



Hacettepe Üniversitesi

Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü

Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Anabilim Dalı

**ÇANAKKALE CEPHESİ'NDE OSMANLI ve İTİLAFA DEVLETLERİ  
HAVA GÜÇLERİNİN GÖRSEL VERİLERLE DESTEKLENMİŞ  
NİSPİ GÜÇ ANALİZİ**

İbrahim Bülent YILMAZER

Yüksek Lisans Tezi

Ankara, 2019

**ÇANAKKALE CEPHESİ'NDE OSMANLI ve İTİLAFA DEVLETLERİ  
HAVA GÜÇLERİNİN GÖRSEL VERİLERLE DESTEKLENMİŞ  
NİSPİ GÜÇ ANALİZİ**

İbrahim Bülent YILMAZER

Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü

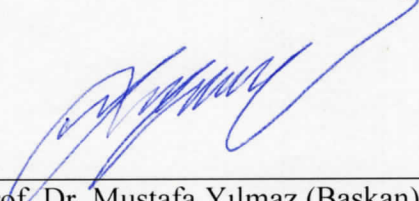
Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Anabilim Dalı

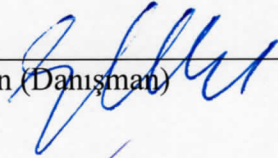
Yüksek Lisans Tezi

Ankara, 2019

## KABUL VE ONAY


İbrahim Bülent Yılmaz tarafından hazırlanan “Çanakkale Cephesi’nde Osmanlı ve İtilaf Devletleri Hava Güçlerinin Görsel Verilerle Desteklenmiş Nispi Güç Analizi” başlıklı bu çalışma, 30 Kasım 2018 tarihinde yapılan savunma sınavı sonucunda başarılı bulunarak jürimiz tarafından Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

  
Prof. Dr. Mustafa Yılmaz (Başkan)

  
Prof. Dr. Fatma Acun (Danışman)

  
Prof. Dr. Neşe Özden

Yukarıdaki imzaların adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.

  
Prof. Dr. Mehmet Derviş Kılınçkaya  
Enstitü Müdürü

## YAYIMLAMA VE FİKRİ MÜLKİYET HAKLARI BEYANI

Enstitü tarafından onaylanan lisansüstü tezimin/raporumun tamamını veya herhangi bir kısmını, basılı (kağıt) ve elektronik formatta arşivleme ve aşağıda verilen koşullarla kullanıma açma iznini Hacettepe Üniversitesine verdiğimi bildiririm. Bu izinle Üniversiteye verilen kullanım hakları dışındaki tüm fikri mülkiyet haklarım bende kalacak, tezimin tamamının ya da bir bölümünün gelecekteki çalışmalarda (makale, kitap, lisans ve patent vb.) kullanım hakları bana ait olacaktır.

Tezin kendi orijinal çalışmam olduğunu, başkalarının haklarını ihlal etmediğimi ve tezimin tek yetkili sahibi olduğumu beyan ve taahhüt ederim. Tezimde yer alan telif hakkı bulunan ve sahiplerinden yazılı izin alınarak kullanılması zorunlu metinlerin yazılı izin alınarak kullandığımı ve istenildiğinde suretlerini Üniversiteye teslim etmeyi taahhüt ederim.

Yükseköğretim Kurulu tarafından yayınlanan “**Lisansüstü Tezlerin Elektronik Ortamda Toplanması, Düzenlenmesi ve Erişime Açılmasına İlişkin Yönerge**” kapsamında tezim aşağıda belirtilen koşullar haricince YÖK Ulusal Tez Merkezi / H.Ü. Kütüphaneleri Açık Erişim Sisteminde erişime açılır.

- Enstitü / Fakülte yönetim kurulu kararı ile tezimin erişime açılması mezuniyet tarihimden itibaren 2 yıl ertelenmiştir. <sup>(1)</sup>
- Enstitü / Fakülte yönetim kurulunun gerekçeli kararı ile tezimin erişime açılması mezuniyet tarihimden itibaren .... ay ertelenmiştir. <sup>(2)</sup>
- Tezimle ilgili gizlilik kararı verilmiştir. <sup>(3)</sup>

15.11.2019

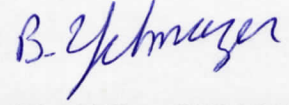
B. Yılmaz

İbrahim Bülent YILMAZER

- 
- (1) Madde 6. 1. Lisansüstü teze ilgili patent başvurusu yapılması veya patent alma sürecinin devam etmesi durumunda, tez **danışmanının** önerisi ve **enstitü anabilim dalının** uygun görüşü üzerine **enstitü** veya **fakülte yönetim kurulu** iki yıl süre ile tezin erişime açılmasının ertelenmesine karar verebilir.
- (2) Madde 6. 2. Yeni teknik, materyal ve metotların kullanıldığı, henüz makaleye dönüşmemiş veya patent gibi yöntemlerle korunmamış ve internetten paylaşılması durumunda 3. şahıslara veya kurumlara haksız kazanç imkanı oluşturabilecek bilgi ve bulguları içeren tezler hakkında tez **danışmanının** önerisi ve **enstitü anabilim dalının** uygun görüşü üzerine **enstitü** veya **fakülte yönetim kurulunun** gerekçeli kararı ile altı ayı aşmamak üzere tezin erişime açılması engellenebilir.
- (3) Madde 7. 1. Ulusal çıkarları veya güvenliği ilgilendiren, emniyet, istihbarat, savunma ve güvenlik, sağlık vb. konulara ilişkin lisansüstü tezlerle ilgili gizlilik kararı, **tezin yapıldığı kurum** tarafından verilir \*. Kurum ve kuruluşlarla yapılan işbirliği protokolü çerçevesinde hazırlanan lisansüstü tezlere ilişkin gizlilik kararı ise, **ilgili kurum ve kuruluşun önerisi** ile **enstitü** veya **fakültenin** uygun görüşü üzerine **üniversite yönetim kurulu** tarafından verilir. Gizlilik kararı verilen tezler Yükseköğretim Kuruluna bildirilir.
- Madde 7.2. Gizlilik kararı verilen tezler gizlilik süresince enstitü veya fakülte tarafından gizlilik kuralları çerçevesinde muhafaza edilir, gizlilik kararının kaldırılması halinde Tez Otomasyon Sistemine yüklenir.
- \* Tez **danışmanının** önerisi ve **enstitü anabilim dalının** uygun görüşü üzerine **enstitü** veya **fakülte yönetim kurulu tarafından karar verilir.**

## ETİK BEYAN

Bu çalışmadaki bütün bilgi ve belgeleri akademik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi, görsel, işitsel ve yazılı tüm bilgi ve sonuçları bilimsel ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu, kullandığım verilerde herhangi bir tahrifat yapmadığımı, yararlandığım kaynaklara bilimsel normlara uygun olarak atıfta bulunduğumu, tezimin kaynak gösterilen durumlar dışında özgün olduğunu, Prof. Dr. Fatma ACUN danışmanlığında tarafımdan üretildiğini ve Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Tez Yazım Yönergesine göre yazıldığını beyan ederim.



**İbrahim Bülent YILMAZER**

**Birinci Dünya Savaşı'nda  
Çanakkale Cephesi'nde  
Osmanlı Ordusu hava gücü  
için görev yapanlara adanmıştır.**

*“... bugün o devirde bulunuyoruz ki, birbirimize daima hakikati söyleyeceğiz. İsterse bu hakikat iyi veya fena olsun, felaket veya saadet getirsin, fakat illa hakikati söyleyeceğiz.”*

Gazi Mustafa Kemal Paşa  
11 Ekim 1925  
İzmir Belediyesi'nde halka nutuk\*

*“Sunî mütedârik bir eser vücuda getirerek ferdâsında nâdim olmaktansa hiçbir eser vücûda getirememek aczini itirâf etmek evlâdır.*

...

*Tarih yazmak tarih yapmak kadar mühimdir! Yazan, yapana sâdik kalmazsa değişmeyen hakikat, insanlığı şaşkırtacak bir mâhiyyet alır.”*

Gazi M. Kemal  
16/17.8.1931  
Yalova  
Türk Tarihi Tetkik Cemiyeti  
Yüksek Riyasetine mektup\*\*

---

\* Atatürk'ün Bütün Eserleri, Cilt: 18 (1925-1927), Kaynak Yayınları, 2006, s. 53.

\*\* Atilla Oral, Atatürk'ün Sansürlenmiş Mektubu, Demkar Yayınevi, 2013, s. 82-83, 91.

## TEŞEKKÜR

Türk havacılık tarihinde önemli bir yeri olan Çanakkale Cephesi'ndeki havacılık faaliyetlerinin, önceki araştırma çalışmalarımın birikimiyle, daha önceden kullanılmamış bilimsel bir teknikle ve karma araştırma yöntemiyle incelendiği bu konuda bana çalışma fırsatı veren, tez konusunun seçiminden itibaren destek ve yönlendirmeleri ile çalışmanın gelişmesinde değerli katkıları olan tez danışmanım Sayın Prof. Dr. Fatma Acun'a teşekkür ederim.

1990 yılından beri resmi izinle kütüphanelerinde ve arşivlerinde araştırma çalışması yaptığım Genelkurmay Başkanlığı, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Kara Kuvvetleri Komutanlığı, Harp Akademileri Komutanlığı, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı ve bu komutanlıklara bağlı birimlerde görevli olup askeri havacılık üzerine görüşlerini benimle paylaşan komutanlara ve subaylara, bu kurumların çeşitli birimlerinde görevli olup çalışmalarında yardımcı olan personele teşekkür ederim. Ankara'daki Federal Almanya Büyükelçiliğinde Askeri Ataşe olarak görevli olduğu dönemde Almanya Askeri Arşivi'nden (Bundesarchiv-Militärarchiv) belgeleri temin etmemde yardımcı olan Kur.Yb. Alexander Brand'a; Fransız askeri kaynaklarına ulaşmamda yardımcı olan Fransa-Lyon Garnizon Kütüphanesi (Bibliothèque du Cercle de Garnison de Lyon) yöneticilerine ve çalışanlarına; internet kaynaklarına erişimde elindeki imkânlarla bana yardımcı olan sevgili arkadaşım Remzi Uluhan Hasdal'a teşekkür ederim. 1997 yılından beri Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı Ordusu ve İtilaf Devletleri Orduları hava gücü konusunda bilgi paylaşımında bulunduğum, beni konuyla ilgili araştırmalar yürüten kişilerle tanıştıran, August Quoos, Brian Flanagan, August Blume, William Puglisi ve Peter Grosz gibi araştırmacıların şahsi arşivlerinde mevcut evrakları bana devreden, 12 Mart 2018 tarihinde vefat eden değerli dostum Tbp. Prof. Dr. Dieter H. M. Gröschel'i saygı ve minnetle anıyorum. Tezin tamamlanmasında, ellerindeki imkânlar ve bilgi birikimleriyle yardımcı olan büyük ailemin sevgili bireylerine ve dostlarıma teşekkür ederim.

Havacılık tarihi alanında özel merak olarak başlayan, daha sonra çeşitli vesilelerle bilimsel seviyeye yükselen çalışmalarında beni her zaman yürekten destekleyen sevgili eşim Maviş'e; çalışmalarımı her zaman sabırlı ve sevgi dolu bir anlayışla izleyen, araştırma çalışmalarım, yüksek lisans öğrenimim ve tez yazım sürecinde Fransızca kaynakların çevirisinde ve görsel verilerin değerlendirilmesinde beni destekleyen çocuklarım Hakan ve Aybüke'ye sevgi dolu teşekkürlerimi sunuyorum.

## ÖZET

YILMAZER, İbrahim Bülent. Çanakkale Cephesi'nde Osmanlı ve İtilaf Devletleri Hava Güçlerinin Görsel Verilerle Desteklenmiş Nispi Güç Analizi, Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2018.

Türk silahlı kuvvetlerinde havacılığın kurulması 20. yüzyılın başında, Osmanlı Devleti'nin son zamanlarında, döneminin ileri ülkeleriyle aynı zamanda Osmanlı Ordusu bünyesinde gerçekleşmiştir. Tarihte askeri havacılığın muharebe alanında kullanılmasının ilk tecrübelerini de Osmanlı Ordusu yaşamıştır. 1911-1912 Osmanlı-İtalyan Harbi'nde imkânları yeterli olmadığı için hava gücünden faydalanamayan Osmanlı Ordusu, İtalyan havacıların askeri faaliyetlerine karşı savunma tedbirleri geliştirme tecrübesini kazanmıştır. 1912-1913 Balkan Harbi'nde hava gücü unsurlarını kullanmaya başlayan Osmanlı Ordusu, muharebe sahasında yaşadığı tecrübelerden gerekli dersleri çıkararak, hava gücünün karadaki ordu hareketlerini daha etkin olarak desteklemesini sağlayan yöntemleri belirleyerek ve uygulamaya koyarak askeri havacılıkta öncü olmuştur.

Birinci Dünya Savaşı'na (1914-1918) önceki savaşlardaki tecrübe birikimi ile giren Osmanlı Ordusu, havacılık sanayi alt yapısı, teçhizat, mühimmat ve diğer alanlardaki eksiklerine rağmen savaşın ilk yıllarında hava gücünü diğer ordulara göre daha etkin kullanmıştır.

İtilaf Devletleri Orduları ise Birinci Dünya Savaşı'na askeri havacılık alanında oldukça hazırlıksız ve tecrübe eksikliğiyle girmiştir. Teknolojik liderlikleri ve sayısal büyüklüklerinin hava gücünden beklentilerini karşılamakta yeterli olacağı öngörüsüyle hareket etmişlerdir. Bu kanı daha sonraki yıllarda Çanakkale Cephesi'nde hava gücü üzerine yapılan çalışmalarda da yaygın olarak geçerli kabul edilmiş ve değerlendirmelerin sonuçları buna bağlı olarak ifade bulmuştur.

Bu çalışmada; konuyla ilgili daha önceki çalışmalarda yer almayan, nicelik ve nitelik unsurları kullanan karma araştırma özelliklerine sahip, “nispi güç analizi” yöntemi ilk defa kullanılarak, savaşın başlamasından İtilaf Devletleri kara ordusunun Gelibolu yarımadasından çekilmesine kadar zaman aralığında (1 Ağustos 1914 - 9 Ocak 1916) Osmanlı Ordusu hava gücü İtilaf Devletleri Ordularının hava gücü ile kıyaslanacaktır.

Güç analizi faktörlerinin değerlendirilmesine temel teşkil eden unsurlar görsel verilerle desteklenecektir. Döneme ait orijinal fotoğrafların yanı sıra güncel canlandırma teknikleriyle oluşturulan görsellerin, tarafların hava gücü unsurlarının



birbirine kıyaslanmış olarak gerçek durumuyla ilgili algıyı güçlendirmesi amaçlanmıştır.

Birinci Dünya Savaşı yıllarında Çanakkale Cephesi'nde belirli bir tarih kesiti özelinde, Osmanlı Ordusu ve İtilaf Devletleri Ordularının hava gücünün bugün sahip olduğumuz tarihi veriler ışığında analizinden ortaya çıkan netice; Çanakkale Cephesi'ndeki hava gücü faaliyetlerinin sonuçları ve literatürde yer alan mevcut değerlendirmelerle karşılaştırılmıştır. Cephedeki sonuçlarla literatürde ifade edilen değerlendirmenin tarihi olaylarla ne derece örtüşebildiği incelenmiştir.

Nispi güç analizi için veri derlenmesinde; T.C. Genelkurmay Başkanlığı Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı, Birleşik Krallık - The National Archives, Almanya - Bundesarchiv-Militärarchiv askeri arşiv belgeleri, Fransa-Lyon Garnizon Kütüphanesi'nde mevcut askeri dokümanlar, Türkiye Cumhuriyeti, Birleşik Krallık, Almanya, Fransa, Avustralya ve Amerika Birleşik Devletleri resmi havacılık tarihi yayınları ve konuyla ilgili olarak bu ülkelerde yayınlanmış bulunan askeri ve bilimsel eserlerde yer alan veriler kullanılmıştır. Nispi güç analizinde, nicelik ve nitelik verilerin bir arada değerlendirilmesi ile karma araştırma yöntemi bu çalışmada uygulanmıştır. Görsel veriler için şahsi arşivimde bulunan Birinci Dünya Savaşı Çanakkale Cephesi hava gücü faaliyetlerine ait özgün ve orijinal fotoğrafların yanı sıra yukarıda adı geçen ülkelerin arşivlerinde ve yayınlarında yer alan fotoğraflar kullanılmıştır. Nispi güç analizi modelinin oluşturulmasında; bir süreci etkileyen faktörlerin belirlenmesinde kullanılan problem çözme teknikleri arasından en uygun olan Ishikawa Diyagramı (Balık-kılıçığı Diyagramı, Sebep-Etki Diyagramı) kullanılmıştır. Güç analizinin gerçekleştirilmesinde; 1990 yılından beri Genelkurmay Başkanlığı Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı ve Hava Kuvvetleri Komutanlığı arşivlerinde ve kütüphanelerinde yaptığım araştırma çalışmalarında, Hava Kuvvetleri Komutanlığı'nda kuvvet komutanından şube müdürlerine kadar her seviyede subaylarla yapılan görüşmelerde, 2009-2013 yılları arasında Harp Akademileri Komutanlığı Hava Harp Akademisi'nde Hava Harekâtı Dersleri'nde danışman öğretim görevlisi olarak yer aldığım sürede Akademi komutanı ve öğretim görevlisi kurmay subaylarla yapılan görüşmelerde edindiğim bilgi ve birikim geniş ölçüde kullanılmıştır.

