuşları ile düşman birlikleri hakkında elde edilen bilgiler, savaşın Türk ordusu lehine sonuçlanmasında etkili olmuştur. Özellikle 18 Mart deniz zaferinden kısa bir süre önce yapılan keşif harekâtı sonunda Nusraf mayın gemisinin denize döktüğü mayınlar savaşın kaderini değiştirmiştir. Türk havacıları bu savaşta hava üstünlüğü mücadelesi vermiş, yeni silahın ihtiyacı olan strateji ve taktiklerin oluşturulmasında öncülük etmişlerdir. Harp prensiplerinden baskın, manevra, inisiyatif, ateş gücü ve sıklıkla merkezi özellikle Türk tarafında başarı ile uygulanmıştır.

Çanakkale muharebelerinde müttefik kuvvetlere ait uçakların, 1907 Lahey uluslararası hukuk sözleşmesinde belirtilen görüşlerin aksine, hastanelere ve sivil halka yönelik saldırıları üzerine Başkumandanlık Vekâleti Amerika Birleşik Devletleri nezdinde girişimlerde bulunarak bu tür saldırıların engellenmesini istemiştir. Ancak, bu müracaat ve protestolara rağmen, İtilaf Devletlerine ait uçakların özellikle hastane ve sivil yerleşim birimlerine yönelik bombalama eylemleri devam etmiştir. Türk uçakları tarafından bu yönde karşı tarafa hiçbir mukabelede bulunulmazken bunların ardı sıra tekrarlanmasını Türk ordusu sabır ve metanetle karşılamıştır. Nitekim Çanakkale'ye dünyanın en son teknik silah, araç ve gereçleriyle donatarak ordularını süren Müttefikler, savaşı dahi uluslararası anlaşma ve kuralların dışına çıkarak sürdürmeyi kendilerine bir hak olarak görmüşlerdir.

Çanakkale/Gelibolu çıkarmasında müttefik kanatta harekâta katılan uçak sayısı 50-60 civarındayken, Türk tarafında bu sayı belki savaşın sonlarında ancak 20'yi bulmuştur. Türk uçaklarının bir kısmı genelde bakımdaydı, aksi takdirde kullanılamazdı. Dolayısıyla harekâta kullanılan uçak sayısı nispeten daha düşüktü. Zayıf motorlu uçaklar için hava şartlarının ağır olduğu, yedek parça sıkıntısının yaşandığı ve özellikle Almanlar ve Türkler için uzun ikmal hatlarının mevcudiyetinden dolayı harekât çok güç şartlar altında yürütülüyordu. Ayrıca yetişmiş uzmanlara çok ihtiyaç vardı.

Çanakkale Savaşı sırasında görev alan Alman Pilot Serno, Türk ve Alman üst düzey komuta kademelerini Gelibolu yarımadasının savunulmasında daha fazla uçağa gerek duyulduğu konusunda uyarılmış, bu da uçakların yaratacağı başarılarla yol vermiştir. Savaşın son dönemlerinde hava gücü, düşmanın aleyhine tersine dönmüştür. Savaşın devamında İngiliz ve Fransızların birleşik hava kuvvetlerinin etkinliği iyice azalmış, bunun aksine Türk Hava Kuvvetleri güçlenerek, yaptığı keşif uçuşları yanısıra müttefik hava kuvvetlerine ve havaalanlarına yönelik taarruzları ile Çanakkale'deki eşsiz Türk zaferine katkıda bulunarak Türk Havacılık Tarihi'nde silinmez izler bırakmıştır.

Kaynakça

A. Arşivler

a. Başbakanlık Osmanlı Arşivi

- BOA, HR.SYS.
- BOA, HR.MA.
- BOA, DH.EUM, 3. Şb.
- BOA, DH.EUM.VRK.

