

ÇANAKKALE SAVAŞLARINDA HAVA GÜCÜ VE HAVA SAVAŞLARI

Şerafettin ZEYREK*

Bilindiği gibi, insanoğlu değişik zamanlarda uçmayı denemiş ve bunu ilk olarak 17 Aralık 1903 tarihinde Amerika'da Wright kardeşler 12 beygir gücündeki The Flyer adlı uçakla gerçekleştirmişlerdir.¹

İşte bu tarihten sonra gerek Amerika Birleşik Devletleri'nde, gerekse Avrupa'da uçağa ve uçuculuğa özel bir önem verilmiş ve bu alandaki çalışmalar ve gelişmeler hızla artmıştır.

Yine denilebilir ki, askeri amaçlı ilk uçağa 1909 yılında Amerika Birleşik Devletleri sahip olmuş, onu Fransa, İngiltere ve İtalya izlemiştir.

İlk gemiden uçağın kalkması yine Amerika Birleşik Devletlerinde 1910 yılında gerçekleştirilmiş, ilk uçak gemisine ise yine aynı devlet 1911 yılında sahip olmuştur. İlk deniz uçağını da yine Amerika 1911 yılında donanmasına katmıştır. Savaşta ilk uçak ise İtalyanlarca Trablusgarb Savaşı'nda kullanılmıştır.²

Havacılık açısından Osmanlı Devleti'ne gelince, Osmanlı yetkilileri havacılığın önemini anlamışlar ve bu yüzden ilk çalışmalara 1911 yılında Mahmut Şevket Paşa'nın buyruğuyla askeri amaçlarla başlamıştır. Hatta bu amaçla İngiltere ve Fransa'ya pilot yetiştirilmek için subaylar gönderilmiş, bu devletlerden uçaklar alınmış, Yeşilköy'de bir havaalanı bile açılmış ve birtakım kurullar oluşturulmuştur.

Balkan Savaşları başladığında Osmanlıda 10 tane gözetleme ve bombardıman uçağı vardır. Ancak bunları I. Balkan Savaşı'nda kullanamamış, II. Balkan Savaşı'nda ise birkaç defa gözetleme yaptırmıştır.³

I. Dünya Savaşı'na kadar Osmanlı havacılığı genelde Fransa ve İngiltere'ye dayanırken, Osmanlı'nın yönünü Almanya'ya çevirmesiyle, doğal olarak havacılık da kaynak açısından Almanya'ya yönelmeye başlamıştır. Çünkü, İngiltere ve Fransa, Osmanlı'nın uçucularını eğitmediği gibi, uçak vermemiş ve İstanbul'daki eğitimcilerini de geri çekmiştir.

Osmanlı savaşa girince, Almanya her yönden silah, araç ve gereç vermiştir. Bu araç-gereç ve donanım içinde havacılığa ait olanlar da vardır. Almanya

* Yrd. Doç. Dr., Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi

1- Ömer ÇEKMECEGİL, Deniz Havacılık Tarihi, Ankara 1992, s.7.

2- Ömer ÇEKMECEGİL, age, s.8.9.

3- Ömer ÇEKMECEGİL, age, s.10.

Osmanlı'nın istemi üzerine başta pilot olmak üzere her türlü uzman, uçak, silah, yedek parça ve bomba göndermiş ve bu alanda bilgi vermiştir.

Osmanlı I. Dünya Savaşı'na girdiğinde elinde dört tane sağlam uçağı vardır.⁴

Bilindiği gibi, Osmanlı savaşa girdiğinde birkaç cephesi vardır. Ancak en önemlisi buradaki Çanakkale Cephesi'dir. Adeta savaşın can damarıdır. Çünkü burada boğaz vardır. Eğer boğaz geçilebilirse, Anlaşma Devletleri ile Ruslar birleşecek, Trakya'dan Almanya sarılacak, Balkan Devletleri İngiltere'nin yanında yer alacak ve en önemlisi de Osmanlı Devleti savaş dışı bırakılacaktı. Böyle çok önemli bir sonucu her iki yan da bildiği için, olanca güçlerini buraya yığmışlardır. Bu güçler içinde hava gücü de vardır.

Çanakkale Savaşları ve Hava Gücümüz

Çanakkale Savaşı başlamadan önce Osmanlı'nın burada 3 Ağustos 1914'te, 25 Aralık 1914'te gönderilen ve bozuldukları için geri çağrılan deniz uçakları vardır. Çıkartmadan önce ise Nieport markalı bir deniz uçağı bulunmaktadır. Bu uçakla Fazıl Bey ilk gözetlemeyi 5 Eylül 1914 tarihinde yapmıştır. Bunu daha sonra 10 Eylül, 2 Ekim ve 14-19 Ekim 1914 tarihlerindeki izlemiştir. Ancak, Almanya Erich Serno adında bir teğmeni buraya gönderince işler değişmiş ve havacılık yeni bir döneme girmiştir. Serno ile birlikte üç tane daha Alman uçağı verilmiştir. Fakat çıkartmadan önce Çanakkale'ye yalnızca biri gelebilmiştir.⁵ Yani 18 Mart çıkartmasından bir gün önce burada Osmanlı'nı iki deniz uçağı vardır.

Çanakkale Cephesi'nde havacılığı iyi anlayabilmek için herşeyden önce iki tarafın hava güçlerini bilmek gerekir. Bu savaşta Osmanlı'nın hava gücü şöyledir:

Savaş başlamadan önce, Osmanlı'nın Müstahkem Mevkii Komutanlığı'na bağlı olarak sefer kuruluşunda, kağıt üzerinde de olsa, hava birlikleri vardır. Bunlar daha sonra işlerliğe kavuşmuş ve bölük düzeyine kadar yükseltilmişlerdir. Çanakkale'de Osmanlı'nın 1. Bölük, 6. Bölük ve 3. Deniz Tayyare Bölüğü olmak üzere toplam üç tane birliği vardır. Ancak savaşın son iki yılında Uzunköprü'deki 15. Hava Bölüğü ve tümünden Almanlardan oluşan Fokker Bölüğü de etkin olmaya başlamıştır. Böylece bu cephede toplam beş tane hava birliği oluşturulmuştur. Yani bunlardan

⁴ - Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Yay: Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı, Cilt 3, Kısım 6, Ankara 1971, s.497.