Gerçekleştirilen nispi güç analizi sonucunda; Osmanlı Ordusu hava gücünün nicelik olarak İtilaf Devletleri Ordusu hava gücünden daha küçük olmasına rağmen, nitelik olarak daha üstün olduğu ortaya çıkmıştır. Çanakkale Cephesi'nde İtilaf Devletleri Orduları hava gücü; hem insan kaynakları hem de teçhizat (uçaklar, balonlar, hava gemileri, silahlar, vb.) bakımından beklentileri karşılayacak nitelikte değildir, denizdeki ve karadaki harekâtları destekleyecek yetkinlikte olamamıştır. Diğer tarafta; Osmanlı Ordusu hava

gücünün insan kaynaklarının ve teçhizatının niteliği daha yüksektir, elindeki hava araçlarını, silahlarını ve gereçlerini daha etkin kullanmış ve İtilaf Devletleri Orduları hava gücüne daha fazla kayıp verdimiştir. İncelen zaman dilimi içerisinde; Osmanlı Ordusu veya İtilaf Devletleri Orduları hava gücünün cephe üzerinde hava hâkimiyeti kuramadığı, Osmanlı Ordusu hava gücünün hava muharebelerinde üstünlük sağladığı ortaya konmuştur. Bu çalışmanın sonucunda; önceki çalışmalarda öne sürülen, Çanakkale Cephesi'nde “düşman ordularında daha fazla uçak vardı, o nedenle onlar daha başarılıdır” şeklindeki iddiaların geçersiz olduğu ortaya konmuştur. Çalışmada gerçekleştirilen nispi güç analizi sonuçları tarihi olaylarla da uyumludur. Osmanlı Ordusu hava gücü tarafından düşürülen İtilaf Devletleri Orduları hava gücüne ait uçak sayısı, hayatını kaybeden, yaralanan ve esir alınan İtilaf Devletleri Orduları havacı sayısı ile Osmanlı Ordusu hava gücünün Çanakkale Cephesi semalarında daha etkin ve başarılı olduğu tarihi olaylar tarafından da ortaya konulan bir gerçektir.

Çalışmadan elde edilen sonuç sosyal bilimler ve silahlı kuvvetlerle ilgili çalışma alanlarında yeni açılımlar sunmaktadır.

Sosyal bilimler ve tarih alanında yapılan araştırmalarda; benzerlikler, farklılıklar ve ilişkilerin yapılandırılmasında problem çözme tekniklerinin sunduğu araçların kullanılabilmesi gösterilmiştir. Tarihteki olayların sebep-sonuç ilişkilerini anlamak ve ortaya çıkarmak için kıyaslama yapan matematiksel modelleme yöntemlerinin kullanılabilmesi gösterilmiştir.

Tarihi perspektiften yapılan değerlendirmeden ortaya çıkan sonuç: günümüzde silahlı kuvvetler tarafından gerçekleştirilecek nispi güç analizi uygulamalarında; veri toplamak amacıyla kullanılan kaynakların dikkatli bir biçimde ele alınması gerektiğine, kaynakların eleştirel düşünce süzgecinden geçirilerek değerlendirilmesi gerektiğine, kullanılan yaklaşımların zayıf ve kuvvetli yanlarının irdelenmesi gerektiğine işaret etmektedir. Bu farkındalığın uygulamadaki modellerin iyileştirilmesine katkıda bulunacağı ümit edilmektedir. Tarih alanında yapılan çalışmalarda da aynı titizliğin ve farkındalığın önemine işaret edilmiştir ve bunun tarih bilimi alanındaki çalışmaların niteliğini yükselteceği ümit edilmektedir.

### **Anahtar Sözcükler**

Çanakkale Cephesi, hava gücü, nispi güç analizi, görsel veri, Ishikawa Diyagramı, karma araştırma yöntemi.

## ABSTRACT

YILMAZER, İbrahim Bülent. Visual Data Supported Comparative Force Analysis of Air Forces of Ottoman and Allied Armies at the Gallipoli Front. Master's Thesis, Ankara, 2018.

Establishment of aviation within the Turkish armed forces goes back to the final stage of the Ottoman Empire, concurrent with its contemporary states in early 20th century. The first experiences in the deployment of aviation over the battlefield have also befallen the Ottoman Army. Handicapped with weak resources Ottoman Army was unable to make use of aviation during the Ottoman-Italian War of 1911-1912. However; the Ottoman Army gained experience in developing defensive measures against the aerial operations carried out by the Italian aviators. During the Balkan Wars of 1912-1913, Ottoman Army made extensive and effective use of aviation. The Ottoman Army was able to extract further lessons, and to deploy them at the battlefield. In this way; Ottoman Army became a pioneer in the development and application of aerial operations in support of the operations carried out by the armies on the ground.

Despite its lack of an industrial base for aviation equipment and munitions, the experiences gained prior to World War One has enabled the Ottoman Army to make use of aviation more effectively in the first years of World War One (1914-1918) compared to the armies of the other nations.

On the other hand; the armies of the Allied Nations have entered World War One with ill-equipped and inexperienced aviation units. The military leaders of the Allied Nations thought that their leadership in technology and numbers would be sufficient to meet their expectations from the aviation units. This conception has found wide acceptance in the studies of aerial operations at the Gallipoli Front conducted years later, and the conclusions therein have been shaped based on this belief.

In this study; a comparison of Ottoman Army air force versus the Allied Army's air forces, in the time period from the start of World War One until the withdrawal of Allied Armies from the Gallipoli peninsula (1 August 1914 - 9 January 1916), has been conducted by the use of "comparative force analysis", which integrates quantitative and qualitative data through a mixed methods research. This method of analysis has not been used in previous studies of the subject.

Visual materials have been used to support the data utilized for the conduct of comparative force analysis. Visual displays created by contemporary simulation techniques have been used along with original photographs of aerial activities at the Gallipoli Front, in the hope to enhance the reader's perception of the arguments put forward.

The result obtained from comparative force analysis of Ottoman and Allied Army's air forces at the Gallipoli Front within a specific time period during World War One has been compared to the conclusions reached in previous studies. The result of analysis has been also evaluated to see how well it fits with the actual historical outcome.

Archive materials and documents available at the Turkish General Staff Military History and Strategic Studies Directorate, The National Archives of United Kingdom, Bundesarchiv-Militärarchiv of Germany and Bibliothèque du Cercle de Garnison de Lyon in France have been used in collection of data for the conduct of comparative force analysis. Data available in official air force histories, military and academic works published in Turkey, United Kingdom, Germany, France, Australia and United States of America have been used also. As both quantitative and qualitative data are evaluated during comparative force analysis, mixed methods research is utilized during this study. Unique and original photographs regarding aerial operations at the Gallipoli Front available in my private archive as well as photographs available in the aforementioned sources have been used as visual materials. In the process of forming the mathematical model for comparative force analysis, among the problem solving techniques, Ishikawa Diagram has been used as it provides the most suited tool in determining the factors affecting the cause and effect relationship. The information and knowledge gained during the research studies conducted since 1990 at the archives and libraries of the Turkish General Staff and Turkish Air Forces, interviews conducted at the Air Force Headquarters starting with the force commander down to branch manager officers, and interviews conducted with the commander and instructing staff officers at the Air War College was used extensively during the conduct of comparative force analysis.

As a result of the comparative force analysis; it has been revealed that although the Ottoman Army air force was relatively weaker in quantitative terms compared to the Allied Army's air force, it was superior in qualitative terms. The air force of the Allied Armies, in terms of human and material resources (aircraft, balloons, airships, weapons, etc.) was not at a sufficient level of proficiency to meet expectations or to provide effective support for the operations on land or the seas. On the other hand; the Ottoman Army air force, due to its qualitative superiority, was able to employ the aviation vehicles, weapons and equipment available to it in a more effective way and caused a

greater loss among the air forces of Allied Armies. During the time period under study, neither side was able to achieve dominance of the air, however Ottoman Army air force was able to achieve air combat superiority. As a result of this study; it has been shown that the alleged claim of previous studies regarding aerial activities at the Gallipoli Front; “the allied aviation was more successful because they had greater number of aircraft” is not valid. The result of the comparative force analysis performed under this study is compatible with the outcome of historical events. It is demonstrated by the number of enemy aircraft shot down and the number of allied aviators who lost their life in aerial combat or those forced down and taken prisoner that Ottoman Army air force was more effective and successful in the skies over the Gallipoli Front.

The result of this study brings some fresh perspective and offers some new prospects in the field of studies related to social sciences and armed forces.

This study demonstrates that the tools of problem solving techniques can be applied effectively in determining the similarities and difference and in constructing the relationships pertaining to the historical case under study. It also demonstrates that mathematical models based on a comparative approach can be used to comprehend and to reveal the cause and effect relationships in historical events.

An evaluation from historical perspective demonstrates that in the application of contemporary comparative force analysis by the armed forces; a high degree of care must be exercised in the utilization of data sources, critical thinking process must be used in evaluation of the sources, and the strengths and weaknesses of the approaches employed must be interrogated. It is hoped that such awareness will assist in improving the current models used for analysis. It also points to the importance of such meticulousness and awareness in historical research and thus it is hoped this will lead to increase in the quality of historical studies.

### **Keywords**

Gallipoli Front, air power, comparative force analysis, visual data, Ishikawa Diagram, mixed methods research.

## İÇİNDEKİLER

<b>KABUL ve ONAY</b>	i
<b>YAYIMLAMA ve FİKRİ MÜLKİYET HAKLARI BEYANI</b>	ii
<b>ETİK BEYANI</b>	iii
<b>ADAMA SAYFASI</b>	iv
<b>TEŞEKKÜR</b>	v
<b>ÖZET</b>	vi
<b>ABSTRACT</b>	ix
<b>İÇİNDEKİLER</b>	xii
<b>KISALTMALAR DİZİNİ</b>	xiv
<b>HARİTALAR, TABLOLAR ve GÖRSEL VERİLER DİZİNİ</b>	xvii
<b>ÖNSÖZ</b>	xxi
<b>GİRİŞ</b>	
<b>1. Konunun tanıtımı</b>	1
a. Konu	1
b. Amaç	2
c. Kapsam ve Sınırlar	3
d. Literatür Değerlendirmesi	5
<b>2. Yöntem ve Teknikler</b>	32
a. Nispi Güç Analizi	32
b. Görsel Malzemenin (Fotoğrafların) Veri Olarak Kullanılması	42
c. Terimler, İsimler ve Tarihlerin Kullanımı	48
<b>3. Çalışmanın Yapılanması</b>	50
<b>BİRİNCİ BÖLÜM</b>	
<b>BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI ÖNCESİ</b>	
<b>ASKERİ HAVACILIĞIN DOĞUŞU ve GELİŞİMİ</b>	
<b>I. Havacılığın Başlangıcı ve Askeri Amaçlara Yönelik Gelişimi</b>	54

<b>II. Çanakkale Cephesinde Çatışan Taraflarda Birinci Dünya Savaşı Öncesinde Askeri Havacılık</b>	
A. Fransa askeri havacılığı	56
B. İngiltere askeri havacılığı	63
C. Almanya askeri havacılığı	71
D. Osmanlı askeri havacılığı	82

## İKİNCİ BÖLÜM

### BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI'NDA ÇANAKKALE CEPHESİ'NDE

#### HAVA GÜCÜ

(1 Ağustos 1914 - 9 Ocak 1916)

<b>I. Birinci Dünya Savaşı'nın Başlaması, Osmanlı Devleti'nin Savaşa Girmesi ve Çanakkale Cephesi'nin açılması</b>	98
<b>II. Çanakkale Cephesi'nde İtilaf Devletleri Orduları Hava Gücü</b>	
A. İngiltere Ordusu Hava Gücü	108
B. Fransa Ordusu Hava Gücü	152
<b>III. Çanakkale Cephesi'nde Osmanlı Ordusu Hava Gücü</b>	161

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### HAVA GÜCÜ NİSPİ GÜÇ ANALİZİ

<b>I. Birinci Dönem (1 Ağustos 1914 - 31 Mayıs 1915)</b>	
Hava Gücü Nispi Güç Analizi	188
<b>II. İkinci Dönem (1 Haziran 1915 - 9 Ocak 1916)</b>	
Hava Gücü Nispi Güç Analizi	198
<b>III. Değerlendirme</b>	211
<b>SONUÇ</b>	222
<b>EKLER</b>	234
<b>KAYNAKÇA</b>	309

**YÜKSEK LİSANS TEZ ÇALIŞMASI ORJİNALLİK RAPORU BEYANI**

**TEZ ÇALIŞMASI ETİK KURUL İZİN MUAFİYETİ FORMU**

**ÖZGEÇMİŞ**

## KISALTMALAR DİZİNİ

AAMPGM	Archives de l'Aéronautique Militaire de la Première Guerre Mondiale (yayın ismi kısaltması)
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
AFGG	Les Armées Françaises dans la Grande Guerre (yayın ismi kısaltması)
Alb.	Albay
ATASE	Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Daire Başkanlığı
ATBD	Askeri Tarih Belgeleri Dergisi (yayın ismi kısaltması)
BDH	Birinci Dünya Harbi
BDHTH	Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi (yayın ismi kısaltması)
BEF	British Expeditionary Forces (İngiliz Seferi Orduları)
BİLKARDEM	Bilimsel Karar Destek Merkezi
bkz.	bakınız
Bnb.	Binbaşı
BOA	Başbakanlık Osmanlı Arşivi
CID	Committee of Imperial Defence (Kraliyet Savunma Komisyonu, İngiltere)
çev.	Çeviren
DAD	Director of the Admiralty Air Department (Donanma Havacılık Dairesi Direktörlüğü, İngiltere)
DC1R	Dardanelles Commission, First Report (yayın ismi kısaltması)
Dr.	Doktor
Dz.K.K.	Deniz Kuvvetleri Komutanlığı
DzMKA	Deniz Müzesi Komutanlığı Arşivi
ed.	editör, edited by
FrDzHvBl	Fransız Deniz Hava Birliği



GGHGK	Geçmişten Günümüze Hava Gücünün Kullanılması (yayın ismi kısaltması)
Gnkur.	Genelkurmay Başkanlığı
haz.	hazırlayan
HF	Henri Farman (uçak)
HvGmBl	Hava Gemisi Birliği
Hv.H.O.	Hava Harp Okulu
Hv.K.K.	Hava Kuvveleri Komutanlığı
IWM	Imperial War Museum (Kraliyet Savaş Müzesi, İngiltere)
Kora.	Koramiral
Korg.	Korgeneral
KUMSAM	Kuvvet Mukayese ve Silahlanma Eğilimi Analiz Modeli
MF	Maurice Farman (uçak)
MstMvk	Müstahkem Mevki Komutanlığı (Çanakkale)
NATO	North Atlantic Treaty Organization (Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü)
OBÇM	Osmanlı Belgelerinde Çanakkale Muharebeleri (yayın ismi kısaltması)
Ora.	Oramiral
Org.	Orgeneral
Prof.	Profesör
RFC	Royal Flying Corps (Kraliyet Hava Ordusu, İngiltere)
RNAS	Royal Naval Air Service (Kraliyet Deniz Hava Gücü, İngiltere)
RNVR	Royal Naval Volunteer Reserve (Kraliyet Donanma Gönüllü İhtiyatı, İngiltere)
snb	sayfa numarası belirtilmemiş
TASCFORM	Technique for Assessing Comparative Force Modernization
T.C.	Türkiye Cumhuriyeti
Tğm.	Teğmen