b. Gnkur. ATASE Başkanlığı Arşivi

B. Araştırma Eserleri

- ATAY, Falih Rifkî; Çankaya, İstanbul, 1969.
- Gnkur. Bşk.lığı yay., Birinci Dünya Harbi, Türk Hava Harekâtı, IX. cilt. (Haz: İhsan Göymen), Ankara 1969.
- Hava Harp Tarihi Şubesi Yay., Resimlerle Havaçılık Tarihi, Ankara 1964.
- HOLZHAUSEN, Rudolf, Birinci Dünya Harbinde Almanya'nın Türkiye'ye Sağladığı Hava Desteği ve Çanakkale Havaçılırları, Çev. Fahri Çeliker, Ankara Gnkur. Basımevi, 1982.
- İLMEN, Süreyya, Türkiye'de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi, İstanbul 1947.
- KANSU, Yavuz - Servet Şensöz-Yılmaz Özfuna, Havaçılık Tarihinde Türkler, c. I, Hava Kuvvetleri K.lığı Yay., Ankara 1971.
- KLİNE, Stuart, Türk Havaçılık Kronolojisi, İstanbul 2002.
- LOREY, Hermann; Türk Sularında Deniz Hareketleri (Çev: Taceffin Tulayman), c. II, Deniz Matbaası, İstanbul 1946.
- OGLANDER, Aspinal; Çanakkale Gelibolu Askeri Harekâtı, c. II, (Çev: M. Hulusi) İstanbul Askeri Matbaası, 1940.
- PEHLİVANLI, Hamit, "Çanakkale Muharebeleri Sırasında Müftekilerin Propagandası ve Karşı Propaganda" Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi, Temmuz 1991, sayı: 21, ş. 549.
- STEEL, Nigel, Peter Hart, Gelibolu, Yenilginin Destanı, (Çev: Mehmet Harmancı), İstanbul 1997.
- SÜER, Hikmet, "Çanakkale Muharebelerinde Türk Pitofu", Çanakkale Muharebelerinin 75. Yıl Armağanı, Ankara Gnkur. Basımevi 1990, s. 137-138.
- TAŞAN, Halil, Atatürk'ün Havaçılık Görüşleri ve Çizdiği Havaçılık Stratejisi, Hava Harp Akademisi Yay., İstanbul 1991.
- ÜNALP, Rezzan, "Turkish Air Operations During the Dardanelles Campaign, March 1915 - January 1916", Communiques, The Joint Turkish-Israeli Military History Conference I (9-12 Nisan 2000), Genelkurmay Basımevi, Ankara 2000, s. 120-130.

1NCİ TAYYARE BÖLÜĞÜ (ÇANAKKALE) (1915)

Yeri : Galata

Çanakkale Müstahkem Mevki Komutanlığı emrinde, (1 Ocak-Temmuz)

5 nci Ordu emrinde, (7 Temmuz – 31 Aralık)

Bölük Kumandanları

Pilot Mülazım Preussner (Mart-Haziran)

Pilot Mülazım ewel Tahsin (Haziran-Ağustos)

Rasıt Yzb. Körner (Eylül-Aralık)

<u>Pilotlar</u>	<u>Rasıflar</u>
Mülazım ewel Cemal	Dz.Yzb.Hüseyin Sedat (25 Temmuz'a kadar)
Yzb.Serno (17-25 Mart, Mayıs başı Temmuz ortası, Ağustos)	Mülazım Osman Tayyar (Mart-Mayıs) Dz.Yb.Schneider (Mart)
Mülazım Seidler	Mülazım Cevdet (Temmuz)
Mülazım Garber	Mülazım Emin Nihat (Temmuz)
Mülazım Röder	Mülazım Süleyman Sırrı (Temmuz)
Mülazım ewel Mehmet Ali	Mülazım ewel Hüseyin Hüsnü (Temmuz)
Mülazım ewel Abdullah	Mülazım ewel Salih Rafet (Temmuz)
Mülazım Fünfhausen	Mülazım ewel Cemil (Temmuz)
Mülazım ewel Ali Rıza	Mülazım ewel Ahmet Fehmi (Eylül)
Mülazım Fazıl	Mülazım Orhan (Eylül) Mülazım Şakir Hazım (Eylül) Mülazım ewel Von Schlichting

<u>Fokker E1</u>	<u>Albatros C-1</u>
F- 1 (25 Ekim'de Kal)	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 ar

EK-B

1915 YILINDA OSMANLI ORDUSUNA KATILAN KARA TAYYARELERİ


Albatros B 1 tipi, keşif 100 Beygirlik Mercedes motorlu, silahsız bomba taşır.

<u>Türk Askeri No</u>	<u>Alman Askeri No</u>	<u>Fabrika No</u>	<u>Geliş Durumu</u>
A 2		—	Mart 1915 trenle
A 3		— 567	Mart 1915 trenle
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 Sofya'da, A 6 Filibe'de, A 7 Niş'te kaldı.

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

AK 1	—	1014 Ağustos 1915AK	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	

2308  Çanakkale Savaşları Tarihi

RUMPLER B 1 Tipi, keşif, 100 Beygirlik Mercedes motorlu silahsız, bomba taşıyıcı.