⁵ - Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Cilt 3, Kısım 6, s.497.

Birinci Dünya Harbinde Türk Hava Harekatı, Haz: T.C. Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı, Cilt 9, Ankara 1969, s.25.26.

Rudolf HOLZHAUSEN, Birinci Dünya Harbinde Almanya'nın Türkiye'ye Sağladığı Hava Desteği ve Çanakkale Havacıları, Çev: Fahri ÇELİKER, Yay: Askeri Tarih Bülteni Eki, Ağustos 1982, Sayı 14. Ankara 1982, s.13.

I. Uçak Bölüğü Gelibolu'daki Galata'da 6. Uçak Bölüğü Erenköy'de ve Nara'da 3. Deniz Uçak Bölüğü Nara ve Köseburun'da Fokker Bölüğü Gelibolu'daki Galata'da 15. Hava Bölüğü Uzunköprü'de görev yapmaktadırlar.⁶ Uçakların inip kalkması, bakım ve onarımlarının yapılabilmesi ve uçakların savaş için donanımlarını sağlayabilmesi için havaalanlarının da olması gerekir. Osmanlının bu cephede saptayabildiğimiz kadarıyla aşağıdaki havaalanları vardır.

Galata Havaalanı: Adı üzerinde Galata Köyü yakınlarındadır. Bir dere içindedir. Kara hava uçakları içindir. Osmanlı Ordusunun, yani Liman Von Sanders Paşa'nın karargahının havadan korunması için Temmuz 1915'te buraya yapılmıştır.⁷

Nara Havaalanı: Nara'dadır. Deniz uçakları için yapılmıştır. Aslında burada tek üst değil iki tanedir. Biri de Köse Burnu'ndadır.⁸

Çanakkale Havaalanı: Bu ad altında iki yerde havaalanı bulunmaktadır. Biri bugünkü İntepe dolaylarındadır. Ancak 5 Temmuz 1915 tarihindeki bombalamayla, iki uçağın kullanılamaz duruma gelmesi sonucu kullanımdan kaldırılmıştır.⁹ İkinci havaalanı ise bugünkü Çanakkale Havaalanı'nın yakınlarında bir yerdedir.

Uzunköprü Havaalanı: Bu da Özellikle son iki yılda cephede çok etkin olmuştur. Hatta Çanakkale'nin bazı uçaklarını buraya tahsis etmişlerdir. Buradan kalkan uçaklar özellikle Saroz Körfezi ve Bulgar-Yunan sınırında görev yapmış, İmroz ve Limni Adası'ndan İstanbul'a giden uçaklarla sık sık karşılaşmışlardır.¹⁰

Çanakkale'de bunların dışında kara hava uçakları için birkaç küçük havaalanı ve pistin olma olasılığı daha vardır.

Bunlar cephe içinde doğrudan ve etkin bir biçimde görev yapan havaalanlarıdır. Bunların dışında Yeşilköy, İzmir, Dedeağaç, Edirne, Tekirdağ ve Marmara Adası'ndaki Kutali havaalanı ve pistlerinden de yararlanılmıştır.

Uçakların olduğu yerde uçaksavarların ve birliklerinin de olması gerekir. Bunlar o günkü deyimle Tayyare Topçuları'dır. Bataryalar biçiminde

⁶ - Birinci Dünya Harbinde Türk Hava Harekatı, Cilt 9, s.70.128.

Rudolf HOLZHAUSEN, age, s.17.27.

Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Osmanlı Devri, Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Çanakkale Cephesi Harekatı, Cilt 5, 3. Kitap, Ankara 1980, s.38.

⁷ - Rudolf HOLZHAUSEN, age, s.76.

⁸ - Rudolf HOLZHAUSEN, age, s.78.

⁹ - Birinci Dünya Harbinde Türk Hava Harekatı, Cilt 9, s.48.

¹⁰ - Birinci Dünya Harbinde Türk Hava Harekatı, Cilt 9, s.55.150.226.

düzenlenmişlerdir. Osmanlının cephede ara sıra yerleri değişmekle birlikte şuralarda uçaksavar birlikleri vardır:¹¹

3. Ağır Topçu Alayı Çimenlik Tabyası'nın I.Ağır Topçu Taburunun Hamidiye Tabyasına bağlı Takım

4. Ağır Topçu Alayı Kilitbahir'deki Namazgah Tabyasına bağlı Havuzlarda ve Baykuşta görevlendirme

5. Ağır Topçu Alayı Kumkale'deki Orhaniye ve Ertuğrul Tabyasında görevlendirme

Uçaksavar bataryalarının kullandığı değişik silahlar olmakla birlikte, asıl ve etkin olan silahları 37 mm'lik toplardır. Bunlara da Tayyare Topları denir. Bu topların sayıları değişmekle birlikte, bağlı oldukları birlikler şunlardır:

3. Ağır Topçu Alayı 2 Adet 37 mm'lik Top

4. Ağır Topçu Alayı 6 Adet 37 mm'lik Top

5. Ağır Topçu Alayı 4 Adet 37 mm'lik Top

Anlaşma Devletlerinin Hava Gücü

Havacılıktaki güçler açısından bakıldığında Anlaşma Devletleri'nin güçleri de şöyledir; başlangıçta bu cephe İngiliz Doğu Seferi Kuvvet Komutanlığı'na bağlıdır. Fransızlarsa Bozcaada'da 98. Uçak Bölüğü ve 20 uçağı bulunmaktadır. Bunlara ek olarak İngilizler buraya uçak getirmişler ve burada ortak bir birlik oluşturmuşlardır. Bunların yanı sıra yöreye Ben My Chree ve Ark Royal adlı uçak gemilerini de getirmişlerdir. Başlangıçta Bozcaada'da olan İngiliz-Fransız karma birlikleri, İngilizlerin Haziran 1915'te kendi birliklerini "Çanakkale İngiliz Kraliyet Hava Kuvvetleri Komutanlığı'na bağlaması ve bunları İmroz Adası'ndaki Kefali Limanı yakınlarına taşınması sonucu, güçler ikiye ayrılmıştır. Bu birlikler daha sonra, yani Selanik çıkartmasından sonra görev alanlarının genişlemesiyle, ağırlıklarını Limni Adası'na vermişlerdir.¹²