TNA	The National Archives, Kew-United Kingdom (Ulusal Arşiv, İngiltere)
TSK	Türk Silahlı Kuvvetleri
TSKT	Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi (yayın ismi kısaltması)
Tuğa.	Tuğamiral
Tuğg.	Tuğgeneral
Tüma.	Tümamiral
Tümg.	Tümgeneral
TyyBlk	Tayyare Bölüğü
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Kurumu)
US (USA)	United States (United States of America) (Birleşik Devletler; Amerika Birleşik Devletleri)
Ütğm.	Üsteğmen
vb.	ve benzeri
vd.	ve diğerleri
y.b.	yayıncı belirtilmemiş
y.t.y.	yayın tarihi yok
Yb.	Yarbay
YÖK	Yükseköğretim Kurulu Başkanlığı
Yzb.	Yüzbaşı

## HARİTALAR, TABLOLAR ve GÖRSEL VERİLER DİZİNİ

- Ek-1: Harita 1; Çanakkale Muharebeleri Harekât Alanı
- Ek-2: Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı Ordusu hava gücünü küçümseyen Rusya'da yayınlanmış karikatür.
- Ek-3: Resmi müze ve sergilerde kullanılan görsellerde hatalar
- Ek-4: “Taube” uçağı ile Rumpler B I uçağının karşılaştırması
- Ek-5: Tablo 3; Güç faktörleri alt bileşenler puanları
- Ek-6: İtilaf Devletleri Orduları komuta kademesinin hatalı beklentisi
- Ek-7: Ark Royal deniz uçağı ana gemisi
- Ek-8: Ben-my-Chree deniz uçağı ana gemisi
- Ek-9: RNAS 3. Filo komutanı Yb. Charles Rumney Samson
- Ek-10: İtilaf Devletleri Orduları hava gücünün düşük performanslı deniz uçakları
- Ek-11: İtilaf Devletleri Orduları hava gücü deniz uçaklarının uzun hazırlanma süresi
- Ek-12: İtilaf Devletleri Orduları hava gücü deniz uçaklarının zayıf yapısı
- Ek-13: İtilaf Devletleri Orduları hava gücü, küresel balonla donatılmış balon gemisi Rescue
- Ek-14: İtilaf Devletleri Orduları hava gücü RNAS 3. Filo uçakları
- Ek-15: İtilaf Devletleri Orduları hava gücü RNAS 2. Filo uçakları
- Ek-16: İtilaf Devletleri Orduları hava gücü, torpido taarruzu için deniz uçakları
- Ek-17: İtilaf Devletleri Orduları hava gücü, uçakların silah zaafı
- Ek-18: İtilaf Devletleri orduları hava gücü, hava gemisi

- Ek-19: İtilaf Devletleri Orduları hava gücü, havaalanında uçaksavar
- Ek-20: İtilaf Devletleri Orduları hava gücü, lojistik ikmal problemleri
- Ek-21: İtilaf Devletleri Orduları hava gücü, savaş esirlerinin uluslararası anlaşmalara aykırı olarak kullanılması
- Ek-22: İtilaf Devletleri Orduları hava gücü, barınak sorunu
- Ek-23: İtilaf Devletleri Orduları hava gücü, balon gemileri
- Ek-24: İtilaf Devletleri hava gücü, konuş problemleri
- Ek-25: İtilaf Devletleri Orduları hava gücü, Seddülbahir acil iniş alanı
- Ek-26: Boğaz savunmasında ağ mâniyası
- Ek-27: İtilaf Devletleri hava gücü, isabetsiz bomba taarruzu
- Ek-28: Çanakkale Cephesinde Alman denizaltı tehdidi
- Ek-29: İtilaf Devletleri Ordular hava gücü, silahsız uçakları
- Ek-30: Çanakkale Cephesi'nde Fransa Ordusu deniz uçakları
- Ek-31: Fransa Ordusu hava gücü, MF98T Filosu havaalanı
- Ek-32: Fransa Ordusu hava gücü, MF98T Filosu uçakları
- Ek-33: MF98T Filosu açık hava atölyesinde bomba imali
- Ek-34: MF98T Filosu lojistik problemleri
- Ek-35: MF98T Filosu barınak problemleri
- Ek-36: MF98T Filosu göreve uygun olmayan uçaklar
- Ek-37: MF98T Filosu silahsız uçakları
- Ek-38: Çanakkale Boğazı savunmasında ışıldak birlikleri
- Ek-39: Çanakkale Boğazında Nusrat mayın gemisi

- Ek-40: Almanya'nın Osmanlı Ordusu hava gücüne ilk katkısı
- Ek-41: Osmanlı Ordusu hava gücü komuta heyeti, Yzb. Mehmet Şakir
- Ek-42: Osmanlı Ordusu hava gücü komuta heyeti, Bnb. Erich Serno
- Ek-43: Osmanlı Ordusu hava gücünde Alman havacılar
- Ek-44: Osmanlı Ordusu hava gücü, Alman askeri havacılar
- Ek-45: Osmanlı Ordusu hava gücü, komuta kademesi cephe incelemelerinde
- Ek-46: Osmanlı Ordusu hava gücü komutanı Bnb. Serno'nun liderlik vasfı
- Ek-47: Osmanlı Ordusu hava gücü, uyum içinde görev yapan personel
- Ek-48: Osmanlı Ordusu hava gücü, uyum içinde görev yapan personel
- Ek-49: Osmanlı Ordusu hava gücü, mesleki işaretler
- Ek-50: Çanakkale Cephesi tayyare bölüğü komutanı, Ütm. Preussner
- Ek-51: Çanakkale Cephesi'nde Osmanlı Ordusu hava gücü, Nieuport deniz uçağı
- Ek-52: Osmanlı Ordusu hava gücü, silahsız keşif uçağına silah takılması
- Ek-53: Çanakkale Cephesi'nde Alman Deniz Tayyare Bölüğü
- Ek-54: Osmanlı Ordusu hava gücünde silahlı deniz uçakları
- Ek-55: Osmanlı Ordusu hava gücü, uçaksavar topu
- Ek-56: Osmanlı Ordusu hava gücü için üretim imkânlarının araştırılması
- Ek-57: Osmanlı Ordusu hava gücü, haç işaretli uçaklar
- Ek-58: Osmanlı Ordusu hava gücü, haç işaretli uçaklar
- Ek-59: Osmanlı Ordusu hava gücü, lojistik destek
- Ek-60: Ayastefanos Tayyare Mektebinde lojistik hizmetleri
- Ek-61: Osmanlı Ordusu hava gücü, bakım onarımı üstünlüğü

- Ek-62: Osmanlı Ordusu hava gücü, barınak imkânları
- Ek-63: Osmanlı Ordusu hava gücü, barınak ve kıyafet imkânları
- Ek-64: Osmanlı Ordusu hava gücü, havaalanı konuş üstünlüğü
- Ek-65: Osmanlı Ordusu hava gücü, meteoroloji üstünlüğü
- Ek-66: Osmanlı Ordusu hava gücü, silahlı keşif uçağı üstünlüğü
- Ek-67: Osmanlı Ordusu hava gücü, Manica balon gemisine havadan bombardıman taarruzu
- Ek-68: Osmanlı Ordusu hava gücü, aldatma yöntemi
- Ek-69: Osmanlı Ordusu hava gücü, İtilaf Devletleri Orduları hava gücü havaalanına yapılan bombardıman harekâtı
- Ek-70: Osmanlı Ordusu hava gücü, silahlı keşif uçakları muharebe üstünlüğü
- Ek-71: Osmanlı Ordusu hava gücü, silahlı keşif uçakları muharebe üstünlüğü
- Ek-72: Osmanlı Ordusu hava gücü, Fokker av uçakları muharebe üstünlüğü
- Ek-73: Osmanlı Ordusu hava gücü, Fokker av uçakları muharebe üstünlüğü
- Ek-74: Osmanlı Ordusu hava gücü, yakın hava desteğı harekâtı
- Ek-75: Osmanlı Ordusu hava gücünün üstünlüğü

## ÖNSÖZ

Çanakkale Cephesi; Birinci Dünya Savaşı'nda silahlı kuvvetlerin deniz, kara ve hava gücü unsurlarının bir arada kullanıldığı, topyekûn müşterek ve birleşik harekâtın ilk örneğinin sergilendiği cephedir. Osmanlı Ordusu savaşın en başında, seferberliğin ilan edildiği Ağustos 1914'te, elinde mevcut bir kaç uçaktan göreve elverişli olanlarını Çanakkale Cephesi'ne sevk ederek cephede hava gücünü kullanan ilk taraf olmuştur. İtilaf Devletleri'nin hava gücü unsurları ise cepheye altı ay daha sonra Şubat 1915'te gelmiştir.

Osmanlı Ordusu'nun Çanakkale Cephesi'nde hava gücüne ilk başvuran taraf olması bir tesadüf değildir. 1909 yılında, zamanının ileri ülkelerinin birçoğundan daha önce uçakların askeri alanda kullanılmasını öngörerek havacılığa önem veren ve 1911 yılında askeri havacılığı resmi olarak tesis eden Osmanlı Ordusu, dünya havacılığının henüz emekleme devresinde olduğu bu yıllarda üç büyük kıtadaki devletlerin şekillenmesinde rol alan savaşlarla uğraşmış, her çatışmada hava gücünün kullanımından çıkardığı derslerden uygulamalar geliştirmiş ve hava gücünü gittikçe daha etkin olarak kullanmıştır. Türk askeri havacılık tarihinin yüzyılı aşan geçmişi üzerine bilimsel nitelikte çalışmalar ise maalesef çok az ve eksiktir. Mevcut çalışmalarda; Türk havacılığının kuruluş yıllarında muharebe alanlarında kazanılan tecrübelerle geliştiğine ve etkinliğini gittikçe artırdığına değinilmemiş, arşiv belgelerinde yer alan veri ve bilgiye dayanan araştırma ve inceleme çalışmaları yerine basma kalıp ifadeler ve peşin hükümlerin yer aldığı yayınlar yapılmıştır.

Dünya askeri havacılık tarihinde birçok "ilk" gerçekleştirilen Osmanlı-İtalyan Harbi (1911-1912) ve Balkan Harbi (1912-1913) sırasında Osmanlı Ordusu'nun askeri havacılık alanında edindiği tecrübeler ve bunlardan yola çıkarak uygulamaya koyduğu askeri havacılığın temel prensipleri o yıllardaki askeri güçlerin dikkatinden kaçmıştır. Bu nedenledir ki, Birinci Dünya Savaşı başladığında Avrupa'daki savaşa taraf orduların muharebe sahasında hava gücünden etkin olarak faydalanacak hazırlıkları eksiktir. Cephede uçakların etkin olarak kullanılması için gereken eğitim ve teşkilatlanma

çalışmaları tamamlanmamıştır. Savaş görevine uygun nitelikte ve yeterli sayıda uçak geliştirilmemiştir.

Ağustos 1914’de Avrupa’da başlayan savaşın bir sene içinde sona erecek ve bütün savaflara son verecek bir çatışma olması bekleniyordu. Ancak; 19. yüzyılın sonuna doğru orduların öncesine göre daha fazla makineleşmiş olması savaşların karakterinin de tamamen değişmesine neden olmuştur. Savaşın dışında kalması zaten beklenmeyen Osmanlı Devleti bir dizi olaylar neticesinde, 1914 yılı Ekim ayı sonunda kendini zamansız olarak savaşın içinde buldu. Bu gelişmeler yaşanırken, savaşın yeni yüzü Avrupa’daki cephelerde kendini göstermişti. Çatışan taraflar birbirlerine karşı üstünlük kuramamışlar ve çatışmaların niteliği geniş cephe hattı üzerinde “siper muharebelerine” dönüşmüştü. İngiltere, savaşın statik durumunu değiştirecek ve aynı zamanda müttefiki Rusya’nın destek taleplerine cevap verecek yeni bir hareket tarzının arayışı içindeydi. İtilaf Devletleri, Osmanlı Devleti’ni bir an önce savaş dışında bırakmak, böylece Almanya’yı da zayıflatmak amacıyla devletin yönetim merkezi İstanbul’u hedef seçtiler. Bu amaçlarına ulaşmak için yollarının üzerindeki ilk hedefleri Çanakkale Boğazı ve Gelibolu Yarımadası oldu.

İtilaf Devletleri Orduları kuvvetli bir donanmayla aşmayı planladıkları Çanakkale Boğazı’ndaki harekâta uçakların sağlayacağı desteğin kendilerini zafere taşıyacağına emindiler. Ancak; Osmanlı Ordusu’nun taraf olduğu önceki savaşlarda ortaya çıkan tecrübeleri göz ardı ettikleri, bu tecrübelerin işaret ettiği hazırlıkları tamamlamadıkları için hava gücünü etkin olarak kullanmaktan uzaktılar. Nicelik ve nitelik olarak Osmanlı Ordusu’na kıyasla daha üstün deniz gücü, bağlaşıklarından ve sömürgelerinden topladıkları askerlerle takviye ettikleri kara gücü ve nicelik olarak daha büyük hava gücüyle geldikleri Çanakkale Cephesi’nde bir yenilginin hezimetiyile karşılaştılar.

Çanakkale Cephesi’ndeki deniz ve kara muharebeleri bugüne kadar yayınlanmış yüzlerce eserde birçok yönleriyle işlendiği halde, bu cephedeki hava gücü faaliyetlerinin kapsamlı ve doğru analizini yapan çalışma yoktur. Bugüne kadar yayınlanan çalışmalar Çanakkale Muharebeleri’nde hava gücü faaliyetlerini kronolojik bir sırada düz bir anlatımla ve denizde veya karada devam eden çarpışmalarla ilişkisine pek değinmeden aktarmıştır. Çanakkale Cephesi’nde hava gücü faaliyetlerinin nasıl geliştiği, deniz ve kara harekâtlarının başlaması, gelişimi ve sonucunu nasıl şekillendirdiği, hatta başka



cephelerdeki muharebeleri nasıl etkilediğini irdeleyen bir çalışma yapılması ihmal edilmiştir. Konuyla ilgili olarak yurtdışında yayınlanan az sayıda eser olayları İtilaf Devletleri merkezli ve taraflı olarak incelediklerinden Çanakkale Cephesi'ndeki hava gücü faaliyetleriyle ilgili doğruları ortaya koyamamışlardır. Türkiye'de yapılan çalışmalar ise yurt dışında yapılan çalışmaların gölgesinde kalmış, gerek ulusal arşivlerimiz gerekse yurt dışı arşivlerdeki belgeleri birbirleriyle kıyaslayarak ve irdeleyerek analiz etmemiş, bazen yurtdışındaki çalışmaları çeviri hatalarıyla birlikte ucuz kopyala yapıştır yöntemiyle resmi ve sözde bilimsel yayın olarak yayınlamış, eksik ve yanlış söylemleri bünyelerine taşımışlardır. Türkiye'de yapılan çalışmalardaki eksik ve yanlışların bir kısmının ulusal arşivlerimizde mevcut olan Birinci Dünya Savaşı'yla ilgili belgelerin ince tasnifinin henüz gerçekleştirilmemiş olmasından da kaynaklandığı düşünülmektedir.

Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi'nde hava gücü faaliyetlerini (hava harekâtını) değerlendiren çalışmalar genel olarak; cephedeki Osmanlı Ordusu hava gücünün yetersiz olduğu ve İtilaf Devletleri'nin hava gücünün üstün olduğu şeklinde ifadeleri içermektedir. Türkçe literatürde yaygın olarak görülen bu değerlendirmenin yabancı dildeki çalışmalarda da yer aldığı gözlenmiştir. Ancak; Çanakkale Cephesi'ndeki hava gücü faaliyetlerinde tarafların (Osmanlı Ordusu ve İtilaf Devletleri Orduları hava güçlerinin) yaşadığı kayıplar kıyaslandığında, tarafların hava muharebelerinde elde ettiği başarılar göz önüne alındığında, Türkçe yayınlarda ifade edilen sonuca tezat bir tablo ortaya çıkmaktadır. Bu durum, bugüne kadar yapılan çalışmalarda kullanılan değerlendirme metodu ve varılan yargıların ne derece geçerli olduğunun sorgulanması gerektiğini ortaya koymuştur.

Çanakkale Cephesi'ndeki hava gücü faaliyetleriyle ilgili önceki çalışmalarda, yazılı belgelerin ve konuyla ilgili yayınların kullanıldığı belirtilmesine rağmen varılan yargı ile yaşanan kayıplar ve muharebelerin sonuçları arasında yukarıda bahsedilen çelişkili durum ortaya çıkmıştır. Bu nedenle; yazılı belgelerin cephedeki hava gücü faaliyetlerini etkileyen parametrelerin doğru olarak algılanmasında yeterli olmadığı düşünülmektedir. Bu çalışmada; güç analizinde kullanılan faktörler ve parametreler değerlendirilirken, incelenen döneme ait özgün fotoğraflardan oluşan görsel kaynaklardan elde edilen veriler yazılı belgelerin desteklenmesi ve doğrulanmasında bir

araç olarak kullanılmıştır. Güç analizi değerlendirmesinin, yazılı belgeler yanında görsel belgelerle desteklenmesi ile cephede tarafların hava gücünün nitelik olarak gerçek durumunun ve hava gücünü kullanmakta gösterdikleri etkinlik seviyesinin daha iyi algılanacağı öngörülmüştür.