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	302	30 Haziran uçarak
R 7	1032/14	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 Almanya/Czernahevitz'de kaza geçirdi orada kaldı.

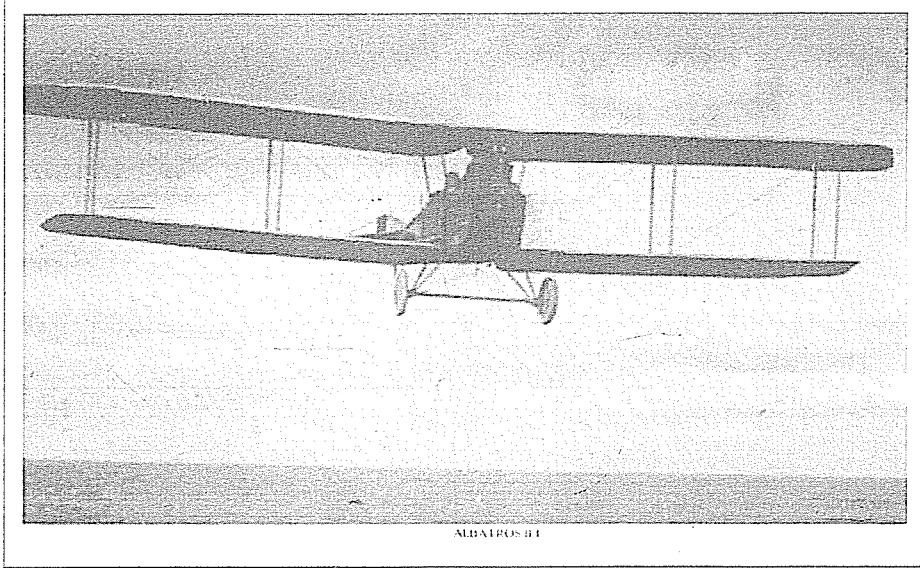
LVG B 1 tipi, keşif, 100 B.lik Mercedes motorlu, silahsız, bomba taşıyıcı.

LVG 2	657	—	Haziran
LVG 3	659	—	Haziran

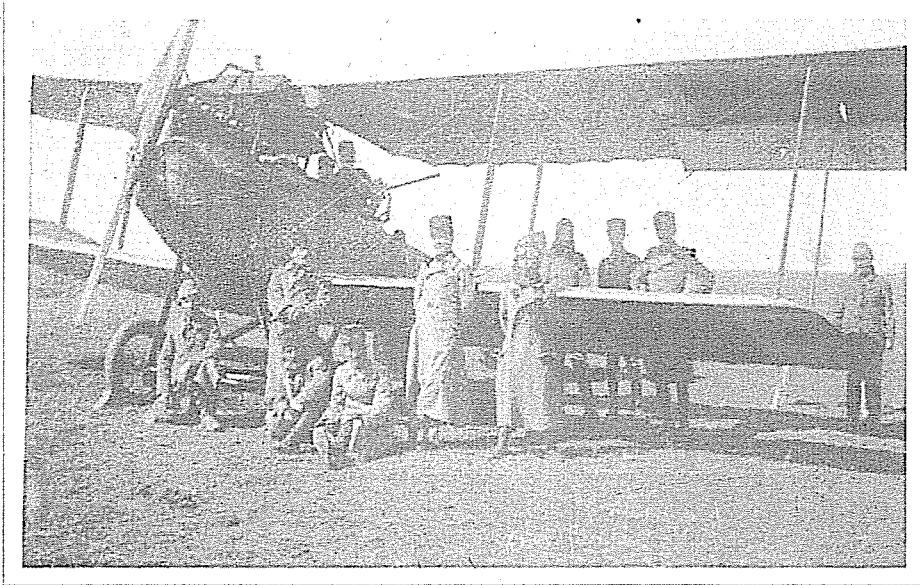
LVG 1 Sırbistan'da Temmuz'da el kondu.