Çanakkale Cephesi'nde Anlaşma Devletleri'nin dördü sabit, ikisi ise gezginci olmak üzere toplam 6 tane hava alanı vardır. Bunlar şunlardır;

Bozcaada Havaalanı: Önce karmadır. 16 uçaklıktır. Fakat Haziran 1915'ten sonra tümünden Fransızlarındır.¹³

¹¹ - Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Çanakkale Cephesi Harekatı, Cilt 5, 3. Kitap, s.Kroki 10.

¹² - Birinci Dünya Harbinde Türk Hava Harekatı, Cilt 9, s.40.

Çanakkale 1915, Haz: Milli Savunma Bakanlığı, Ankara 1999, s.27.

Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Çanakkale Cephesi Harekatı, Cilt 5, 3. Kitap, s.514.

¹³ - Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Çanakkale Cephesi Harekatı, Cilt 5, 3. Kitap, s.514.

Seddülbahir Havaalanı: Adı üzerinde Seddülbahirde' olup, 4 uçaklıktır. Ancak burası 15 Haziran 1915 tarihinde Kumkale ve Alçıtepe'den topçu bombalaması, Osmanlı uçaklarının baskını ve çok esintili olması yüzünden havaalanı olmaktan çıkarılmış, olağanüstü durumlarda kullanılmıştır.¹⁴

İmroz Havaalanı: Gökçeada'dadır. Bu da Haziran 1915'den sonra tüm den İngilizlerindir.

Limni Havaalanı: Adı üzerinde Limni Adası'ndadır. Bu havaalanı Anlaşma Devletleri'nin Çanakkale'den çekildikten sonra etkin olmuştur. Çünkü bunların görev alanı genişlemiştir. Yani, Sırbistan Almanya tarafından işgal edilince ve Bulgaristan'ın Bağlaşma Devletleri'ne katılmasıyla, bu havaalanı İstanbul'dan Sırbistan'a kadar olan yerleri gözetlemek ve denetlemek amacıyla güçlendirilmiştir.

Ben My Chere Uçak Gemisi: Gezginci havaalanıdır. Toplam 5 uçak taşımaktadır.¹⁵

Ark Royal Uçak Gemisi: Bu da gezginci bir havaalanıdır. 8 uçak taşımaktadır.¹⁶

Bu son iki havaalanı veya uçak gemisi gezginci olduğu için, Midilli Adası, Limni Adası ve Saroz Körfezi arasında görev yapmıştır.

Osmanlıda uçaksavar bataryalarının olmasına karşın, Anlaşma Devletleri'nin bu tür birliklerinin olup olmadığını saptayamadım. Ancak, Osmanlı uçaklarına yerden ve denizden top, tüfek ve makineli tüfek atışlarının yapıldığını biliyoruz. Ayrıca, gerek İngiltere'nin, gerekse Fransa'nın Avrupa'daki cephelerinde yeni tip Anti Aircraft denilen çift ve üç namlulu uçaksavarları vardır. Fakat bunları bu cephede kullandıklarını da saptayamadık.¹⁷

Osmanlı Uçaklarının Etkinlikleri

Osmanlı uçakları Anlaşma Devletleri'nin ordusunu, askerlerini, topçularını, mevziilerini, savaş ve ulaştırma gemilerini, balonlarını, denizaltılarını, havaalanlarını ve bazı köprüleri bombalamışlardır. Bunların yanı sıra gözetlemeler yapmışlar, hava fotoğrafları çekmişler, propaganda amacıyla bildiriler atmışlar,

¹⁴ - Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Çanakkale Cephesi Harekatı, Cilt 5, 3. Kitap, s.514.

Birinci Dünya Harbinde Türk Hava Harekatı, Cilt 9, s.46.

Nigel STELL ve Peter HART, Gelibolu Yenilgisi'nin Destanı, Çev: Mehmet HARMANCI, Sabah Yayınları, I. Baskı, İstanbul 1997, s.249.

Tanın 17 Haziran 1915.

¹⁵ - Çanakkale 1915, s.27.

¹⁶ - Çanakkale 1915, s.26.

Birinci Dünya Harbinde Türk Hava Harekatı, Cilt 9, s.49.52.

¹⁷ - H. W. Wilson, The Great War, Volume 6, London 1916, s.283-286.

mayın ve ağ taramışlar, İstanbul'dan gelen ulaştırma gemileri konvoylarına eşlik etmişler ve de karşı tarafın uçaklarıyla hem çarpışmışlar, hem de it dalaşında bulunmuşlardır.

Burada hemen şunu da anımsatmakta yarar vardır; Çanakkale Savaşları dendiğinde hep çıkartma ve çekilme süreci düşünülür. Bu kara savaşları açısından doğrudur. Ancak bu süreç hava savaşları açısından geçersizdir. Çünkü hava savaşları Mondros Ateşkes Antlaşması'ndan birkaç gün öncesine kadar sürmüştür. Dolayısıyla bu sunumumda 4 yıllık bir hava savaşı sürecinde, hava etkinliklerinin tümünü anlatmak olanaksızdır. Ancak bunların önemli olanlarına yer verilecektir.