Birinci Dünya Savaşı'nın genelinde, Osmanlı Ordusu'nun görev yaptığı tüm cephelerde, Osmanlı Ordusu hava gücüyle ilgili görsel belge ulusal arşivlerimizde çok azdır. Araştırma çalışması Çanakkale Cephesi gibi belirli bir cephe özeline indirildiğinde arşivlerden temin edilebilecek görsel belge sayısı daha da azalmaktadır. Bunun yanı sıra; yukarıda yazılı belgeler için bahsi geçen tasnif sorunu görsel belgeler için de geçerlidir. Özellikle; Osmanlı Ordusu hava gücüyle ilgili görsel belgeleri tanılayacak ve tasnif edecek seviyede bilgi sahibi personel olmadığı için, ayrıca bu konuda birikimi olanlarla birlikte çalışma yapmaktan imtina edildiği için, gerek Genelkurmay Başkanlığı gerek Hava Kuvvetleri Komutanlığı tarafından resmi yayınlarda kullanılan havacılıkla ilgili görsel belgelerde ciddi hatalar yapılmaktadır. Yurtdışı kaynaklarda mevcut Osmanlı Ordusu hava gücüyle ilgili görsel belgelerin ulusal arşivlerimize kazandırılması konusunda da bir politika ve buna bağlı bütçe geliştirilmiş olmaması büyük bir eksiktir. Çeşitli zamanlarda, gerek yurtdışında gerek yurtiçinde satın-alma yoluyla temin edilebilecek Osmanlı/Türk havacılık tarihiyle ilgili belgeler ilgili kurum ve makamlara haber verilmiştir. Ancak; konuyla ilgili hazırlık olmadığı için söz konusu görsel belgeler ulusal arşivlerimize kazandırılmamış, çoğu kez yabancılar tarafından satın alınmışlardır. Bu çalışmada kullanılan Çanakkale Cephesi Osmanlı Ordusu hava gücüne ait şahsi arşivimdeki özgün ve orijinal görsel belgelerin temini de benzeri bir süreçle gerçekleşmiştir. Çanakkale Cephesi'nde Osmanlı Ordusu'nda görev yapan Alman asıllı havacı Üsteğmen Emil Meinecke'nin 1914 yılından 1950 yılına kadar tüm havacılık hayatını kapsayan özel eşyaları, belgeleri ve fotoğraf albümleri satılmak üzere Kanada'da yaşayan oğlu tarafından Almanya ulusal müzesi Deutsche Museum'a 1997 yılında teklif edilmiştir. Yurtdışı kaynaklı bir haberden öğrenilen konu Hv.K.K. Tarihçe Şubesi'ne bildirilmiş, ancak ilgi görmemiştir. Bireysel girişimimle; satıcı özel eşyalar ve fotoğraf albümlerini birbirinden ayırmaya ikna edilmiş ve fotoğraf albümleri için teklif yapılmıştır. Bedeli kişisel kaynaklarımla ödenerek satın alınan albümler içerisinde Çanakkale Cephesi hava gücü faaliyetleriyle ilgili, çoğu daha önceden yayınlanmamış yaklaşık 400 adet fotoğraf Türkiye'ye kazandırılmıştır. Albümlerin bedelinin yurtdışına

transferi ve albümlerin güvenli şekilde Türkiye'ye getirilmesi ayrı bir sorun olmuştur. Bu şekilde Türkiye'ye kazandırılan, orijinalleri şahsi arşivime ait olan fotoğraflar Hv.K.K. Karargâh Müzesi'nin ve Hv.K.K.'na bağlı havacılık müzelerinin düzenlenmesinde ve çeşitli askeri yayınlarda kullanılmıştır. Halen; Hv.K.K., Genelkurmay Başkanlığı ve bağlı diğer askeri kurumlar tarafından Çanakkale Cephesi hava gücü faaliyetleriyle ilgili yayınlarda ve TSK personeli tarafından hazırlanan ticari yayınlarda, maalesef hem izin alınmadan ve hem de kaynak gösterilmeden, kullanılmaya devam edilmektedir.

Çalışmanın yürütülmesi sırasında karşılaşılan en büyük güçlük Türkiye'deki askeri arşivlerde çok uzun yıllardır devam eden tasnif çalışmalarının halen verimli bir sonuç vermemiş olmasından kaynaklanmıştır. Askeri arşivlerde devam ettiği ifade edilen ince tasnif çalışmalarının aralıklarla da olsa yayınlanmamış olması nedeniyle belge erişimi için önceden hazırlanmış kaba tasnif kataloglar kullanılmak zorunda kalınmıştır. Ayrıca; belgelere eski zamanlarda atanmış olan kayıt numaraları ile daha sonradan yapılan düzenlemeler arasında çapraz listeler oluşturulmadığı anlaşılmaktadır. Geçmiş yıllarda arşiv dosyalarına fiziksel erişim elde edilen zamanlarda not alınmış olan belgeler yeni araştırma sırasında talep edildiğinde araştırmacıya sunulamamaktadır. Genelkurmay Başkanlığı'nın eski yıllara ait kendi yayınlarında dipnotlarda yer alan kaynak belgelere dahi ulaşmakta zorluk yaşanmakta, eski yıllara ait askeri yayınların içinde veya dipnotlarında atıfta bulunulan arşiv belgeleri değerlendirme ve doğrulama amacıyla bunları talep eden araştırmacıların incelemesine çoğu kez sunulamamaktadır. Kaba tasnif kataloglardaki bir madde altında (klasör, dosya) yer alan onlarca sayfa evrak içinden çalışma için uygun ve katma değer sağlayacak olanların seçilmesi ve araştırmacıya sunulması ise, arşivde görev yapmak üzere yetişmiş ve uzman, ancak araştırma konusunun kapsadığı alanda arka plan bilgisi ve birikimi bulunmayan arşiv personelinin inisiyatifindedir. Burada sıralanan nedenlerle; araştırmacının konusuyla ilgili en yararlı evraklara ulaşması tesadüfe kalmaktadır.

Yurtdışındaki arşiv belgelerini araştırmak, çalışma için faydalı olacak evrakları belirlemek ve orijinal belgelere ulaşarak değerlendirme/doğrulama yapmak, söz konusu arşivlerin ince tasnif kataloglarına internet üzerinden de erişmek mümkün olduğu için daha kolay olmuştur. Yurtdışı arşiv belgelerini temin etmemin yüksek maliyeti ise

çalışmanın bir diğer zorluğu olmuştur. Yurtdışı kaynaklara daha ayrıntılı ulaşılabildiği için İtilaf Devletleri Orduları hava gücüyle ilgili verilerden daha ayrıntılı bilgi temin edilmiştir. Yurtiçi askeri tarih arşiv belgelerine ulaşmakta mevcut olan sıkıntılar nedeniyle Osmanlı Ordusu hava gücüyle ilgili verilerden daha genel hatlarıyla bilgi temin edilmiştir.

Araştırma konusuyla ilgili Türkiye’de yayınlanmış askeri yayınlara ulaşmak ve bunları kaynak göstermekle ilgili kısıtlar çalışmanın yürütülmesinde karşılaşılan diğer büyük güçlük olmuştur. Türk Silahlı Kuvvetleri’ne (TSK) ait temel prensipler, doktrin, harekât usulleri ve benzeri yayınların çok büyük bir kısmı “Hizmete Özel”, “Gizli” gibi gizlilik seviyelerine haiz oldukları için doğrudan kaynak olarak kullanıldıkları yerlerde anılamamışlardır. Yurtdışındaki benzeri askeri yayınlar ise askerlik mesleğinin daha profesyonel, bilimsel ve etkin hale getirilmesi düşüncesinden hareketle, öncelikle araştırmacıların kullanımına ve sonra kamuoyuna açık olmaları nedeniyle dipnotlarda ve kaynakça dizininde yer almışlardır. TSK yayınlarından “Tasnif Dışı” gizlilik derecesiyle tanımlanmış olanlar, gizlilikleri düşmüş olanlar veya herhangi gizlilik derecesi tanımlanmamış olan yayınlar dipnotlarda ve kaynakça dizininde yer almıştır.

Yukarıda bahsedildiği üzere; Çanakkale Cephesi’nde çatışan tarafların hava gücü unsurlarının durumlarını veriye dayalı olarak ortaya koyan, bilimsel yöntemlerle kıyaslayan ve cephedeki hava gücü faaliyetlerinin sonuçlarını çatışan tarafların durumlarıyla ilişkilendirerek inceleyen çalışma eksiktir. Dost ve düşman hava kuvvetlerinin karşılaştırmalı (nispi) güç analizi günümüzde askeri strateji belirleyen komuta kademelerinin doğru karar üretmelerini sağlamak amacıyla kullanılan en önemli yöntemlerden biridir. Nitelik ve nicelik verileri bir arada kullanan nispi güç analizi karma araştırma yönteminin uygulama alanlarından da biridir. Nispi güç analizi; muharebenin sonuçlarına etki eden faktörlerin etkinliklerini sebep-sonuç ilişkileriyle belirlenmiş parametreler kullanarak değerlendiren bir yöntemdir. Çanakkale Cephesi’ndeki hava gücü faaliyetleri için nispi güç analizi yöntemi, belgelere dayanan bir çalışmada bugüne kadar kullanılmamıştır. Nispi güç analizi yönteminin geçmiş muharebelerin incelenmesinde kullanılmasının, tarafların birbirlerine göre durumlarının tespit edilmesinde ve muharebe sonuçlarının nedenlerini ortaya çıkarmakta daha doğru çözümler sağlayacağı öngörülerek bu çalışma başlatılmıştır.

# GİRİŞ

## 1. KONUNUN TANITIMI

### a. Konu

Çanakkale Cephesi, Birinci Dünya Savaşı'nda hem Osmanlı Devleti hem de İtilaf Devletleri'nin içinde yer aldığı ayrı ittifaklar açısından ve özellikle Osmanlı Devleti için hayati önem taşıyan bir cephe olmuştur. Çanakkale Cephesi'nde yaşanan askeri hareketler, Birinci Dünya Savaşı'nda çarpışan tarafların deniz üstü, deniz altı, kara ve hava güçlerini bir arada kullandığı en kapsamlı ve askeri tarihte bütün bu güçlerin bir arada kullanıldığı ilk müşterek ve birleşik harekâttir.<sup>1</sup>

Hava gücü unsurları; Çanakkale Cephesi'nde çatışan taraflar, hem Osmanlı Ordusu hem de İtilaf Devletleri Orduları, için cephenin açılmasından kara harekâtının sonlandırılmasına ve daha sonra Birinci Dünya Savaşı'nın son günlerine kadar büyük önem arz etmiştir.<sup>2</sup> Tarafların hava gücünden beklentileri, hava gücünün sevk ve idaresinde sergiledikleri harekât konsepti cephedeki deniz, deniz altı ve kara harekâtlarının planlanması, icrası ve sonuçları üzerinde etkili olmuştur.<sup>3</sup> Bu nedenle; Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi'ndeki hava gücü faaliyetlerinin bilimsel metotlarla incelenmesi, tarafların ellerindeki kaynaklar, bu kaynaklardan beklentileri, kaynakların nitelikleri ve ne derece etkin olabildiklerinin belgelere dayanan analizinin yapılmasına ihtiyaç görülmektedir.

Muharebe alanında tarafların hava gücünün durumunu mukayese eden çalışmalarda çatışan tarafların hava gücünün sayısal olarak karşılaştırıldığı yöntemler kullanılmıştır. Ancak; teknolojinin yoğun olarak kullanıldığı bir alan olduğu için

<sup>1</sup> Bir ülkenin farklı silahlı kuvvetlerinin (kara kuvvetleri, deniz kuvvetleri, hava kuvvetleri) birlikte yürüttüğü harekât “müşterek harekât” olarak anılmaktadır. İttifak halindeki iki veya daha fazla ülkenin silahlı kuvvetlerinin birlikte yürüttüğü harekât “birleşik harekât” olarak anılmaktadır.

<sup>2</sup> Çanakkale Muharebeleri üzerine yapılan çalışmalarda, hava gücünün Çanakkale Cephesi'nde denizdeki ve karadaki askeri faaliyetlerle ilişkisi ve etkisi ihmal edilmiştir. Örneğin; Selâhattin Adil Paşa'nın 18 Mart 1915 muharebesiyle ilgili olarak Harp Akademileri'nde verdiği konferansta, zaferin topçulara mal edilmesini eleştiren yazıda, aynı muharebede hava gücünün kullanılmasından hiç bahsedilmemektedir; bkz. İbrahim Akkaya, “Paylaşılmayan Zafer ve Bazı Gerçekler”, **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, Cilt: 90, Sayı: 502, Temmuz 1978, ss. 34-37.

<sup>3</sup> Silahlı kuvvetler tarafından askeri gücün nasıl kullanılacağı konusundaki düşünce ve niyetlerinin ana hatları “harekât konsepti” olarak anılmaktadır.

hava gücünün etkinliği eldeki kaynakların sadece niceliğiyle değil niteliği de dikkate alınarak belirlenmelidir. Tarafların hava gücünü oluşturan insan kaynakları ve silah sistemleri (teçhizat: uçaklar, balonlar, hava gemileri, bombalar, uçaklara konmuş makineli tüfekler, uçaksavarlar, vb.), bunları destekleyen lojistik unsurlar, muharebe alanındaki konuşları ve harekât konsepti gibi nitelik unsurların değerlendirmeye katılmaması nedeniyle, yapılan mukayeseler eksik ve yetersiz kalmıştır.<sup>4</sup>

Bu çalışmada Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi'nde Osmanlı Ordusu hava gücü ile İtilaf Devletleri Orduları hava gücünün ne durumda olduğunun analizini yapacağız. Yukarıda bahsi geçen ve önceki çalışmalarda kullanılmayan nitelik unsurları da değerlendirmeye alarak gerçeğe daha yakın sonuca ulaşmak için “nispi güç analizi” yöntemini kullanacağız.

Güç analizinde kullanılan parametrelerin belirlenmesinde ve değerlendirilmesinde yazılı belgelerin yanı sıra, konuyla ilgili daha önceki çalışmalardan farklı olarak, görsel verileri de kullanacağız.

## **b. Amaç**

Bu çalışmanın amacı; günümüzde modern ordularda komuta kademelerinin doğru karar üretmelerini sağlamak için kullanılan en önemli araçlardan biri olan, kendini ispat etmiş “nispi güç analizi” yönteminin veriye dayanan matematiksel model yaklaşımını kullanarak Çanakkale Cephesi'nde tarafların hava gücünün gerçek durumunu ortaya koymaktır. Önceki çalışmalarda öne sürülen Osmanlı Ordusu hava gücünün çok zayıf ve etkisiz olduğu şeklindeki yanlış savı düzeltmek, durumun bunun tersi olduğunu ortaya çıkarmaktır.

Birinci Dünya Savaşı Çanakkale Cephesi hava gücü faaliyetleriyle ilgili literatür değerlendirmesinde; Osmanlı Ordusu ve İtilaf Devletleri Orduları hava gücünün birbirine göre durumu üzerine varılan yargıların doğrulanmış verilere ve bilgiye dayanmadığı tespit edilmiştir. Önceki çalışmaların çoğunun, bilimsel niteliği olmayan aynı kaynaklara atıf yaptığı, benzer cümleleri tekrar ederek ve birbirlerine referans vererek ortaya koydukları iddiayı bilimsel gerçekmiş gibi ifade ettikleri görülmüştür.

<sup>4</sup> Hava gücünün etkinliğinin değerlendirilmesinde asıl olanın nitelik boyut olduğu konusunda bkz. Shmuel L. Gordon, **Dimensions of Quality, A New Approach to Net Assessment of Airpower**, Jaffee Center for Strategic Studies, Tel Aviv University, 2003.

Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi'ndeki hava gücü faaliyetlerinin sonuçlarına bakıldığında ise ortaya çıkan durum önceki çalışmaların vardığı yargı ile çelişmektedir. Çanakkale Cephesi'nde Osmanlı Ordusu hava gücü İtilaf Devletleri Orduları hava gücüne kıyasla çok daha fazla sayıda düşman uçağı düşürmüştür, düşman havacılara çok daha fazla kayıp vermiştir. İtilaf Devletleri ordularının hava gücünden beklentilerine, cepheye sevk ettikleri hava unsurlarının etkinlik seviyesine, muharebelerin gelişme ve sonuçlarına bakıldığında; önceki çalışmalarda 'Çanakkale Cephesinde tarafların hava kuvvetleri karşılaştırılırsa sayı, silah ve nitelik bakımından düşman hava kuvvetleri daha üstündü' ve 'Osmanlı hava gücü Çanakkale Harbi'nin son kertesine kadar savunma konumunda kaldı' şeklinde yer alan yargının tarihi olaylara aykırı ve yanlış olduğu görülmektedir.<sup>5</sup>

Önceki çalışmalarda ifade edilen yargı ile cephedeki faaliyetlerin tarihe mal olmuş sonuçları arasındaki çelişki; Çanakkale Cephesi'nde çatışan tarafların hava gücünü oluşturan faktörlerin gerçek durumunun tespit edilmesine, bu durum tespiti ışığında tarafların birbirlerine göre kıyaslanmasına ve ortaya çıkan neticenin cephedeki faaliyetlerin gerçek sonuçları ile ne derece örtüştüğünün incelenmesine ihtiyaç göstermektedir.

### **c. Kapsam ve Sınırlar**

Birinci Dünya Savaşı süresince mekâna ve zamana bağlı olarak cephelerde görülen çeşitlilik bütün savaş süresini bir seferde değerlendirmeye alan hava gücü analizi çalışmasının sorunlar taşıyacağını, genel geçerli ve anlamlı sonuçlar elde etmenin mümkün olamayacağını ortaya koymaktadır. Bilimsel verilere dayanan gerçekçi ve daha anlamlı hava gücü analizi gerçekleştirmek için her bir cephenin özelinde ve belirli zaman dilimlerinde o cepheye özgü strateji ve taktik harekât çerçevesinde çalışma yapmak daha doğru olacaktır.

Bu çalışmanın kapsamı mekân bazında Çanakkale Cephesi olarak belirlenmiştir. Çanakkale Boğazı'nın geçilmesi ile Osmanlı Devleti'nin yönetim merkezi İstanbul'a ulaşmış burayı işgal ederek Osmanlı Devleti'ni savaş dışı bırakmayı hedefleyen harekât; en güneyde Akdeniz'in Ege Denizi ile birleştiği yerde Rodos Adası'ndan başlayarak,

<sup>5</sup> Literatürde yer alan asılsız ve yanlış ifadeler ve tezler, ileride literatür değerlendirmesinde ve konunun ayrıntılı olarak incelendiği bölümlerde kaynakları dipnotlarda verilerek belirtilmiştir.

Anadolu'nun Ege Denizi sahilleri boyunca kuzeye doğru uzanan, en kanlı muharebelerin yaşandığı Çanakkale Boğazı'nın iki yakası ve Gelibolu Yarımadası'nı da içine alan Marmara ve Boğazlar havzası ve en kuzeyde Osmanlı topraklarının Balkan devletleriyle sınırına kadar uzanan “Çanakkale Cephesi” olarak anılan coğrafyada gerçekleşmiştir.<sup>6</sup> (Ek-1)

Çanakkale Cephesi'ndeki hava gücü faaliyetlerinin çeşitliliği ve yoğunluğu, 1914 yılında savaşın başladığı ilk aylardan 1918 yılında savaşın sona erdiği günlere kadar değişik zamanlarda farklılık göstermiştir. Çanakkale Muharebeleri, 1915 yılındaki deniz harekâtı ve denizden karaya amfibi çıkarma harekâtlarıyla daha yaygın olarak bilinmektedir. Az bilinmekle beraber; cephedeki hava gücü faaliyetleri deniz harekâtı, amfibi çıkarma harekâtı ve hatta denizaltılarla mücadele harekâtlarıyla eş zamanlı olarak gerçekleştirilmiştir. İtilaf Devletleri kara kuvvetlerinin Gelibolu Yarımadası'ndan çekilmesinden sonra da Çanakkale Cephesi önemini korumuştur. Çanakkale Boğazı açıklarındaki adalarda üslenmiş olan İtilaf Devletleri deniz ve hava gücü unsurlarının Çanakkale Cephesi etrafında ve üzerindeki faaliyetleri 1916, 1917 ve 1918 yılında da, yani tarafların hava gücü faaliyetleri tüm Birinci Dünya Savaşı süresince Çanakkale Cephesi'nde devam etmiştir. Bu yıllarda devam eden faaliyetlerde de maddi hasarlar yaşanmış, sivil ve askerler arasında can kaybı olmuştur. Bu çalışmanın kapsamı zaman bazında Çanakkale Cephesi'nde ilk askeri hareketliliğin gerçekleştiği Ağustos 1914'ten başlayarak cephedeki en yoğun muharebelerin yaşandığı 1915 yılı dâhil olarak düşman kara kuvvetlerinin cepheden çekildiği Ocak 1916'ya kadar zaman aralığı olarak sınırlandırılmıştır.

Herhangi bir savaşta veya çatışma cephesinde askeri liderlerin izlediği stratejiye bağlı olarak karada, denizde ve havada icra edilen askeri faaliyetlerin birbirinden tamamen bağımsız olarak incelenmesi de doğru olmamaktadır. Hava gücünün, temelde kara

---

<sup>6</sup> Çanakkale Muharebeleri harekât alanının bir tanımlaması için bkz. **Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Vnci Cilt, Çanakkale Cephesi Harekâtı, İnci Kitap**, Genelkurmay Basımevi, 1993, s. 13-14 (bundan sonra “BDHTH-C5K1” olarak anılacaktır). Söz konusu Genelkurmay Başkanlığı yayınında Çanakkale harekât alanı, Marmara Denizi'nin büyük bir kısmını ve İstanbul'u dışlayan, çok dar ve eksik bir çerçeve içinde tanımlanmıştır. Ancak; Çanakkale Cephesi'ndeki muharebelerle doğrudan ilişkili olan denizaltı ve hava harekâtları bu çalışmada tanımlanan coğrafyada gerçekleşmiştir. Esasen; Genelkurmay Başkanlığı'nın diğer birçok resmi yayınında da bu çalışmada tanımlanan coğrafya içinde gerçekleşen harekâtlar Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi'ne ait harekâtlar olarak anılmaktadır. Örneğin; **Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, VIIInci Cilt, Deniz Harekâtı**, Genelkurmay Basımevi, 1976 (bundan sonra “BDHTH-C8” olarak anılacaktır) ve **Birinci Dünya Harbi, IXncu Cilt, Türk Hava Harekâtı**, Genelkurmay Basımevi, 1969.



kuvvetlerinin ve bunun yanında donanma kuvvetlerinin faaliyetlerini destekleyen yardımcı bir güç olarak kabul edildiği ve kullanıldığı Birinci Dünya Savaşı'nda bu konuya daha çok dikkat etmek gerekmektedir. Bu çalışma için belirlenen zaman aralığında Çanakkale Cephesi'ndeki tüm askeri faaliyetlere geniş açıdan baktığımızda, İtilaf Devletleri Ordularının 25 Nisan 1915 tarihindeki amfibi çıkarma harekâtını takiben bu cephedeki çatışmaların karakteristiğinde belirgin bir değişim meydana geldiğini görmekteyiz. Çanakkale Cephesi'nde amfibi çıkarma harekâtı ile başlayan kara muharebeleri kırılma noktası olarak kabul edilerek cephedeki hava gücü analizi iki ayrı dönem altında incelenmiştir.

Birinci dönem olarak; Birinci Dünya Savaşı'nın başladığı 1914 Ağustos ayının başından 1915 Mayıs ayının sonuna kadar olan zaman aralığı belirlenmiştir. Çatışan tarafların büyük kayıplar verdiği Mayıs 1915 hem Türkiye'de hem de İngiltere'de resmi tarih çalışmalarında Çanakkale Cephesi'ndeki muharebelerin birinci aşamasının sonu olarak değerlendirilmiştir.<sup>7</sup> Bu çalışmada aynı zaman dilimlemesinin yapılması gelecekte Çanakkale Muharebeleri'ni bu çalışmadan faydalanarak değerlendirecek diğer araştırmacılara da kolaylık sağlayacaktır.

Yukarıda gerekçeleri açıklanarak belirlenen birinci dönem bu çalışmanın zaman bazında ikinci döneminin sınırlarını da çizmektedir: Haziran 1915'ten başlayan ve İtilaf Devletleri kara kuvvetlerinin Gelibolu Yarımadası'nı tamamen tahliye ederek Çanakkale Cephesi'nden çekildiği 9 Ocak 1916 tarihine kadar olan zaman aralığı.

Bu çalışma çerçevesinde gerçekleştirilecek olan nispi güç analizinde hava gücü unsurlarını teşkil eden personel, komuta, teçhizat, lojistik destek, konuş ve harekât konsepti gibi unsurların kapsam ve sınırları ileride güç analizi modelinin inşa edildiği bölümde açıklanmıştır.

#### **d. Literatür Değerlendirmesi**

Mevcut bibliyografya çalışmaları gözden geçirildiğinde; Birinci Dünya Savaşı Çanakkale Muharebeleri üzerine yapılan yayınlar büyük bir kütüphaneyi dolduracak

---

<sup>7</sup> **Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Vnci Cilt, Çanakkale Cephesi, 2nci Kitap**, Genelkurmay Basımevi, 1978, s. 426 (bundan sonra "BDHTH-C5K2" olarak anılacaktır). C. F. Aspinall-Oglander, **History of the Great War: Military Operations, Gallipoli, Vol. I**, Imperial War Museum, 1992, s. 348 (bundan sonra "Oglander, Gallipoli Vol. 1" olarak anılacaktır).

kadar çoktur.<sup>8</sup> Çanakkale Muharebeleri'nde hava gücü faaliyetleri üzerine çalışmalar ise cephedeki deniz ve kara savaşlarına kıyasla çok daha azdır, büyük bir kısmı yukarıda işaret edilen tarihi olaylara aykırı ve yanlış ifadeleri içermektedir ve az bilinmektedirler.<sup>9</sup>

Birinci Dünya Savaşı Çanakkale Muharebeleri'nde hava gücü faaliyetleri bir doktora tezi olarak kapsamlı biçimde çalışılmamıştır. Konuyla ilgili bir adet yüksek lisans tezi bulunmaktadır. YÖK Tez Merkezi'nde bulunan Çanakkale Muharebeleri'yle ilgili diğer tezlerde hava gücü ve havacılık faaliyetleri konusunun kısa anlatımlarla sınırlı kaldığı, hava gücü faaliyetlerini birincil derecede arşiv belgelerine dayalı olarak, sebep-sonuç ilişkilerini irdeleyerek incelemedikleri tespit edilmiştir. Burada; önce, Çanakkale Cephesi hava gücü faaliyetleri (harekâtı) ile doğrudan ilgili olan yüksek lisans tezinin değerlendirmesi yapılmıştır. Sonra, konuyla dolaylı olarak ilgili olan yüksek lisans ve doktora tezlerinin değerlendirmesi yayın tarihi sırasıyla yapılmıştır.<sup>10</sup>

Soner Oran'ın, konuyla doğrudan ilişkili olan “Çanakkale Savaşı'nda Türk Hava Harekatı (Mart 1915-Ocak 1916)” adlı yüksek lisans tezinde; Osmanlı Ordusu hava gücünün Çanakkale Cephesi'nde teknik, personel, komuta, zayıf uçucular, az sayıda uçak ve yetersiz ekipman nedeniyle ‘yetersiz’ kaldığı defalarca ifade edilmektedir.<sup>11</sup> Aynı zamanda; İtilaf Devletleri Orduları hava gücünün hava üstünlüğünü elinde bulundurduğu, tüm uçaklarını kullandığı, başarılı keşif ve devriye uçuşları gerçekleştirdiği de özet bölümünden başlayarak defalarca ifade edilmektedir.<sup>12</sup> Diğer taraftan; düşman hava gücünün üstünlüğü ve Osmanlı Ordusu hava gücünün yetersizliklerine defalarca vurgu yapılmasına rağmen, Osmanlı Ordusunun ve havacılarının görevlerinde başarılı olduğundan bahsedilmektedir.<sup>13</sup> Sonuç bölümünde;

<sup>8</sup> Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi'yle ilgili kapsamlı bibliyografya çalışması örneği için bkz. Aşkın Koyuncu, Özkan Keskin ve Cahide Sönmez, **Çanakkale Savaşları Bibliyografyası**, Atatürk Araştırma Merkezi, 2010.

<sup>9</sup> Burada örnek olarak verilen Koyuncu vd.'nin bibliyografya çalışmasında Çanakkale Cephesi'ndeki hava gücü faaliyetleriyle ilgili içerik barındıran birçok eser söz konusu bibliyografya yayımının dizin bölümünde havacılık faaliyetleriyle (hava harekâtıyla) ilişkilendirilmemiştir.

<sup>10</sup> Bu çalışmanın yazım sürecinin başladığı 2015 yılına kadar YÖK Tez Merkezi'nde erişime açık olan eserler incelenmiştir. Ayrıca; tezin yazım ve jüri sürecinde ulaşılan eserler gözden geçirilmiştir.

<sup>11</sup> Soner Oran, **Çanakkale Savaşı'nda Türk Hava Harekatı (Mart 1915-Ocak 1916)**. Ankara Üniversitesi, Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), 2006, s. 36, 39, 55, 64, 65, 77, 80, 91.

<sup>12</sup> a.g.e., s. i, 35, 49, 50, 55, 59, 63, 65, 79, 80.

<sup>13</sup> a.g.e., s. 39, 42, 46, 49, 68, 78, 80. Sebep-sonuç ilişkilerini inceleyen bilimsel hiçbir çaba gösterilmeden ortaya atılan hamaset zihniyeti ürünü ifade örneği için bkz. s. 39 (“...İngiliz ve Fransız

“Türk havacıları; zaferin kazanılmasında önemli görevler üstlenmişler, az sayıda uçak ve yetersiz ekipmanla gerçekleştirdikleri keşif, taarruz ve muhabere görevlerinde büyük başarılar sağlamışlar” ifadesi kullanılmıştır.<sup>14</sup> Kendi içinde çelişki barındıran bu ifade doğrulanmış veriler ve bilgiyle belirlenmiş sebep-sonuç ilişkilerine dayanan analiz yapılmadan ortaya atıldığı için bilimsel sonuç olmaktan ziyade, dayanağı olmayan ve hamaset zihniyetiyle şekillenmiş kişisel görüş olarak kalmıştır. Tezde başka çelişkili söylemlerin yer aldığı, özellikle muharebelerin belirli devrelerinde tarafların hava gücünde mevcut uçaklar konusunda tarihi olaylarla ilgisi olmayan ve birbiriyle çelişen ifadelerin yer aldığı gözlenmiştir. Örneğin; Oran tarafından, “*Bu süreçte Müttefikler Çanakkale Boğazı çevresine sokulmamakla birlikte keşif uçuşlarına başlamışlardı. Bu amaçla 28 Ocak’ta İngilizler Beşike üzerinde uçmuşlar, 4 Şubat’ta da hem Boğaz civarında hem de Seddülbahir ve Kumkale istihkamları üzerinde uçuş gerçekleştirilmiş, bu uçuşlarda buradaki istihkamlara bomba atılmışsa da bir etkide bulunulamamıştı.*” cümlesi yazılmıştır.<sup>15</sup> Birinci Dünya Savaşı’nda Çanakkale Cephesi’nde 17 Şubat 1915 tarihine kadar İtilaf Devletleri Ordularına ait bir tek uçak dahi yoktur; dolayısıyla 28 Ocak 1915 ve 4 Şubat 1915 tarihlerinde İtilaf Devletleri Orduları tarafından herhangi bir hava gücü faaliyeti gerçekleştirilmiş olması mümkün değildir.<sup>16</sup> Oran’ın çalışmasında; 25 Nisan 1915 tarihindeki amfibi çıkarma harekâtı sırasında, “... *İtilaf kuvvetleri Çanakkale çıkarmasına 20 İngiliz kara uçağı, 8 Fransız kara uçağı, 2 İngiliz deniz uçağı ve 12 Fransız deniz uçağı olmak üzere, toplamda 42 uçaktan oluşan bir hava kuvveti tahsis etmişti.*” ifadesi kullanılmaktadır.<sup>17</sup> Fransız ordusunun Çanakkale Cephesi’nde görevlendirdiği MF 98T hava filosu 25 Nisan tarihinde henüz cepheye gelmediği için amfibi çıkarma harekâtı sırasında görev yapan Fransız kara uçağı yoktur.<sup>18</sup> Bu durum; Oran’ın tez çalışmasının ilerideki sayfalarında, “*Mart 1915’te Lyon’da kurulan bu filo (MF 98T) 6 Mayıs’ta Bozcaada’ya ulaşmıştı.*” ifadesiyle de

---

*Hava Güçleri’yle karşılaştırıldığında daha yetersiz olan Türk Hava Kuvvetleri, buna karşın düşman güçlerinden çok daha başarılı şekilde keşif çalışmaları yürütmüştür.”).*

<sup>14</sup> a.g.e., s. 91.