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

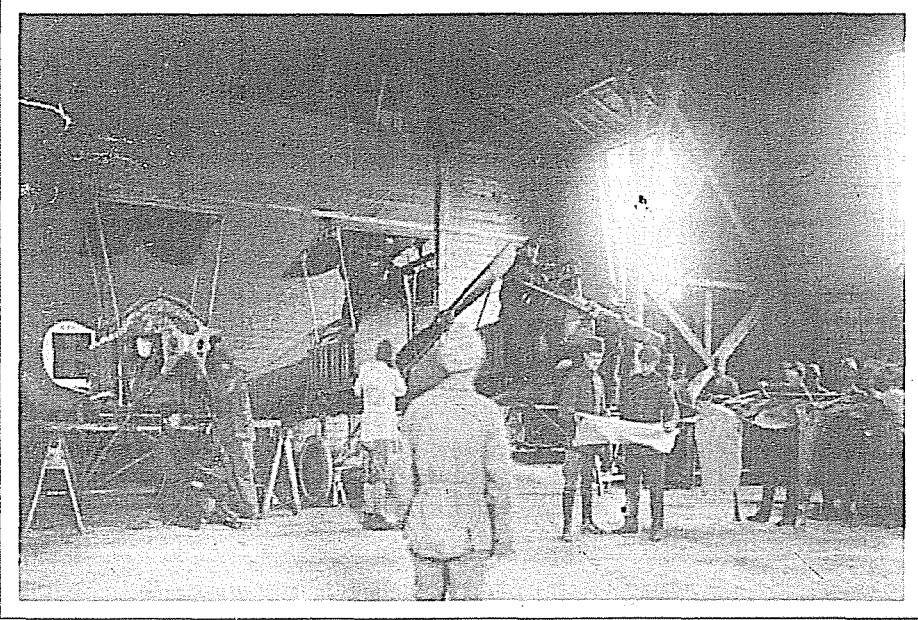
F 1	36/15	—	Eylül 1915
F 2	108/15	361	Aralık 1915
F 3	96/15	349	Aralık 1915
F 4	93/15	346	Aralık 1915



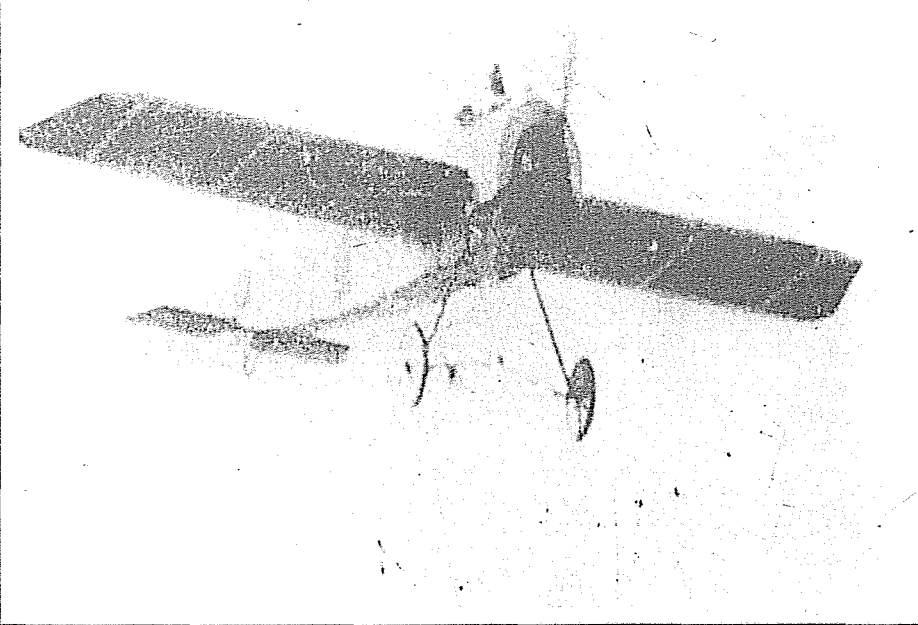
Albatros B-1 Alman kredisiyle alınan Türk uçaklarından biri.



Albatros C-1 tipi Türk uçağı Çanakkale'de (1915).