Bunlardan Gözetleme uçuşlarına örnek verecek olursak, bunların savaş boyunca sürekli yapıldığını rahatlıkla söyleyebiliriz. Fakat en ilginç olanı Yzb. Serno ve ekibinin 18 Mart 1915'deki çıkartmayı önceden haber verebilmesidir. Serno 17 Martta İstanbul'dan gelmiş ve 17-18 Mart gecesi arkadaşlarıyla birlikte bir gözetleme uçuşu yaparak, Anlaşma Devletleri'nin donanmasının boğaza doğru ilerlediğini görerek geri dönmüş ve cephe komutanına 3 saat gibi önceden haber vererek gerekli önlemlerin alınmasına yardımcı olmuştur.¹⁸ Yine bu salonda iki yıl önce tartışılan "Anlaşma Devletlerinin çekilmeden haberleri var mıydı, yok muydu" konulu bir bildiri sunulmuş ve sonuçta belge var mı yok mu tartışmasına gelinmişti. İşte bu gözetlemeler sonucu Hava Bölük Komutanı Alman Yzb. Körner geri çekilişi günü gününe saptamış ve yetkililere bildirmiştir.¹⁹

Peki gözetleme biçimi nasıldır?

Gözetleme biçimi şöyledir: Ölçüm ve gözlem için uygun donanımlı olan gözetleme uçaklarıyla pilot ve yardımcısı (gözcü veya rasıt) uçtuklarında gözlem yapar ve bu bilgileri harita üzerine işaretler veya gerekli bilgileri defterine not alır, daha sonra bunları gerekli yerlere sunar.²⁰

Havacıların yaptığı bir başka görev de fotoğraf çekmeleridir. Bunlar 3 000 metreye kadar fotoğraflar çekebilmektedirler. Ancak elimizde en yüksek 1200 metreden çekilmiş fotoğraf vardır. Fotoğrafları daha çok Alman Yzb. Körner çekmiştir. Hatta birkaç gün içinde 300-400 metreden 200 kadar fotoğrafı çekmiştir. Daha sonra bu fotoğraflar üzerinde çalışmalar yapılarak haritalar yapılıyor ve topçuların kullanımına sunuluyor.²¹

¹⁸ - Rudolf HOLZHAUSEN, age, s.66.67.

Birinci Dünya Harbinde Türk Hava Harekatı, Cilt 9, s.38.

¹⁹ - Rudolf HOLZHAUSEN, age, s.90-100.

²⁰ - Harb Mecmuası, Kanunisani 1331, Sayı 3, s.42.

²¹ - Rudolf HOLZHAUSEN, age, s.16.84.

Harb Mecmuası, Kanunisani 1331, Sayı 3, s.37.

Havacıların bir başka etkinliği de hava alanlarını bombalamalarıdır. Örneğin, 27 Eylül 1915 ve 3-4 Eylül 1917 tarihlerinde İmroz Havaalanı, 18 Nisan ve 15 Haziran 1915 tarihlerinde Bozcaada Havaalanı bombalanmış, yine, 17 ve 20 Haziran 1915 tarihinde uçakların bilgi vermesi sonucu Seddülbahir Havaalanı Kumkale ve Alçıtepe yöresindeki topçuların atışıyla kapatılmıştır. Ayrıca, değişik tarihlerde Limni Havaalanı da bombalanmıştır.²² Bunların sonucunda havaalanları, uçaklar, hangarlar ve donanım zarar görmüştür.

Çok önemli bir bombalama olayı da İngiliz Başkomutanı Karargahı olan General Sir Ian Hamilton'un yatının bombalanmasıdır. 18 Temmuz 1915 tarihinde saldırılmış, 2 adet 25 kg'lık ve 3 adet 10 kg'lık Alman bombaları atılmasına karşın, vurulamamıştır. Bombalar yatın yakınına düştüğü için bir zarar verdirilememiştir.²³ Fakat bu durum Çanakkale Cephesi'ndeki Osmanlı askerlerine moral vermiştir.

Osmanlı Havacıları köprüleri de bombalamışlardır. Ancak, bunu cepheyi yitirmeye başladıklarında, düşman ilerlemesini önlemek amacıyla Mondros'a yakın zamanlarda yapmışlardır. Örneğin, Ekim 1918'de Gümüllüne- Kösemescit ve İskeçe-Narlıköy Köprüleri bombalanmıştır.²⁴

Osmanlı uçakları propaganda savaşına da katılmıştır. Örneğin 27 Mayıs 1915 tarihinde Fransız sömürgelerinden getirilen askerlere bildiriler atmıştır. Yine, Avustralya ve Yeni Zelandalılara, 25 Haziran 1915 tarihinde, İstanbul'dan gelen bir uçak Arıburnu'nda İngilizce 300 kadar bildiri atmıştır.²⁵

Havacılar denizaltılara karşı da etkin olarak kullanılmışlardır. Özellikle Marmara Denizi'ndeki görevi üstlenmişler ve 6 Ağustos 1915 tarihinde saptadıkları bir İngiliz denizaltısını bombalayarak batırmışlardır. Yine Ağustos 1915'te İstanbul'dan gelen deniz konvoylarını havadan ve denizden korumuşlardır.²⁶

Osmanlı uçakları balonlara karşı da görev yapmıştır. Ancak buna daha sonra değineceğiz. Osmanlı havacıları sivil yerleri, vurmamıştır, Çünkü çevrede vurulacak sivil yerleşim birimleri yoktur.

²² - Birinci Dünya Harbinde Türk Hava Harekatı, Cilt 9, s.41.46.154.
Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Çanakkale Cephesi Harekatı, Cilt 5, 3. Kitap, s.514.
Tanin 21 Haziran 1915. Tanin 29 Eylül 1915. Tanin 17 Haziran 1915.
Nigel STELL ve Peter HART, age, s.249.
²³ - Birinci Dünya Harbinde Türk Hava Harekatı, Cilt 9, s.49.
Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Çanakkale Cephesi Harekatı, Cilt 5, 3. Kitap, s.515.
Rudolf HOLZHAUSEN, age, s.77.
²⁴ - Birinci Dünya Harbinde Türk Hava Harekatı, Cilt 9, s.227.
²⁵ - Rudolf HOLZHAUSEN, age, s.72.
Çanakkale 1915, s.28.
Birinci Dünya Harbinde Türk Hava Harekatı, Cilt 9, s.47.
²⁶ - Rudolf HOLZHAUSEN, age, s.81.