<sup>15</sup> a.g.e., s. 42.

<sup>16</sup> Oran’ın alıntı yaptığı ve dipnotta atıfta bulunduğu yayın (Ajun Kurter, **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi - I**, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, 2002) içinde yer alan, tarihi gerçeklerle ilgisi olmayan ifadelerin eleştirisi ileride ayrıntılı olarak yapılmıştır. Kurter’in söz konusu yayını Oran’ın tezinde dipnotlarda defalarca yer almasına rağmen tezinin Kaynakça bölümünde listelenmemiştir.

<sup>17</sup> Oran, a.g.e., s. 53.

<sup>18</sup> Garsonnin, “Commentaires et souvenirs d’un pilote de l’Aviation française des Dardanelles”. **Revue de l’Armée de l’Air**, #90 (Jan. 1937), s. 35 (bundan sonra “Garsonnin, #90” olarak anılacaktır).

ortaya konmaktadır.<sup>19</sup> Ayrıca; Çanakkale Cephesi'nde hiçbir zaman 12 Fransız deniz uçağı görev yapmamıştır. Oran'ın tez çalışmasının içeriğinde tarihi gerçeklere aykırı, birbiri ile çelişen ve birbirini yalanlayan, çalışmanın bilimsel değerini düşüren örnekler çoğaltılabilir.<sup>20</sup> Çeviri eserler kullanılırken, kontrol ve doğrulama için orijinal metne başvurulmadığından, çevirmenin özensiz davranmasından, kendinden uydurduğu ve yanlışlarından kaynaklanan hatalar Oran'ın tez çalışmasına aynen aktarılmıştır. Alan Moorehead'in "Çanakkale Geçilmez: Gallipoli" isimli çeviri eserinden alıntı yapılarak "*Hava Komodoru Samson Bozcaada'da Rum kadınların yardımıyla bağlık bir alanı söktürerek, bu bölgeyi içleri çimento dolu bidonlarla düzleştirip 700-800 metre boyunda bir pist inşa edilmesini sağlamıştı.*" ifadesi kullanılmaktadır.<sup>21</sup> Bir askeri hava üssünün inşasında Rum kadınların ne işi olacağı sorgulanmamış, orijinal esere başvurularak kontrol yapılmamıştır. İngilizce dilindeki orijinal eserde yer alan metin "*with the aid of Greek workmen*" olarak geçmektedir; "kadın (women)" kelimesi kullanılmamaktadır.<sup>22</sup> Başvurulan Türkçe yayınlarda yer alan asılsız ve yanlış ifadeler de arşiv belgeleri ve güvenilir kaynaklardan kontrol edilmeden, neredeyse birebir kopyalanarak tez içinde tekrarlanmıştır.<sup>23</sup> Çanakkale Cephesi'nde tarafların hava gücü unsurlarıyla ilgili bilgi eksikliği nedeniyle tez içerisinde asılsız ve yanlış ifadeler yer almıştır. Tezin sonuç bölümünde; ilk Türk hava zaferi olarak anılan olayın bahsedildiği yerde, "*Üsteğmen Ali Rıza Bey idaresindeki Albatros C I tipi uçakta Rasit Teğmen İbrahim Orhan, bir düşman uçağını düşüren ilk Türk olarak tarihe geçmiştir. Türk havacıların bu buluşlarını daha sonra Almanlar da kendi uçaklarında uygulamışlar ve*

<sup>19</sup> Oran, **a.g.e.**, s. 79. Oran'ın çalışması içerisinde kendisi ile çelişen, bir önce yazılanla bir sonra yazılanın birbirini yalanladığı ifadeler, çalışmasının bilimsel ilkeler gözetilmeden, önceki çalışmalardaki ön yargılı ve basma kalıp ifadelerin tekrarı şeklinde ve özensiz olarak hazırlandığının göstergesidir.

<sup>20</sup> **a.g.e.**, s. 55'de "*... genel olarak hava bombardımanı ile hiçbir müttefik savaş gemisine zarar verilememiştir.*" ifadesi yer almaktadır. **a.g.e.**, s. 68'de "*... 1 nci Bölük 5 nci Ordu'ya yoğun destek sağlamış, attığı bombalarla bir düşman gemisini batırmış ...*" ifadesi yer almaktadır.

<sup>21</sup> **a.g.e.**, s. 47. Tezin dipnotunda kaynak gösterilen eser: Alan Moorehead. **Çanakkale Geçilmez: Gallipoli**, (çev. Günay Salman), Milliyet Yayınevi, 1972, s. 157-158. Kaynak olarak kullanılan çeviri yayında başka hatalar da mevcuttur.

<sup>22</sup> Alan Moorehead, **Gallipoli**, Hamish Hamilton, 1956, s. 122.

<sup>23</sup> Oran, **a.g.e.**, s. 62'de **Birinci Dünya Harbi, IXncü Cilt, Türk Hava Harekâtı**, Genelkurmay Basımevi, 1969, s. 49'dan aktarılan "*Bu gemi (Ben-my-Chree) ile Çanakkale İngiliz Hava Kuvveti Komutanlığı'na atanmış olan Albay Sykes de gelmişti.*" ifadesinin gerçek dışı olduğu buradaki tez çalışmasında ileride İngiliz kaynaklarına dayalı olarak açıklanmıştır. Oran, **a.g.e.**, s. 62'de Kurter, **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi - I**, s. 289-290'dan alıntı yapılarak ifade edilen, Osmanlı Ordusu uçaklarının Alman demir haç işareti ile uçmalarının gerçekçi görülmediği şeklindeki görüşün de geçersiz olduğu buradaki tez çalışmasında ileride Genelkurmay ATASE Arşivi belgelerine dayanarak açıklanmıştır.

*bu uçaklardaki rasıt yerine makineli tüfek yerleştirmişlerdir*” ifadesi yazılmıştır.<sup>24</sup> Keşif uçaklarında rasıt tarafından kullanılan makineli tüfek taretleri Türk havacıların bir buluşu değildir. Rasıt yerinde makineli tüfek taretleriyle ilgili patent 16 Eylül 1914 tarihinde Almanya’da Franz Schneider tarafından alınmıştır. Nisan 1915’ten itibaren Almanya’da üretilen “C-serisi” tek motorlu, 2 kişilik, silahlı keşif uçaklarına uygulanmaya başlanmıştır. Osmanlı Ordusu’na Alman askeri yardımıyla verilen Albatros C I uçakları ve diğer C-serisi tüm uçaklar rasıt yerinde makineli tüfek taretleriyle teçhiz edilmiş olarak teslim edilmiştir.<sup>25</sup> Tezin bütününde bilimsel araştırmanın temel özelliklerinden birincisi olan “doğruluk” esası gözetilmediği için öne sürülen sonuçlar araştırmacının görüşü olarak kalmıştır.<sup>26</sup> Bilimsel araştırmanın sahip olması gereken özellikler yönünden eksik olan çalışma, toplumların yaşamını sağlayan ve ona ciddi yön veren tarih bilimine katkı sağlamamaktadır.<sup>27</sup> Tezin “Fotoğraflar” bölümünde kullanılan görsellerin kaynağı “*Hv.K.K.lığı Arşivi*” olarak belirtilmiştir. Ancak; çalışmada yer verilen 17 fotoğraftan 8 tanesinin Birinci Dünya Savaşı Çanakkale Cephesiyle ilgisi yoktur. Fotoğraflardan üçü Türkiye Cumhuriyeti dönemine aittir. Hv.K.K.nın ve Oran’ın görsel verileri doğru tanımlamakta yetersiz oldukları anlaşılmaktadır. Daha önce yapılmış konuyla doğrudan ilişkili bu tek tez çalışmasında tespit edilen eksikler ve hatalar burada yapılan bilimsel verilere dayalı ve görsel verilerle desteklenen tarih çalışmasının elzem bir ihtiyaç olduğunu açıkça ortaya koymaktadır.

Celal Yılmaz’ın “Çanakkale Savaşları ve Türk Ordusu” adlı doktora tezinde; Birinci Dünya Savaşı’nın başından 9 Ocak 1916’da İtilaf Devletleri Ordularının Gelibolu Yarımadası’nı tahliye etmelerine kadar geçen sürede Çanakkale Cephesi’nde Osmanlı silahlı kuvvetlerinin genel incelemesi yapılmıştır.<sup>28</sup> Birinci Dünya Savaşı başladığında

<sup>24</sup> Oran, **a.g.e.**, s. 93.

<sup>25</sup> Peter Supf, **Das Buch der deutschen Fluggeschichte I**, Verlagsanstalt Hermann Klemm AG, 1935, s. 458-459 (bundan sonra “Supf, Fluggeschichte I” olarak anılacaktır). Albatros C I uçakları hakkında bkz. Peter Grosz, **Albatros C I**. Albatros Productions Ltd., 1996, ss. 1-5, 36. Alman Ordusunda uçaklara yapılarına ve sistemlerine göre verilen alfabetik seri tanımları için bkz. Alex Imrie, **Pictorial History of the German Army Air Service 1914-1918**, Ian Allan, 1971, s. 71.

<sup>26</sup> Bilimsel araştırmaların özellikleri ve tanımlamalar için bkz. Yavuz Ercan, **Tarih Araştırmalarında Yöntem ve Teknik**, Turhan Kitabevi, 2010, s. 18-25.

<sup>27</sup> Toplumda tarih anlayışıyla ilgili yanlışın tespiti ve eleştiri için bkz. Ercan, **a.g.e.**, s. 24, 25. Oran’ın tez çalışmasında yer alan asılsız ve yanlış söylemler, düzeltilmesi için çaba gösterilmeden aynı yanlışlarla makale olarak da yayınlanmıştır; bkz. Soner Oran, “Çanakkale Cephesinde Hava Harekatı ve Safhaları”, **Atatürk Yolu Dergisi**, Sayı: 51, Bahar 2013, ss. 653-678.

<sup>28</sup> Celal Yılmaz, **Çanakkale Savaşları ve Türk Ordusu**, Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayınlanmamış Doktora Tezi), 1999.

Osmanlı Ordusu'nun durumunun incelendiği yerde “*uçak ... gibi çağdaş savaş araçları bizim için meçhuldü*” yazılarak tarihi olaylarla ilgisi olmayan bir ifade kullanılmış, Balkan Savaşı'ndan beri Osmanlı Ordusu'nda görev yapan hava gücü unsuru yok sayılmıştır.<sup>29</sup> Çanakkale Muharebeleri'nde hava gücü faaliyetlerinden nadiren ve çok kısa cümlelerle bahsedilmiş, askeri faaliyetlerin gelişmesi ve sonuçları üzerinde hava gücünün etkisi konusunda değerlendirme yapılmamıştır. Çanakkale Cephesi'nde konuşlandırılan Osmanlı hava gücüne müttefiki Almanya'nın katkısı hakkında tarihi olaylara aykırı ifade yer almaktadır. Almanya tarafından Çanakkale Cephesi'ne sağlanan askeri yardımdan bahsedilirken “... *tüm Çanakkale muharebeleri devamınca ... birkaç havacı personelden başka bir yardım da yapılmamıştı.*” ifadesi kullanılmış, Alman İmparatorluğu tarafından Çanakkale Cephesi'ne sevk edilen hava araçları ve bunlarla ilgili malzeme görmezden gelinmiştir.<sup>30</sup> Çanakkale Muharebeleri'nin ve yapılan çalışmanın sonuçlarının değerlendirildiği bölümde, çatışmaların sadece “deniz ve kara harekâtıyla” gerçekleştirildiği ifade edilmektedir.<sup>31</sup> Hava gücü unsurları ve bunların faaliyetlerinin değerlendirmeye alınmaması, Çanakkale Muharebeleri'nde Osmanlı Ordusu'nun tüm yönleriyle değerlendirilmesinin eksik kalmasına neden olmuştur.

Ahmet Esenkaya'nın “Türk Basınında Çanakkale Muharebeleri (3 Kasım 1914-Şubat 1916)” adlı doktora tezinde, dönem basınının kendisine sunulan imkânlar ve sansür uygulamasının izin verdiği ölçüde kamuoyuna aktardığı haberler incelenmiştir.<sup>32</sup> Osmanlı Ordusu tarafından düşürülen İtilaf Devletleri uçakları hakkında yerel kaynaklardan verilen haberlerin çok zayıf olduğu görülmektedir. Bu konuda yabancı basından iktibas yoluyla verilen haberler daha ayrıntılıdır.<sup>33</sup> Aynı haberin birkaç gün arka arkaya tekrarı da basının halkın moralini yüksek tutmak amacına ve propaganda

<sup>29</sup> **a.g.e.**, s. 54. Birinci Dünya Savaşı öncesinde Balkan Harbi'nde Osmanlı Ordusu hava gücü hakkında ilk başvuru eserlerinden biri olarak bkz. Mazlum Keyüsk, **Türk Havaçılık Tarihi 1912-1914, Birinci Kitap**, Uçuş Okulları Basımevi, 1950 (bundan sonra “Keyüsk, Birinci Kitap” olarak anılacaktır).

<sup>30</sup> Yılmaz, **a.g.e.**, s. 196. Alman İmparatorluğu tarafından Çanakkale Cephesi'nde Osmanlı Ordusu'na sağlanan hava gücü desteği ileride incelenecektir.

<sup>31</sup> **a.g.e.**, s. 214-215.

<sup>32</sup> Ahmet Esenkaya, **Türk Basınında Çanakkale Muharebeleri (3 Kasım 1914-Şubat 1916)**, Hacettepe Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), 2003.

<sup>33</sup> Yerel kaynaktan verilen haberle yabancı basından iktibas edilen haberi karşılaştırmak için bkz. **a.g.e.**, s. 55 ve s. 89.

niteliğine işaret etmektedir.<sup>34</sup> Esenkaya'nın çalışması Çanakkale Cephesi'nde hava gücü unsurlarının basında yer alış biçiminin değerlendirilmesine katkıda bulunmaktadır.

Neslihan Özen'in "Türk Basınında (Tanin, İkdam, Tercüman-ı Hakikat, Vakit, Servet-i Fünun) Çanakkale Savaşları (1914-1918)" adlı yüksek lisans tezinde dönemin basınında Çanakkale Muharebeleri'nin nasıl ele alındığı incelenmiştir.<sup>35</sup> Dönemin Osmanlı basınında Çanakkale Cephesi'nde hava gücü faaliyetleri hakkında haberlerin yer aldığı görülmektedir.<sup>36</sup>

Osman Yalçın'ın "Türk Hava Kuvvetlerinin Teşkilatlanma Tarihi" adlı yüksek lisans tezi 1911 yılında kuruluşundan itibaren zaman içinde değişen şartlara bağlı olarak gelişen Türk hava kuvvetlerinin teşkilatlanma faaliyetlerini konu almıştır.<sup>37</sup> Tezde; Çanakkale Cephesi dâhil, Birinci Dünya Savaşı yıllarında çeşitli cephelerde Osmanlı Ordusu hava gücünün teşkilat yapısında meydana gelen gelişmelerden bahsedilmektedir. Diğer devletlerin ordularının hava gücüyle kıyaslama yapılmaya çalışıldığı da görülmektedir. Savaş yıllarında Osmanlı Ordusu hava gücünün Alman askeri yardımına bağımlı kaldığı yorumlanırken, diğer çalışmalarda yaygın olarak görülen abartılı ve gerçek dışı ifadeler Yalçın'ın tezinde de görülmektedir. 1914-1918 yılları arasında Osmanlı Ordusu hava gücünün Alman Ordusu etkisi altında teşkilatlanmasından bahsedilirken "Savaş başladığı zaman Alman Ordusunda binlerce pilot vardı." ifadesi kullanılmaktadır.<sup>38</sup> Mesnetsizce uydurulan rakamın aksine, savaş başladığında Alman Ordusunda "binlerce pilot" görev alabilecek sayıda pilot henüz eğitilip yetiştirilmemiştir. 1 Ağustos 1914 itibariyle Almanya'da pilot brövesi alanların sayısı, yabancı şahıslar (bir Osmanlı subayı dâhil) ve kadınlar dâhil olmak üzere, 817 kişidir.<sup>39</sup> Tezde ileri sürülenin aksine, savaş başladığında Alman Ordusu'nda "binlerce

<sup>34</sup> Aynı haberin İkdam gazetesinin 29 Aralık 1915 ve 30 Aralık 1915 tarihli nüshalarındaki tekrarı için bkz. **a.g.e.**, s. 157-158.