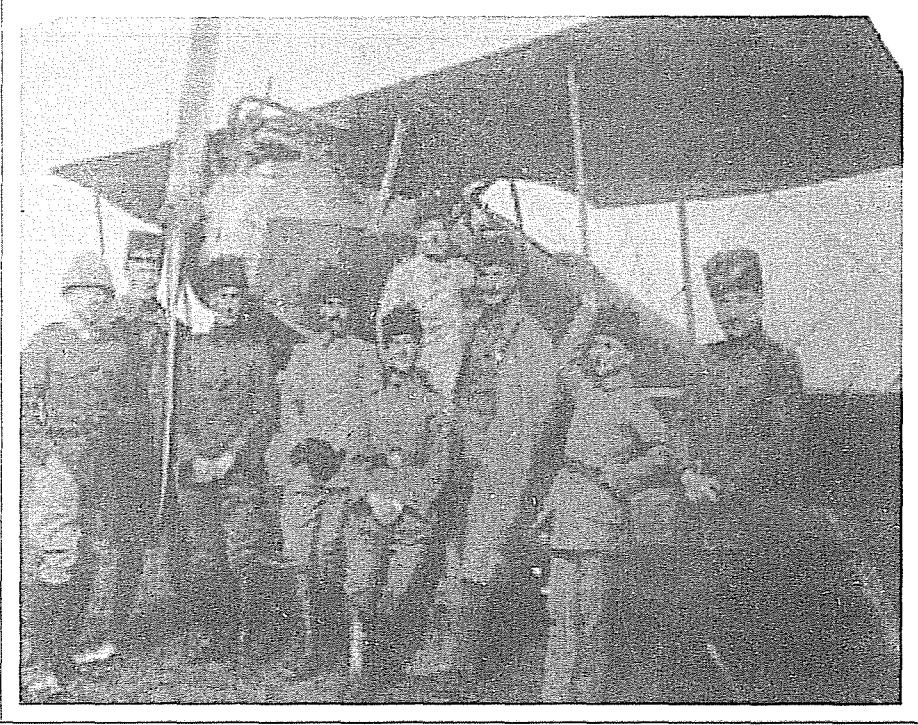
Aralık 1915, Yeşilköy'deki Uçak Montaj Afölyesinde Rumpler B-1'lerin montajı.



Fokker E III tipi bir uçak uçuş esnasında 1916.



Rumpler B 1 uçağı Yeşilköy Tayyare Mektebi Havaalanında.



Alman kredisi ile alınmış uçaklardan birinin önünde pilotlarımızın toplu görünüşü.



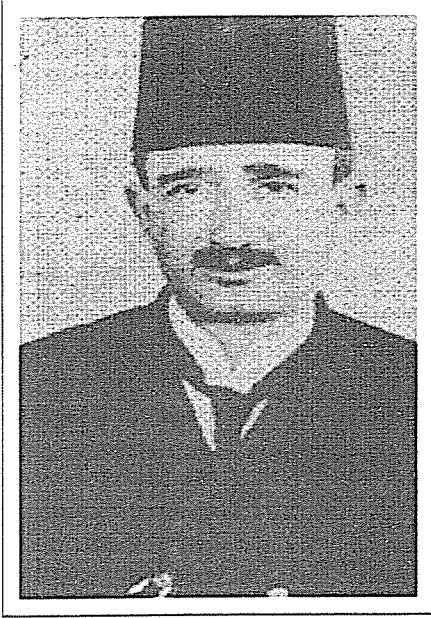
Osmanlı Genelkurmayı tarafından Türk uçaklarına konulan aidiyet işareti.



Tğm. Cemal Bey.



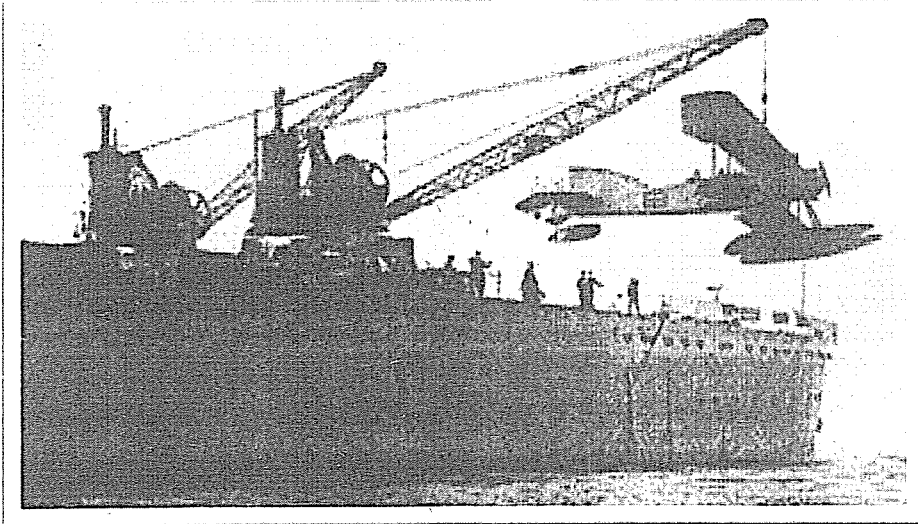
Yzb. Savmi Bey.