Bunların yanı sıra, it dalaşı, bombalama ve önleme uçuşunun sayısızca örnekleri vardır.

Anlaşma Devletlerinin Etkinlikleri

Antlaşma Devletleri'nin etkinliklerine gelince, bunların hava yönünden etkinlik alanı ve görev çeşitliliği Osmanlıya göre daha çoktur. Örneğin bunlar; Osmanlı askerini, topçusunu, mevziilerini, savaş ve ulaştırma gemilerini, köprülerini, demiryollarını, askersel tesisleri, havaalanlarını vurmuşlar, çıkartmada ve geri çekilmeye yoğun bir biçimde destek sağlamışlar, gözetlemelerde bulunmuşlar, propaganda etkinliğine katılmışlar, Nara'daki denizaltı ağlarıyla mayınların yerlerine saldırarak kendilerinin Marmara'ya geçişini kolaylaştırmaya, tam karşıtı olarak da Osmanlı'nın Marmara'daki deniz ulaşımını engellemeye çalışmışlardır. Bunun yanı sıra yerleşim alanlarını da vurmuşlardır.

Bunları örnekleyecek olursak şöyledir; Örneğin 18 Mart 1915 ve 25 Nisan 1915 tarihlerindeki çıkartmalarında Kumkale'de Fransızların uçakları görev almış, boğazın Avrupa yakasında ise İngiliz uçakları kullanılmıştır.²⁷

Anlaşma Devletleri uçakları İstanbul'dan Çanakkale Cephesi'ne yiyecek, içecek, asker ve donanım getiren Marmara'daki ulaşım gemilerine de saldırmış ve bazı gemileri batırmıştır. Yine aynı donanımı Uzunköprü'ye kadar getiren demiryollarını ve istasyonları da 9, 12 ve 27 Haziran 1918 tarihlerinde bombalamışlardır. Ayrıca bunlar, yaptıkları uçuşlarla Marmara'daki denizaltılarla telgraf bağlantıları da kurarak, onlara gerekli bilgileri sağlamışlardır.²⁸

Antlaşma Devletleri'nin uçakları da propagandaya katılmıştır. Örneğin, 23 Ağustos ve 29 Mayıs 1915 tarihlerinde bildiriler atmışlardır.²⁹

Yine bunlar Nara'daki denizaltı ağlarına da saldırmışlar ve mayın taramışlardır. Ancak mayın taramada biraz başarısızdılar. Çünkü 18 Mart çıkartmasında çok zarar verdikleri düşünülürse, iyi gözlem yapamadıkları ortaya çıkar.³⁰

Antlaşma Devletleri havacılarının en çok zarar verdirdikleri bir görev de topçu atışlarını düzeltmeleridir. Bunu birçok defa yapmışlardır.

Yine başarılı oldukları bir alan da geri çekilmeye verdikleri destektir. Bu destek gözetleme biçiminde olduğu gibi, yoğun bir saldırı ile Osmanlı uçaklarının gözetlemelerini önlemek biçiminde olmuştur. Özellikle bunu 19-20 Aralık

²⁷ - Birinci Dünya Harbinde Türk Hava Harekatı, Cilt 9, s.42.
²⁸ - Birinci Dünya Harbinde Türk Hava Harekatı, Cilt 9, s.52.227.
²⁹ İzzettin Çalışlar, On Yıllık Savaşın Günlüğü, Haz: İsmet Görgülü, İstanbul 1997, s.101.
Tanin 10 Ağustos 1331.
³⁰ - Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Çanakkale Cephesi Harekatı, Cilt 5, 3. Kitap, s.514.

1915'teki Arıburnu Çekilmesi sırasında başarıyla uygulayabilmişlerdir. Ayrıca Çanakkale Cephesi gerisine ve Marmara içlerine sık sık saldırarak Osmanlı yetkililerinin gözünün ve uçaklarının buraya çevrilmesini sağlamışlardır. Yani, asıl cepheyi rahatlatmışlardır.³¹

Anlaşma Devletleri uçakları İstanbul'u da yoğun bir biçimde bombalamışlardır. Özellikle Yavuz'un Çanakkale Boğazından çıkarak, Anlaşma Devletleri'nin üstlerini bombalayacağı düşüncesiyle, İstanbul'daki Yavuzu batırmak için bu saldırılara başlamışlar, daha sonra da korku salarak, İstanbul'daki yetkililerin ve halkın moralini bozmak için sürdürmüşlerdir. Bu yüzden İstanbul'u bombalayan uçaklar İmroz ve Limni havaalanlarından kalkmış, Şarköy yönünden İstanbul'a ulaşmışlardır. Örneğin, 12 Nisan 1916'da İmroz'dan kalkan iki uçak Zeytinburnu Silah Fabrikası ile Yeşilköy uçak hangarlarının vurmuştur. 9-10 Temmuz 1917'de iki Farman uçağıyla da Harbiye Nezareti avlusuna, Bayezit Alanı'na, Yavuz, Numunehamiyet ve Yedigöller gemisine bomba bırakılıp, Yedigöller gemisinin batmasına neden olmuştur. Yine Anlaşma Devletleri uçakları Temmuz 1917 ile Eylül 1917 arasında bazen 4-6 uçaklık kollarla İstanbul'daki Zeytinburnu Fabrikası'nı, Haydarpaşa İstasyonu'nu, Selimiye ve Davutpaşa Kışlası'nı, Haliç'i, Gülhane Parkı'nı, Hasköy askeri tesislerini, Yeşilköy Havaalanı'nı, İstanbul Elektrik Fabrikasını, Galata Köprüsü'nü ve Galata'daki Balon birliğini bombalamışlardır.³² Tüm bunların sonucu Başkomutanlık İstanbul'u havadan savunmak için kademeli bir savunma tasarımı hazırlamıştır.