<sup>35</sup> Neslihan Özen, **Türk Basınında (Tanin, İkdam, Tercüman-ı Hakikat, Vakit, Servet-i Fünun) Çanakkale Savaşları (1914-1918)**, Erciyes Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), 2004.

<sup>36</sup> Birinci Dünya Savaşı dönemi Osmanlı basınında yer alan Çanakkale Cephesi hava gücü faaliyetleri hakkında örnekler için bkz. **a.g.e.**, s. 59 (Tanin, 18 Mart 1915), s. 104 (İkdam, 24 Nisan 1915), s. 266 (Tercüman-ı Hakikat, 6 Kanunu Sani 1916), s. 358 (Vakit, 7 Teşrin Evvel 1917).

<sup>37</sup> Osman Yalçın, **Türk Hava Kuvvetlerinin Teşkilatlanma Tarihi**, Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), 2004.

<sup>38</sup> **a.g.e.**, s. 60.

<sup>39</sup> **Die Alten Adler**, Almanya Büyükelçiliği, Askeri Ataşelik, 2010.

*pilot*” değil, 254 pilot görev yapmaktadır.<sup>40</sup> Tarihi gerçeklerle ilgisi olmayan abartılı ve yanlış ifadeler nedeniyle Yalçın’ın tezi Türk Hava Kuvvetleri’nin teşkilatlanmasıyla ilgili tarihi gerçekleri ortaya koyacak bilimsel nitelikten yoksun kamıştır. Yalçın’ın çalışması Çanakkale Cephesi’ndeki çatışmaların Ocak 1916 itibarıyla bitmediği gerçeğinden bahseden az sayıdaki yayınlardan biridir.<sup>41</sup> Yalçın; “Çanakkale’de 1915 yılında 8,5 ay süren kara harekatı durmuştu ama havacılık açısından hareket devam ediyordu. Düşmanın adalarda uçaklarını bulundurması daha önce de belirtildiği üzere İstanbul için de koruma niyetiyle bölükler ihdas ediliyor, yeni talimat ve nizamnamelerle görev dağılımı yapılıyordu. 1. bölüm Gelibolu Galata Köyü civarında konuşlanmıştı. 6. tayyare bölümü Çanakkale’de düşman hareketini izliyor, tehdit karşısında da çatışmaya giriyorlardı.” ifadesini yazmaktadır. Ancak; bu ifadesine esas gösterdiği ve dipnotta atıf yaptığı yerde (dipnot 225: *KEYÜSK, Türk Havacılık Tarihi(1914-1916) İkinci Kitap Birinci Cilt, s.25-27.*) bu sonucu çıkarmasını sağlayacak hiçbir veri yer almamaktadır. Yalçın’ın çalışmasında yer alan aynı cümle, kopyala-yapıştır yöntemiyle Kurt’un tez çalışmasında da yazılmıştır.<sup>42</sup> Konuyla ilgili hiçbir veri bulunmadığına dikkat çekilen, Yalçın’ın çalışmasında atıf yapılan dipnot da Kurt’un tezinde aynen yazılmıştır. Bu durum; her iki çalışmanın da bilimsel araştırma disiplinine uyulmadan, özensiz ve bilinçsizce yazıldığına işaret etmekte, Kurt’un çalışmasının bilimsel etik niteliğini de sorgulanır hale getirmektedir.

Gaye İnan’ın “Kuruluşundan Ulusal Kurtuluş Savaşı Sonuna Kadar Türk Havacılığı” adlı yüksek lisans tezi Türk ulusunun havacılığa verdiği önem üzerinde durmak amacındadır.<sup>43</sup> “Çanakkale Cephesi’nde Türk Hava Harekatı” başlıklı bölüm Birinci Dünya Savaşı’nda Çanakkale Cephesi’nde havacılığımıza değinmektedir.<sup>44</sup> Tezin tamamında kaynak göstermekte ve dipnot vermekte çok sıklıkla yapılan hatalar görülmektedir. 18 Mart 1915 tarihinde Çanakkale Cephesi’nde yapılan keşif uçuşu için dipnotta “*Tahsin Kevenk, ‘Uçan Türk’, THK Dergisi, Ağustos-Eylül 1961, s.80-90*”

<sup>40</sup> John H. Morrow, **The Great War in the Air, Military Aviation from 1909 to 1921**, Smithsonian Institution Press, 1993, s. 39 (bundan sonra “Morrow, The Great War in the Air” olarak anılacaktır). Birinci Dünya Savaşı başladığında çeşitli ülkelerdeki askeri pilot sayısı hakkında değişik kaynaklarda yer alan rakamlara ileride değinilmiştir.

<sup>41</sup> Yalçın, **Türk Hava Kuvvetlerinin Teşkilatlanma Tarihi**, s. 78-79.

<sup>42</sup> Emin Kurt, **Türkiye’de Ana Jet Üslerinin Kuruluşu ve Gelişimi**, Ankara Üniversitesi, Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), 2011, s. 20 (dipnot 89).

<sup>43</sup> Gaye İnan, **Kuruluşundan Ulusal Kurtuluş Savaşı Sonuna Kadar Türk Havacılığı**, İstanbul Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), 2005.

<sup>44</sup> **a.g.e.**, s. 48-56.



kaynak olarak gösterilmiştir.<sup>45</sup> Uçan Türk dergisinin 1961 yılı Ağustos ve Eylül nüshaları ayrı nüshalar olarak yayınlanmıştır; her iki nüshada da sayfa sayısı 1'den 32'ye kadardır. Her iki nüshada da İnan'ın çalışmasında atfedilen ifade yer almamaktadır. Yaygın olarak; başka kaynaklardan aktarma şeklinde nakledilen, kaynak veya veri ile desteklenmeyen ifadeler kullanılmıştır. Çanakkale Cephesi'ndeki hava harekâtından bahsederken, “*Eldeki kayıtlara göre düşman uçakları Çanakkale bölgesinde 18 Mart 1917 tarihinden 31 Nisan 1917 tarihine kadar hiç gündüz uçuşu yapmamış, ...*” şeklinde saptama yapan ifade için kaynak gösterilmemiş, hangi kayıtlardan faydalandığı açıklanmamıştır.<sup>46</sup> Bu desteksiz ifadenin İrfan Sarp'ın bilimsel niteliği olmayan “Türk Hava Kuvvetlerinin Doğu Yılları, Hava Kuvvetleri Komutanlığı” isimli kitabından kopya edilerek aktarıldığı tespit edilmiştir.<sup>47</sup>

Burhan Sayılır'ın “Çanakkale Kara Savaşları Öncesi ve Sırasında Psikolojik Harekât Faaliyetleri, Askerlerin Psikolojileri ve İçinde Buldukları Koşullar (Mart 1915-Ocak 1916)” adlı doktora tezinin ikinci bölümünde hava gücü unsurları kullanılarak yürütülen psikolojik harekât ayrıntılı olarak incelenmiştir.<sup>48</sup> Arşiv belgeleriyle desteklenmiş olan tezde bahsi geçen, havadan atılan bildirimlerle yürütülen faaliyetler, hava gücünün Çanakkale Cephesi'nde çağdaş “bilgi harekâtı” çerçevesinde kullanıldığını ortaya koymaktadır. Çalışma bu yönüyle Çanakkale Muharebeleri'nde hava gücünün faaliyetleri ve katkısı konusunda önemli bir açığı kapatmaktadır.

Gökhan Taşkesen'in “Türk Havacılık Tarihine Eleştirel Yaklaşım” adlı doktora tezi eleştirel yaklaşımla “*Türk Havacılığının bugünlere geliş süreci incelenerek*” havacılık alanında dışa bağımlılığın nedenlerini belirlemek amacındadır.<sup>49</sup> Taşkesen çalışmasında; Türk havacılığının kurulmasıyla ilgili tüm çalışmalarda kaynak olarak kullanılan, Osmanlı Devleti ve Birinci Dünya Savaşı yıllarında Türk havacılığı hakkında bilgi veren temel eserleri tanıtmaktadır. Ancak; Osmanlı Devleti'nde havacılığın hangi şartlar altında kurulduğu, Osmanlı-İtalyan Harbi, Balkan Harbi ve

<sup>45</sup> a.g.e., s. 49.

<sup>46</sup> a.g.e., s. 53.

<sup>47</sup> İrfan Sarp, **Türk Hava Kuvvetlerinin Doğu Yılları**, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, 1986, s. 81.

<sup>48</sup> Burhan Sayılır, **Çanakkale Kara Savaşları Öncesi ve Sırasında Psikolojik Harekât Faaliyetleri, Askerlerin Psikolojileri ve İçinde Buldukları Koşullar (Mart 1915-Ocak 1916)**, Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayınlanmamış Doktora Tezi), 2005.

<sup>49</sup> Gökhan Taşkesen, **Türk Havacılık Tarihine Eleştirel Yaklaşım**, İnönü Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), 2006, s. 21.

Birinci Dünya Savaşı yıllarına Osmanlı havacılığında bahsedilmemektedir. Taşkesen çalışmasında; Türk havacılığının “Atatürk Dönemi Türk Havacılığı” olarak adlandırdığı döneme kadar geliş sürecini hiç incelememiştir. Bu nedenle; iddialı başlığına rağmen çalışma çok eksik ve yetersiz kalmıştır.

Mehmet Ali Bingöl’ün “Rus Kaynaklarına Göre Çanakkale Savaşı” adlı yüksek lisans tezi Rusya’da yapılan yayınlarda Çanakkale Cephesi’nde hava gücü harekâtı konusunda oldukça geniş anlatım bulunduğunu göstermektedir.<sup>50</sup> Savaş döneminde basın propaganda amacıyla kullanılmasının sonucu olarak Rus yayınlarında yer alan ifadelerin tarihi olaylarla ilgisi olmadığı görülmektedir.<sup>51</sup> Tezde değerlendirme yapılırken buna dikkat edilmemesi, başka kaynaklardan karşılaştırma ile doğrulama yapılmaması nedeniyle yanlış yorumlar yapılmıştır. İtilaf Devletleri’nin denizaltılara karşı aldıkları önlemlerin değerlendirilmesinde, Rus kaynaktan yer alan “*İki uçak gemisi Müttefik Filosu’nu korumuşlardı.*” ifadesi aynen kullanılmıştır.<sup>52</sup> Bu ifadenin tarihi olaylarla ilgisi yoktur. Tam aksine; Ark Royal uçak taşıma gemisi kendisini denizaltı tehdidine karşı koruyamayacak kadar yavaş olduğu için Gökçeada-Kefaloz Koyu’na çekilmiş ve açık denizde harekât yapamamıştır.<sup>53</sup> Rus basınından karikatürlerin örneklendiği bölümde yer alan bir karikatür, Çanakkale Muharebeleri’nde Osmanlı Ordusu hava gücünü hakir gören yorumlara örnek görsel veri olarak dikkat çekmektedir.<sup>54</sup> (Ek-2)

Murat Karataş’ın “Haritalarla Çanakkale Savaşları” adlı yüksek lisans tezi Birinci Dünya Savaşı dönemine ait harita bilgilerini mevcut teknolojik imkânları kullanarak günümüze aktarmak ve bunlar üzerinden Çanakkale Muharebeleri’ni incelemeyi amaçlamaktadır.<sup>55</sup> Hava gücü unsurlarının havadan fotoğraf çekerek muharebeler sırasında daha doğru haritalar oluşturulmasındaki katkısı, dolayısıyla hava gücünün

<sup>50</sup> Mehmet Ali Bingöl, **Rus Kaynaklarına Göre Çanakkale Savaşı**, Marmara Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), 2006. Rus basınında yer alan örnek anlatım için bkz. **a.g.e.**, s. 153.

<sup>51</sup> Rus basınında propaganda amaçlı asılsız haber için bkz. **a.g.e.**, s. 206. Mersin ve Adana üzerinde İtalyan uçaklarının keşif uçuşu yaptığından bahsedilmektedir; bu bölgede İtalyan uçakları görev yapmamıştır.

<sup>52</sup> **a.g.e.**, s. 224.

<sup>53</sup> H. A. Jones, **History of the Great War: The War in the Air, Vol. 2**, Hamish Hamilton, 1969, s. 56 (bundan sonra “Jones, The War in the Air, Vol. 2” olarak anılacaktır).

<sup>54</sup> Bingöl, **a.g.e.**, s. 261.

<sup>55</sup> Murat Karataş, **Haritalarla Çanakkale Savaşları**, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yüksek Lisans Tezi), 2006.

cephedeki askeri hareketlere bu yönden sağladığı desteğin değerlendirmesi ihmal edilmiştir.

Özgür Aşkar'ın, “Osmanlı Devleti'nin Çanakkale Cephesi'nde Askerî Donatımı” adlı yüksek lisans tezi kendi konusuyla ilgili güncel görsel malzemeyi de kullandığı için buradaki çalışmayla benzerlik taşımaktadır.<sup>56</sup> Ancak; Çanakkale Cephesi'ndeki askeri hava gücünü yok sayarcasına donatımına yer vermemiştir. 18 Mart 1915 sabahı erken saatlerde yapılan hava keşfinin etkisini göz önüne almadan, boğaz harbinin sadece “deniz ve kara birliklerinin ortaklaşa yürüttüğü çalışma” ile başarıya dönüştüğünü ifade eden tez, Osmanlı Ordusu hava gücünü ihmal ederek Çanakkale Cephesi'nde askeri donatımın doğru ve yeterli değerlendirmesini yapmaktan uzak kalmıştır.<sup>57</sup>

Senem Güven'in “Hatırat Türü Eserlerde Çanakkale Muharebeleri” adlı yüksek lisans çalışması, Çanakkale Cephesi'nde İtilaf Devletleri Akdeniz Sefer Kuvveti Komutanı Ian Hamilton ve Osmanlı Devleti 5nci Ordu Komutanı Liman von Sanders'in hatıratlarının Türkçeye çevrilmiş yayınlarını temel almaktadır.<sup>58</sup> Güven, çalışmasına temel olarak aldığı Sanders'in hatıratında Çanakkale Cephesi'nde hava gücü faaliyetleriyle ilgili bir paragrafı olduğu gibi kullanmıştır.<sup>59</sup> Ancak; bilimsel çalışmalarda çeviri eserlerin orijinal metinle doğrulanmadan kullanılmasından kaynaklanan sakıncalı durum Güven'in tez çalışmasında da açıkça görülmektedir. Çalışmaya temel alınan çeviri yayınların orijinal eserle karşılaştırılarak doğrulanmaması nedeniyle, çevirmenin konuyla ilgili bilgisizliğinden, özensizliğinden, çeviri hatasından veya orijinal metinde olmayıp kendinden kattığı ifadelerden kaynaklanan yanlışlar Güven'in çalışmasına aynen aktarılmıştır. Örneğin; tezin dipnotunda kaynak gösterilerek, Sanders'in çeviri hatıratından aktarılan cümle şöyledir:<sup>60</sup> “*Düşman gazeteleri daha sonra, İngiliz uçaklarının Türk birliklerinin sahildeki gruplaşmalarını yanlış olarak tesbit edip bildirdiklerini yazdılar. Bu haberler gerçeğe uygun değildi. Uçaklar gruplaşmaları doğru olarak tesbit edip bildirmişlerdi. Ama ne var ki, bizim bu tertipleri gece*

<sup>56</sup> Özgür Aşkar, **Osmanlı Devleti'nin Çanakkale Cephesi'nde Askerî Donatımı**, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), 2006, s. i.

<sup>57</sup> **a.g.e.**, s. 129.

<sup>58</sup> Senem Güven, **Hatırat Türü Eserlerde Çanakkale Muharebeleri**, Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), 2007.

<sup>59</sup> Güven'in tezine temel aldığı çeviri hatırat; Liman von Sanders, **Türkiye'de Beş Yıl** (çev. M. Şevki Yazman), Burçak Yayınevi, 1968.

<sup>60</sup> Güven, **a.g.e.**, s. 56.