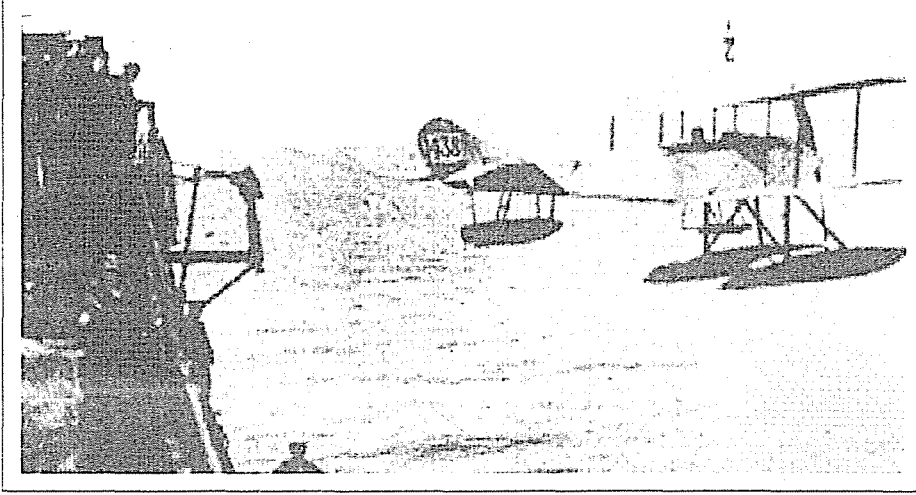
Yzb. Hüseyin Sedat.



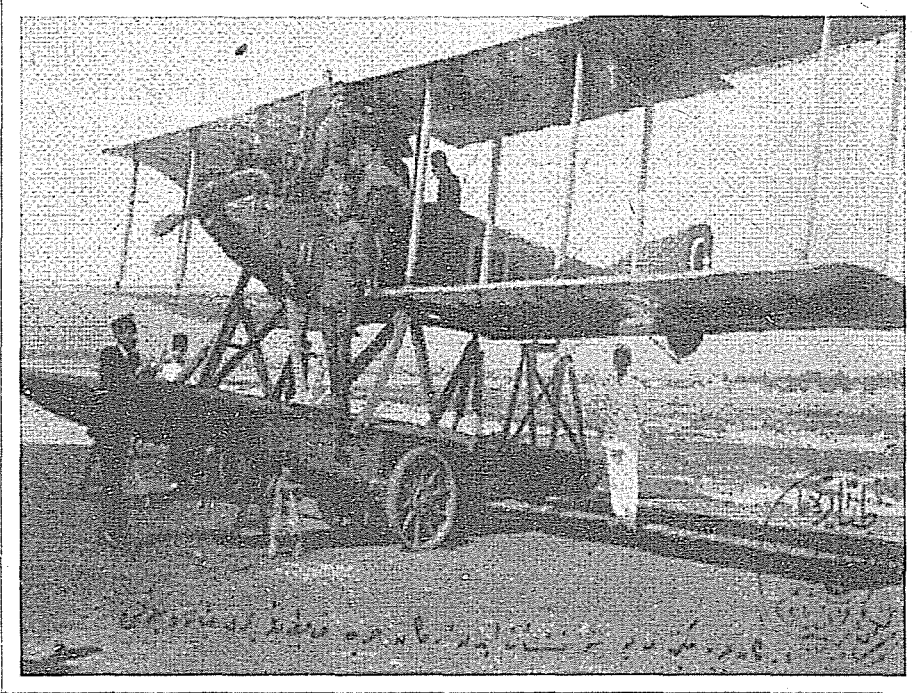
Ütğm. Fazıl Bey.



Uçakların vinçle denize indirilişi



Uçakların vinçle denize indirilişi.



Gotha Deniz Tayyaresi.