Önemli bir hava savaşı da İmroz Adası'nın baskını sırasında, yani Midilli Kravözürü'nün battığı olay sırasında olmuştur. İmroz Kafelo'daki İngiliz deniz ve hava üstlerini vurmak için yapılmış olan bu saldırı şöyle gerçekleşmiştir; 20 Ocak 1918 günü Yavuz ve Midilli kravözürleri, Numune-i Hamiyet, Muaveneti Milliye, Basra ve Samsun muhriplerinden oluşan bir filo baskın düzenlemiştir. Buna iki yanın uçakları da katılmıştır. Burada Midilli Kravözürü Kafelo'daki hava alanının yakıt depolarını tahrip etmiştir. Hatta Midilli'nin mayınlara çarpmasının nedenlerinden biri, hava akınlarından korunmak için yaptığı manevralar olarak gösterilmiştir. Yaralandıktan sonra da İmroz'dan kalkan uçaklar Midilli'yi havadan vurmuşlardır. Ayrıca yaralı olan Yavuz'a da 8-10 uçakla saldırmışlar, fakat vuramamışlardır. Bu sırada Osmanlı uçakları da karşı saldırıya geçerek 2 İngiliz uçağını düşürmüştür.³³ Bu sırada mayından dolayı yaralı olan Yavuz Nara'ya kadar gelerek karaya oturmuştur. İşte burada tam bir hava savaşı yaşanmıştır. Çünkü İngilizler Yavuzu batırmak için olanca gücünü ortaya koyarak saldırmışlar,

³¹ - Birinci Dünya Harbinde Türk Hava Harekatı, Cilt 9, s.56. Rudolf HOLZHAUSEN, age, s.93.

³² - Birinci Dünya Harbinde Türk Hava Harekatı, Cilt 9, s.69, s.87.161.218. 219.220.

³³ Birinci Dünya Harbinde Türk Hava Harekatı, Cilt 9, s.221-223.

buna karşın da Osmanlılar kurtarmak için savunma yapmışlardır. Osmanlı yetkilileri durumun ciddiliğini gördüklerinde buraya uçaksavar toplarını da çekmişlerdir. Beş gün, beş gece süren hava saldırıları sırasında kurtarma işlerine ara bile verilmiştir. Anlaşma Devletleri uçakları bu beş günlük sürede 276 sorti denilen çıkış yapmış ve toplam 14-15 ton eden 180 dolayında bomba yağdırmışlardır. Bu bombalardan iki tanesi isabet etmiş ve az zarar vermiştir. Hatta aynı anda 14 uçak saldırmıştır. 26 Ocak 1918 tarihinde Yavuz'un yüzdürülmesi ve İstanbul'a gönderilmesiyle olay Osmanlılar için başarı, karşı taraf için ise başarısızlıkla sonuçlanmıştır. Bu İmroz baskını olayında İngilizlerin toplam 4 uçağı düşürülmüştür.³⁴

Bu cephede ilkler de vardır. İlk torpidonun bu cephede kullanıldığı varsayılmaktadır. Örneğin, 12 Ağustos 1915'te Ben My Chree Uçak Gemisi'nden kalkan uçaklar Mahmut Şevket Paşa Vapuruna torpido atmıştır.³⁵ Yine Osmanlıların ilk savaş uçağını bu cephede düşürdüğü bilinmektedir.

Peki, Anlaşma Devletleri uçakları sivil yerleri bombalamış mıdır? Bombalamıştır. Maydos, Gelibolu, Lapseki, Çanakkale, İstanbul ve Uzunköprü bunlar arasındadır. Örneğin, Maydos veya bugünkü adıyla Eceabat'a 3 İngiliz uçağı 23 Nisan 1915 tarihinde saldırmış ve 5 sivil, 5 askerin ölümüne, pek çok kişinin de yaralanmasına neden olmuştur. Hatta ölenler içinde birçok Rum ve Maydos'un din adamı olan Metropolit de bulunmaktadır. Yine 5 Ocak 1917 tarihinde 5 uçaklık, 3 Temmuz 1917 tarihinde de 8 uçaklık bir filo ile ve 10 Temmuz 1917'de Çanakkale'yi bombalamışlardır. 19 ve 23 Mayıs 1916 tarihlerinde de yine 8 uçakla vurarak 70 kadar bomba bırakmışlardır. 3 Ocak 1917 tarihinde Lapseki'yi vurmuşlardır. 9, 12 ve 27 Haziran 1918 tarihlerinde ise Uzunköprü İstasyonu bombalanmış ve personelden 9 kişi ölmüştür.³⁶ Biraz önce değindiğim gibi İstanbul'un birkaç yerleşim yeri de bombalanmıştır. Burada şunu da belirtmekte yarar vardır; Anlaşma Devletleri uçakları İstanbul ve Uzunköprü'deki yerleri bilinçli olarak değil, fakat Maydos, Gelibolu, Lapseki ve Çanakkale'yi bilinçli olarak, adeta cephedeki zararlarının öcünü almak için yapmıştır.

³⁴ - Birinci Dünya Harbinde Türk Hava Harekatı, Cilt 9, s.221-223.

Tanin 29 Kanuni Sani 1918.

The Raposts of Major Serno, By Dr.Brian P. Flanagan, Part 4, (1918), Cross and Cockade, Volume 11. Number 4, Winter 1970, s.346.347.

³⁵ - Birinci Dünya Harbinde Türk Hava Harekatı, Cilt 9, s.52.

³⁶ - Yzb. Op. Dr. Ömer VASFİ, "Çanakkale Savaşlarında Maydos Bombardımanı", Hayat Tarih Mecmuası, Sayı 2, Mart 1967, s.19-23.

Birinci Dünya Harbinde Türk Hava Harekatı, Cilt 9, s.150.153.227.

Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Çanakkale Cephesi Harekatı, Cilt 5, 3. Kitap, s.253.

Tanin 26 Nisan 1915.

İzzettin ÇALIŞLAR, age, s.94.