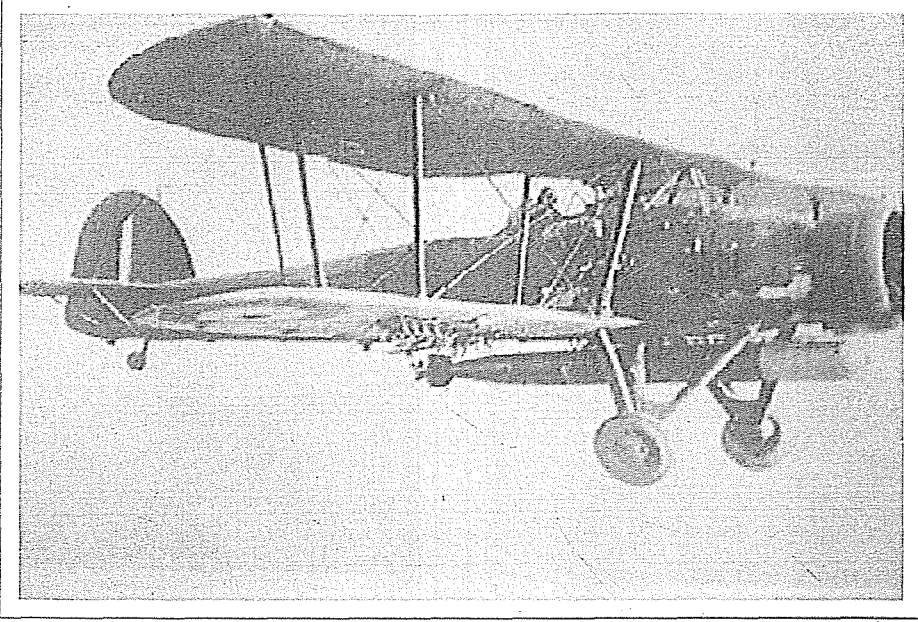
Plt. Ütğm. Ali Rıza.



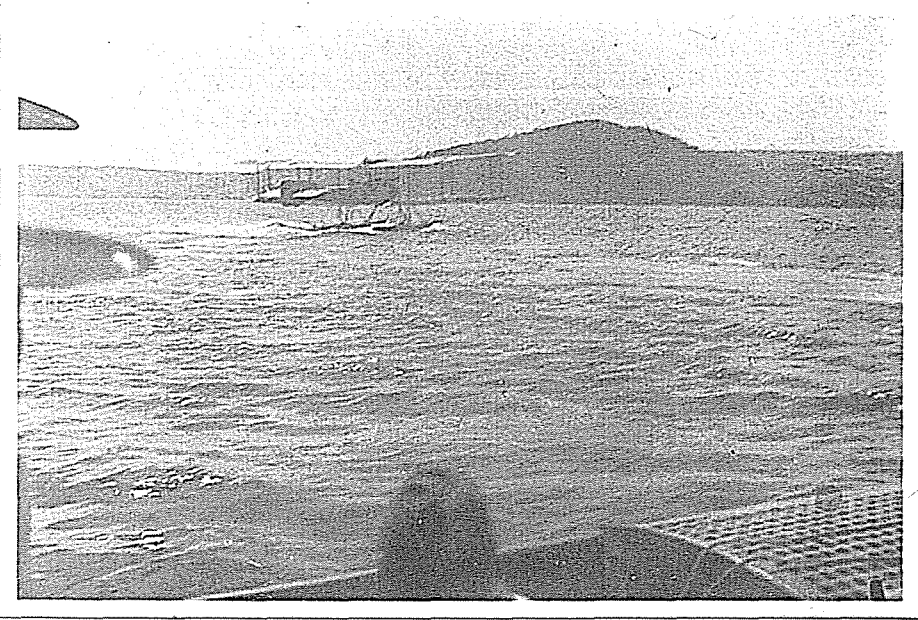
Raşit Tğm. Orhan.



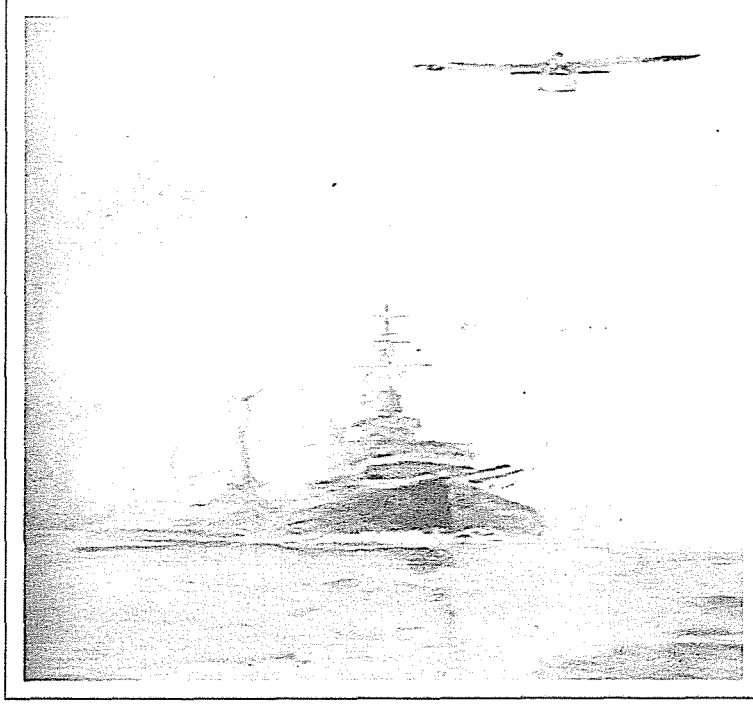
Erich Serno (1886-1963).