İngiliz ve Fransızların bombaladığı bir yer de havaalanlarıdır. Onlar da tıpkı Osmanlılar gibi, karşı tarafı bu yönde etkisizleştirebilmek için sık sık havaalanlarına saldırmışlardır. Örneğin, 5 Temmuz 1915 tarihinde 10 uçakla ve 2 Ağustos 1915'te de Çanakkale veya Erenköy Havaalanı'na saldırmışlardır. Hatta bazı saldırılarda gizlemeler yapılmasına karşın, yine de uçaklara zararlar verdirmişlerdir. Bu yüzden ve değişik nedenlerden dolayı Erenköy Havaalanı kullanımdan kaldırılmıştır. Nara Havaalanı ise çok sık bombalanmıştır. Bunu uçaklar yaptığı gibi, bazen de yöre aşırta toplarıyla bombalanmıştır. Galata Havaalanı da çok sık vurulmuştur. Örneğin, 19 ve 25 Aralık 1915, 3 Ocak 1916 tarihlerinde bombalanmış ve zararlar verdirilmiştir.³⁷ Yine burada da şunu belirtmekte yarar vardır; Havaalanı bombalamak adeta kan davasına dönüşmüştür. Adeta öç almak gibidir. Biri sabah bombalarsa, öteki akşam üzeri, diğeri bugün bombalarsa, öteki de hemen ertesi günü bombalanmıştır. Yani birbirlerine şu iletiyi vermek istemişlerdir: Bu alanda senin gücün varsa, benim de vardır. Sen bunu yaparsan, ben de bunu yaparım, bilmiş ol... gibi.

İngilizlerin bombaladığı önemli yerler arasında hastaneler de vardır. Örneğin, 1 Mayıs 1915 tarihinde Maydos Hastanesi'ni, 26 Temmuz 1915'te Celil Paşa Hastanesi'ni, 4 Ağustos 1915'te Ezine Hastanesi'ni, 5 Ağustos 1915'te Ağıldere'deki hastaneleri, 9 Ağustos 1915'te Galata köyündeki hastaneleri, 13 Ağustos 1915'te Arıburnu'ndaki hastaneleri ve Aralık 1915 başında Reşid Paşa hastane gemisini bombalamışlardır. Burada çok sayıda insanın ölmesine ve yaralanmasına neden olmuşlardır. İşin ilginç yanı hastanede ölenler arasında Osmanlıların baktıkları İngiliz ve Fransız askerleri de vardır.³⁸

Anlaşma Devletleri'nin hava etkinliklerinden biri de hava fotoğrafçılığıdır. Onlar da Osmanlılar gibi fotoğraflar çekerek, bunlardan yararlanmışlardır.³⁹

Son olarak havacılığın bir kolu olan balonlardan ve balonculuktan da söz etmem gerekiyor. Balonculuk açısından Osmanlıya baktığımızda şunu görüyoruz; Osmanlıda Balkan Savaşları sırasında bir sabit balon vardır. Ancak bu balon, çalıştırıcıları olmadığı için kullanılamamıştır. I. Dünya Savaşı içinde ise Almanlar 4-5 sabit balon vermişlerdir. Bunlardan bir tanesi Çanakkale Cephesi'ne gönderilmiştir.⁴⁰ Ancak bunun kullanılıp kullanılmadığına ait bir bilgiyi saptayamadık.

³⁷ - Rudolf HOLZHAUSEN, age, s.74.79.80.

Birinci Dünya Harbinde Türk Hava Harekatı, Cilt 9, s.56.150.

³⁸ Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Çanakkale Cephesi Harekatı, Cilt 5, 3. Kitap, s.551.

Tanin 5 Ağustos 1915., Tanin 6 Ağustos 1915., Tanin 12 Ağustos 1915., Tanin 15 Ağustos 1915., Tanin 3 Aralık 1915.

³⁹ The Illustrated War News, June 23, 1915- (Part 40), s.3.

⁴⁰ - Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Cilt 3, Kısım 6, s.493.496.
Rudolf HOLZHAUSEN, s.27.

Anlaşma Devletleri'nin balonculuğuna gelince, bunların bu cephede Manika, Canning ve Hektor adında üç balonları vardır. Bu devletler yörenin engebeli olması yüzünden sağlıklı atışlar yapamayınca balon istemişler ve bu balonlar gönderilmiştir.

Balonlar şöyle çalıştırılmaktadır: İpleri ve telefon kabloları yerdeki askerlerde olan balonlar 200 metreye kadar çıkartılıyor ve içindeki gözcüler gördüklerini telefonla ve telsizle yerdeki yetkililere bildiriyorlar. Özellikle 25 Nisan 1915 tarihindeki çıkartmada, gözlemler sonucu, topçu atışlarına Manika adlı balon çok isabet yaptırmış ve Osmanlı askerlerine çok kayıp verdirmişlerdir. Bunun üzerine 5. Ordu Komutanı, 30 Nisan 1915 tarihinde, Başkomutanlık karargahına başvurmuş ve önlem alınmasını istemiştir. O da uçaklarla saldırılmasını önermiştir. Osmanlı havacıları bu balonlara top ve uçaklarla 26 Nisan, 23 Ağustos, 18 ve 27 Eylül 1915 tarihlerinde saldırılmışlar ancak iyi korundukları için etkili olamamışlardır. Yapılan yalnızca şudur; bu balonlar ya açığa denize çekilmiş ya da geçici olarak yere indirilerek görevine ara verdirmişlerdir.⁴¹

Bu balonlar kendi devletlerinin Marmara içindeki denizaltıları ile de telsiz bağlantılarını sağladıkları gibi, geri çekilmeye de önemli görevler üstlenmişlerdir.⁴²

Burada aklımıza şöyle bir soru gelebilir; havacılık açısından hangi yan daha başarılıdır?