Birinci Dünya Savaşında kullanılan uçaklardan biri.



Bir deniz uçağı havalarırken.



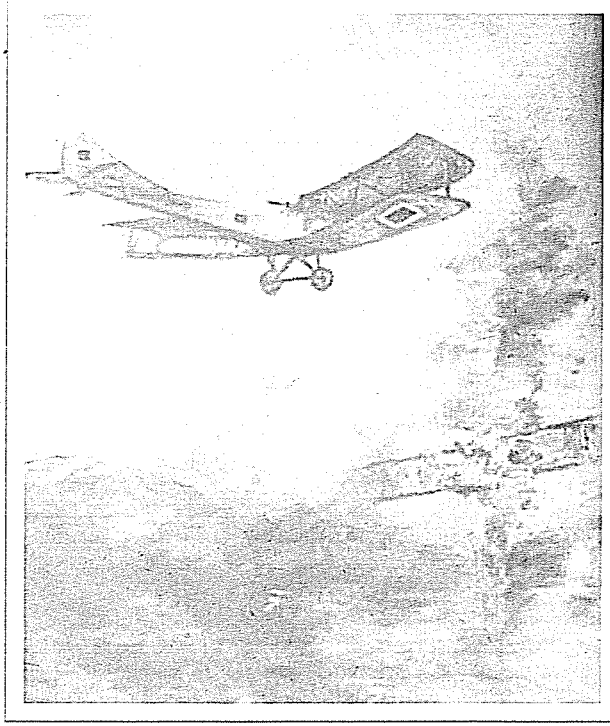
Üsteğmen Ali Rıza'nın Majestic zırhlısına yaptığı saldırıyı gösteren temsili suluboya resim.



Çanakkale'de düşürülen bir uçağın enkazı yanında Türk ve Alman subayları.



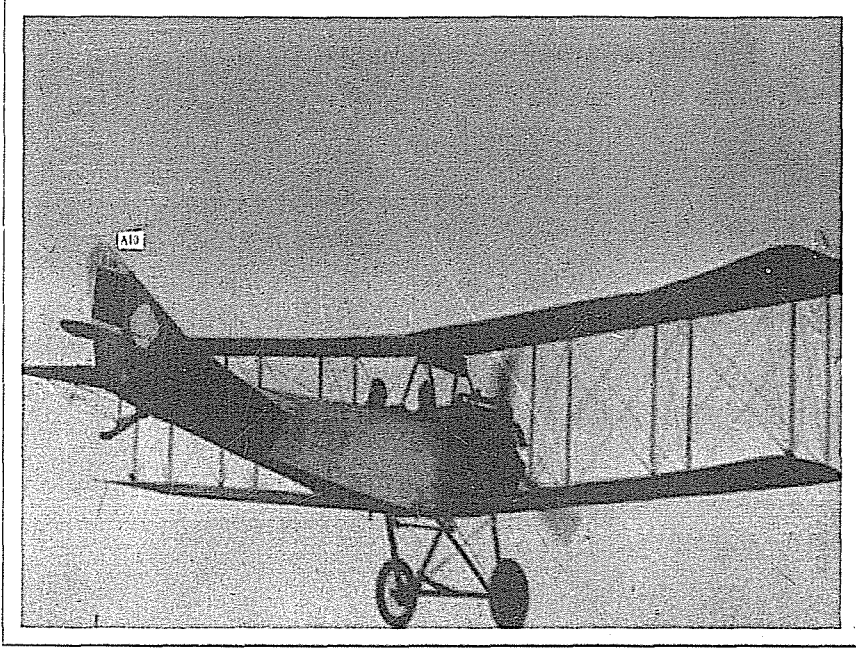
Çanakkale'de düşürülen düşman uçağının enkazını inceleyen Türk subayları. Üstteki fotoğraf, Osmanlı ordusu hizmetindeki bir Alman deniz uçağıdır.



Üsteğmen Ali Rıza tarafından düzenlenen hava taarruzu esnasında



Türk subayları tarafından Gelibolu yarımadası üzerinden çekilmiş bir hava fotoğrafı.



Çanakkale'de görev uçuşu yapan bir Türk uçağı.