İki taraf da başarılıdır. Ancak Anlaşma Devletleri daha başarılıdır. Çünkü onların kullandıkları uçak sayısı çoktur. Mayıs 1915'de 30 uçak varken, bu sayı Ağustos 1915'de 70'e ulaşmıştır. Oysa Osmanlıda çok daha azdır. Yine, Alman Gotha uçaklarının motor gücü 100, 150 ve Albatros-C uçakları 160 Beygir gücünde, saatte 100-125 km hız yaparken, İngilizlerin 275 Beygir gücünde Rolls Royce çift motorlu Handey Page uzun menzilli uçakları vardır. Hatta İstanbul'u Limni Adası'ndan vurabilmektedirler. Yine Osmanlı uçakları silah olarak çivi, tabanca, karabina tüfeği, bomba, el bombası ve makineli tüfek kullanırken, Anlaşma Devletleri'nin uçakları ise çift makineli tüfekler kullanmaktadır.⁴³

⁴¹ - Birinci Dünya Harbinde Türk Hava Harekatı, Cilt 9, s.42.52.53.

Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Çanakkale Cephesi Harekatı, Cilt 5, 3. Kitap, s.513.
Tanin 26 Nisan 1915., Tanin 25 Ağustos 1915.

⁴² Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Çanakkale Cephesi Harekatı, Cilt 5, 3. Kitap, s.513.514.

⁴³ - Rudolf HOLZHAUSEN, age, s.18.30.31.76.82.

Birinci Dünya Harbinde Türk Hava Harekatı, Cilt 9, s.153-155.

Bu cephede düşürülen ve düşen uçak sayısına gelince, üzülererek söyleyebilirim ki bu konuda kesin bir sayı vermek olanaksızdır. Ancak şöyle bir genelleme yapılabilir; Anlaşma Devletleri'nin yitirdiği uçak sayısı Osmanlıya göre birkaç kat daha çoktur.

Sonuç

Yukarıda verilen bilgilerin ışığında olarak denilebilir ki, havacılık açısından her iki yan da canla başla savaşımıştır. İki yan da çok uçak yitirmemek için olabildiğince uçaklarını doğrudan karşı karşıya getirmemeye çalışmış ve biri saldırırsa öteki kaçmıştır. Zorunlu olmadıkça ve biri birini tepelemekte kuşkusu olduğunda, yüz yüze gelmemeye çalışmışlardır.

Bu hava savaşında, her iki yan da olanca gücüyle çarpışmasına ve her iki yanın da başarılı olmasına karşın, değişik nedenlerden dolayı Anlaşma devletleri daha etkindir. Anlaşma Devletleri içinde ise İngilizler öndedir. Fransızlar havacılık açısından bu cephede adeta gölgede kalmıştır.

Yine bu cephede tüm yokluklar, olanaksızlıklar ve deneyimsizlikler göz önüne alındığında, Osmanlı havacıları da çok başarılıdır. Hatta 8 uçak düşüren Alman Yzb. Bodeckke 1916 yılında Başkomutanlık Vekaletince Altın İmtiyaz Madalyası, kendi devleti olan Almanya tarafınca da, Almanların en büyük madalyası olan "Orden Pour Le Mérite" Onur Madalyası verilmiştir.⁴⁴Yine denilebilir ki, Osmanlı'nın kendi yerli havacıları bu savaşlarda deneyimler kazanmışlar ve burada kara savaşları bittikten sonra öteki cephelere atanmışlardır. Yani bunlar, Çanakkale Cephesinde edindikleri deneyimleri ve bilgi birikimlerini öteki cephelere aktarmışlardır. Bu cepheden gidenlerin çoğunluğu daha sonra genelde yönetici konumuna gelmişlerdir. Yani denilebilir ki, Osmanlı havacılığının da gelişmesine bu cephedeki havacıların katkısı ağırlıklıdır.

Bu cephede uçaklar olduğu gibi uçaksavarlar da iyi savunma yapmışlardır. Balonlar da savaşın sonuna kadar başarıyla görevlerini sürdürmüştür.

Kısacası, bu cephenin kazanılmasında Alman ve Osmanlı havacılarının ve bu destanın yazılmasında İngiliz ve Fransız havacılarının azımsanmayacak katkıları vardır.

⁴⁴ Birinci Dünya Harbinde Türk Hava Harekatı, Cilt 9, s.86.
Rudolf HOLZHAUSEN, s.17.

AIR POWER AND AIR STRIKES DURING THE GALLIPOLI CAMPAIGN

ABSTRACT

This paper covers the period from August 1914 to September 1918. It begins with a short history of aviation and the development of aviation in Ottoman times, then looks at the dispositions and operations of both Turkish and Allied air forces in relation to the Gallipoli front.

The study examines the air forces of the Central Powers and of the Allied Powers, looking at their strengths, personnel, military airports, anti-aircraft capabilities, and number of their warships.

It also provides information about where the Ottoman air force was located – at Galata, Çanakkale and Nara – and the four anti-aircraft emplacements and artillery.

Included also is information about the Allied airports at Bozcaada (Tenedos), Limni (Lemnos), İmroz (Imbros) and Seddulbahir, plus their warships Arc Royal and Ben My Chree.

In the latter stages are shown the most significant operations of both sides. Operations carried out by the Ottoman Air Force were:

Observation

Taking aerial photos

Bombing military bases, airports, headquarters of the British Head of Military Staff, bridges, railways

Use of planes for propaganda and distributing propaganda

Missions against submarines

Defensive role in supporting land forces from the air

The air force operations of the Allied Powers can be summarised as:

Missions on 18 March 1915 and during the landing on 25 April 1915

Bombing sea and railway convoys from the air

Bombing airfields

Observation

Correction of artillery fire

Bombing cities like Istanbul

Bombing hospitals

These were the main and most significant operations carried out by the Allied air forces but we should also include the bombing and sinking of the warship Midilli and causing damage to the warship Yavuz.

An important point that we can see when looking at the bombing of Istanbul is that the planes were coming from airfields on Limni and Imroz. These planes were also used in operations against the Yavuz.

Operations by the Allied balloons ships *Canning*, *Monika* and *Hector* are also examined from several aspects.