*değiştirdiğimizi görememişlerdi.*” Orijinal Almanca hatıratındaki cümle şöyledir:<sup>61</sup> “*Von den feindlichen Zeitungen ist später mehrfach geschrieben worden, daß die englischen Flieger die Aufstellung der türkischen Truppen vor der Landung nicht richtig erkannt und gemeldet hätten. Dieser Vorwurf dürfte nicht zutreffen. Der Landungsplan hat scheinbar aber auf älteren Fliegererfindungen basiert, und die in den letzten Wochen erfolgte Neugruppierung war infolge unserer Vorsichtsmaßregeln dem Gegner nicht in klare Erscheinung getreten.*” Görüldüğü üzere; Sanders hatıratında, İngiliz havacılar “gruplaşmaları doğru olarak tespit edip bildirmişlerdi” şeklinde bir ifade yazmamıştır. Sanders, emrindeki birliklerin yeni mevzilenmesini de “gece” değil, “son haftalarda” değiştirdiğini ifade etmektedir.<sup>62</sup> Bu tür çeviri hataları anlam kaymasına ve algı sapmasına neden olmakta, dolayısıyla çalışmalarda yapılan değerlendirmelerde de yanlışa neden olmaktadır. Güven’in tez çalışmasının diğer ana kaynağı olan, Ian Hamilton’un orijinali İngilizce günlüğünden çeviri olarak yayınlandığı iddia edilen kitapla ilgili durum çok daha vahimdir. İngilizce orijinal eserdeki birçok paragraf Türkçeye çevrilmiş olan kitapta yer almamaktadır. Çevirenin yetersizliğinden dolayı ciddi çeviri hataları mevcuttur. Çeviren; olayları bazen orijinal eserde yer almayan ifadelerle hikâyeleştirmiştir.<sup>63</sup> Güven’in tez çalışmasında; çeviri kitaplar orijinal eserlerle karşılaştırılarak doğrulama yapılmamış, bilimsel çalışma prensiplerine uyulmamış, çalışmanın temelini oluşturan çevri kitaplardaki eksikler ve hatalar nedeniyle Güven’in çalışmasının değeri düşmüştür.

Özgür Keskin’in, “Çanakkale Muharebeleri’nde Türk Ordusu’nun Lojistik Faaliyetleri” adlı yüksek lisans çalışmasında “*silah, mühimmat, teçhizat bütünlemesi lojistik faaliyetlerle ilgilidir*” vurgulaması yapılmakta ve çalışmanın amaçları arasında “*lojistik faaliyetlere engel olmaya çalışan düşman durumunun ortaya çıkarılması*” da sayılmaktadır.<sup>64</sup> Çanakkale Cephesi’nde tarafların hava gücünün lojistik desteği nispi güç analizinin temel unsurlarından biri olarak ele alındığı için Keskin’in tez

<sup>61</sup> Liman von Sanders, **Fünf Jahre Türkei**, August Scherl G.m.b.H., 1920, s. 83.

<sup>62</sup> Sanders’in Osmanlıca olarak yayınlanmış olan hatıratındaki çeviri orijinal Almanca metne daha sadıktır; bkz. Liman von Sanders, **Türkiye’de Beş Sene**, Matbaa-i Askeriyye, 1337, s. 59.

<sup>63</sup> Çeviri kitaptaki vahim durumu; çevirmenin yetersizliğinden kaynaklanan çeviri hatalarını, orijinal eserde yer almayan ve çevirmenin uydurduğu ifadeleri ve çevirisi yapılmamış onlarca cümleyi ve paragrafları görmek için İngilizce orijinal eserin 18 Mart 1915 tarihine ait kısmını çeviri ile karşılaştırmak yeterlidir; bkz. Ian Hamilton, **Gallipoli Diary, Vol. I**, 1920, ss. 26-36; Ian Hamilton, **Gelibolu Günlüğü** (çev. Osman Öndeş), Hürriyet Yayınları, 1972, ss. 26-33.

<sup>64</sup> Özgür Keskin, **Çanakkale Muharebeleri’nde Türk Ordusu’nun Lojistik Faaliyetleri**, Kara Harp Okulu, Savunma Bilimleri Enstitüsü (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), 2007, s. 2.

çalışmasının burada yapılan çalışmada kaynak olarak kullanılabilceği düşünölmüştür. Ancak; Birinci Dünya Savaşı yıllarında kara kuvvetleri veya donanmayı destekleyen yardımcı bir güç olarak görölen hava gücünün lojistik ihtiyaçlarının, silah, mühimmat ve teçhizat bütünlemesinin Keskin'in tez çalışmasında ihmal edildiği görölmüştür. Ayrıca; İtilaf Devletleri, Çanakkale Cephesi'ndeki Osmanlı Ordusu'nun lojistik ikmal yollarına karşı hava gücü unsurlarını yoğun olarak kullanmışlardır.<sup>65</sup> Keskin'in tez çalışmasında bu konuya da değinilmemiş, lojistik faaliyetleri engellemeye çalışan düşman durumunun ortaya çıkarılması eksik kalmıştır.

Mustafa Duran'ın "Cumhuriyet Dönemi Türk Şiirinde Çanakkale Muharebeleri ve Etkileri" adlı yüksek lisans çalışmasında yer alan şiir örnekleri Çanakkale Cephesi'nde hava gücü unsurunun önemi konusuna katkı sağlamaktadır.<sup>66</sup> Şiir türü eserlerde hava gücü taarruzlarının ele alındığı bölüm dışında, kara savaşlarının ele alındığı bölümdeki şiirde de "tayyare"den bahsedilmesi hava gücü unsurlarının önemini bir kez daha ortaya koymaktadır.<sup>67</sup> Çanakkale Muharebeleri'nde hava gücü unsurunu yok sayma derecesinde ihmal eden birçok tez çalışması arasında savaşı edebi açıdan ele alan bir tez çalışmasında hava gücü unsuruna yer verilmesi dikkat çekicidir.

Osman Yalçın'ın "Türk Hava Harp Sanayi Tarihi" adlı doktora çalışmasında Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı Ordusu'nun yenilmesinde hava gücü unsurlarının önemli bir etken olduğundan bahsedilmektedir.<sup>68</sup> Bu yaklaşımı nedeniyle Yalçın'ın çalışmasının Osmanlı ve İtilaf Devletleri hava gücü unsurlarının durumunu ortaya çıkarmakta kaynak olarak kullanılabilceği düşünölmüştür. Ancak; tez incelendiğinde bilimsel değerinin düşük olduğu anlaşılmıştır. Başka çalışmalardan kopyala yapıştır şeklinde yapıldığı anlaşılan ve kaynağı belirtilmeyen alıntılar çalışmanın hem bilimsel hem de etik değerini düşürmüştür. Örneğin; Türk askeri havacılığının kuruluş yıllarından bahsedilen bölümde, "... Nazım Paşa ile yaveri (daha önce bahsi geçen Paris askerî ataşe vekili)

<sup>65</sup> İtilaf Devletlerinin Osmanlı Ordusu'nun Çanakkale Cephesi'ndeki lojistik ikmal yollarını imha etmek için gerçekleştirdiği hava gücü faaliyetleri ve Osmanlı Ordusu hava gücü tarafından bunlara karşı alınmaya çalışılan önlemler için bkz. Mazlum Keyüsk, **Türk Havacılık Tarihi 1914-1916, İkinci Kitap, Birinci Cilt**, Hava Basımevi, 1951, ss. 75-78 (bundan sonra "Keyüsk, İkinci Kitap, Birinci Cilt" olarak anılacaktır).

<sup>66</sup> Mustafa Duran, **Cumhuriyet Dönemi Türk Şiirinde Çanakkale Muharebeleri ve Etkileri**, Sakarya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), 2008.

<sup>67</sup> **a.g.e.**, s. 27, 29-30.

<sup>68</sup> Osman Yalçın, **Türk Hava Harp Sanayi Tarihi**, Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü (Doktora Tezi), 2008, s. iii.

*Yzb. Tefvik Bey, Yakup Cemil tarafından görev esnasında şehit edilmiştir.*” cümlesi geçmektedir.<sup>69</sup> Ancak; çalışmanın önceki sayfalarında hiçbir yerde Paris askeri ataşe vekili Yzb. Tefvik Bey’den bahsedilmemektedir; başka bir çalışmadan kopyalanarak yapılan alıntı için dipnot verilmemiş, kaynak gösterilmemiştir.<sup>70</sup> Yalçın’ın çalışmasında; Birinci Dünya Savaşı yıllarında Osmanlı Ordusu hava gücüne yönelik değerlendirmelerin veriye dayanmayan, tarihi olaylara aykırı, peşin hükümlü kişisel kanaat olduğu anlaşılmıştır. Yalçın daha önceki yüksek lisans çalışmasında yer alan ve tarihi olaylara aykırı olan ifadeleri doktora çalışmasında da tekrarlamıştır.<sup>71</sup> “*Savaş başladığı zaman Alman Ordusunda binlerce pilot bulunuyordu.*” ifadesinin doğru olmadığı yukarıda Yalçın’ın yüksek lisans tezinin incelendiği yerde ortaya konulmuştur. Yalçın’ın doktora çalışmasında geçen “...*Birinci Dünya Savaşı’nda Türklerin müttefiki olan Almanların hava filoları 10–15 uçaktan oluşmaktaydı.*” ifadesinin de tarihi olaylarla ilişkisi yoktur.<sup>72</sup> Savaş başladığında, cephede görev yapacak Alman Ordusu hava filoları 4 ila 6 uçaklı olarak teşkilatlanmıştır. Alman Ordusu’nun 1917 yılı planları halen 4 ve 6 uçaklı filolar öngörmüştür. 1918 yılının ortasında filo başına uçak sayısının 9’a çıkarılması planlanmıştır. Ancak; Alman havacılık sanayiinin üretim kapasitesi cephede yaşanan kayıpları karşılamaya yetmediği için planlanan rakamlar genellikle kâğıt üzerinde kalmış, kadrosu 9 uçakla tam olan filoların teşkil edilmesinde bile güçlüklerle karşılaşmıştır.<sup>73</sup> Yalçın’ın doktora tezi Birinci Dünya Savaşı yıllarında

<sup>69</sup> a.g.e., s. 15.

<sup>70</sup> Söz konusu cümle Yalçın’ın yüksek lisans tez çalışmasından kopyala-yapıştır yöntemiyle doktora tezinde yer almıştır. Bkz. Yalçın, **Türk Hava Kuvvetlerinin Teşkilatlanma Tarihi**, s. 33.

<sup>71</sup> a.g.e., s. 29.

<sup>72</sup> a.g.e., s. 14. Birinci Dünya Savaşı’nda Alman hava bölüklerindeki uçak sayısı ile ilgili olarak bilgisizlikten kaynaklanan abartılı ve yanlış rakamlar araştırma disiplininin uzak başka yayınlarında da görülmektedir; bkz. Yalçın, **Türk Hava Kuvvetlerinin Teşkilatlanma Tarihi**, s. 60; Kurt, **Türkiye’de Ana Jet Üslerinin Kuruluşu ve Gelişimi**, s. 16; Emin Kurt, Mesut Güvenbaş, **Birinci Dünya Savaşı’nda İstanbul’a Yapılan Hava Saldırıları**, İş Bankası Kültür Yayınları, 2018, s. 38. Aynı yayın içinde Alman ordusu hava gücünde filoların dörder ve altışar uçaklı olarak teşkilatlandırıldığı ifade edilmesinin (Kurt-Güvenbaş, a.g.e., s. 31) ardından “... *Alman filoları on, on beş uçaktan oluşurken ...*” ifadesinin (Kurt-Güvenbaş, a.g.e., s. 38) kullanılması, bir önce yazılanla bir sonra yazılanın birbirini yalanladığı ifadeler, yayının bilinçsizce ve ucuz kopyala-yapıştır zihniyetiyle hazırlandığını ortaya koymaktadır.

<sup>73</sup> John H. Morrow, **German Air Power in World War I**, University of Nebraska Press, 1982, s. 16, 66, 125. Imrie, a.g.e., s. 38. Kağıt üzerindeki planlara rağmen 1918 yılında Alman hava filolarının 6 uçakla teşkil edildiği Yalçın’ın doktora tez çalışmasının “Kaynaklar” bölümünde “Araştırma Eserler” başlığı altında listelenen kitapta da belirtilmektedir; bkz. Yavuz Kansu, Sermet Şensöz ve Yılmaz Öztuna, **Havacılık Tarihinde Türkler 1**, Hava Kuvvetleri Basım ve Neşriyat Md.lüğü, 1971, s. 399 (“*Bunun üzerine [Alman] Paşa bölüklerinden 6 tayyarelik bir av bölüğü Amman’a getirildi.*”). Alman hava filolarındaki uçak sayısı hakkında gerçeği yansıtan bu veri Yalçın tarafından makalesinde kullanılmıştır; bkz. Osman Yalçın, “Filistin Cephesi Türk Hava Harekâtı”, **A.Ü. Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi**, Sayı: 55, 2016, s. 584.

Almanya tarafından Osmanlı Ordusu hava gücüne sağlanan desteği küçümseyen peşin hükümler sergilemektedir. Bu nedenle; Yalçın'ın doktora tezinde kendi önyargısı ile şekillenen ve birbiri ile çelişen ifadeler yer almıştır. Örneğin; Almanya'nın Osmanlı Devleti'nde uçak ve uçak motoru fabrikası kurulması için yürüttüğü çabalar “... *uçak fabrikası veya hava harp sanayiinin gelişmesine yönelik tedbirler ve girişimler*” olarak anılmaktadır.<sup>74</sup> Ancak; daha sonra, “*Kanaatimize göre Alman yetkililerce Türk Havacılığı bilinçli olarak geliştirilmediği sonucuna varılmaktadır.*” ifadesi kullanılmaktadır.<sup>75</sup> Yalçın'ın doktora tez çalışması, bir kısmına burada işaret edilen gerçek dışı ifadeler ve çelişkiler nedeniyle bilimsel nitelikten uzak kalmıştır.

Lokman Erdemir'in “Sebepler ve Sonuçlarıyla Çanakkale Savaşları” adlı doktora tezinde Çanakkale Muharebeleri'nde hava gücü unsurlarından bahsedilmektedir.<sup>76</sup> Nispi güç analizi yönteminde matematiksel modeller sebep-sonuç ilişkisiyle inşa edildiği için Erdemir'in çalışmasının burada yapılan çalışmada kaynak olarak kullanılabilmesi düşünülmüştür. Ancak, Erdemir'in çalışmasında; cephedeki savaş durumunun gerçekleri ve hava gücü unsurlarının yetenekleri konusunda bilgisizlik nedeniyle hatalı ifadeler yer aldığı görülmüştür. Örneğin; “... *beyannameler siperlerden karşı siperlere elle, çoğu zaman da uçaklar ve balonlar aracılığı ile atılmıştır.*” ifadesi kullanılmaktadır.<sup>77</sup> İtilaf Devletleri tarafından Çanakkale Cephesi'nde kullanılan balonlar karadaki Osmanlı mevzileri veya yerleşim yerleri üzerinde uçuş yapmamıştır, bu nedenle balonlar aracılığıyla siperlere beyanname atılmış olması mümkün değildir. Hava gücü unsurlarının yetenekleri konusundaki hatalı içeriği tezin kaynak olarak değerini düşürmüştür.

Ahenk Yılmaz'ın “Architectural Memorialisation of War: *Ars Memoriae* and the Landscape of Gallipoli Battles” adlı doktora çalışmasında Gelibolu Yarımadası Tarihi ve Milli Parkı sınırları içerisinde 5 Türk anıt mezarlığına karşılık İtilaf Devletleri'nin bu

<sup>74</sup> Yalçın, **Türk Hava Harp Sanayi Tarihi**, s. 32.

<sup>75</sup> Yalçın, **Türk Hava Harp Sanayi Tarihi**, s. 34. Doktora tezinde yer alan iki ifade arasındaki çelişki görülmüş olmalıdır ki; Yalçın doktora tezini daha sonra kitap olarak yayınlarken Almanya'nın Osmanlı Devletinde uçak ve uçak motoru fabrikası kurulması çabalarından bahseden paragrafın tamamını çıkarmıştır; Almanya aleyhine peşin hükümlü söylemler ise yeni eklemelerle devam ettirilmiştir. Yalçın'ın bu davranışıyla bilimsel etik ihlal edilmiştir. Bkz. Osman Yalçın, **Türk Hava Harp Sanayi Tarihi**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2013, s. 51-52.

<sup>76</sup> Lokman Erdemir, **Sebepler ve Sonuçlarıyla Çanakkale Savaşları**, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayınlanmamış Doktora Tezi), 2008.

<sup>77</sup> **a.g.e.**, s. 318-319.

cephede hayatını kaybedenlere adanmış 32 anıt mezarlığı bulunduğu bahsedilmektedir.<sup>78</sup> Anıt mezarlarda veya bireysel şehitliklerde Çanakkale Cephesi'nde görev yaparken hayatını kaybeden havacılara adanmış tek bir anıtın bulunmaması Çanakkale Muharebeleri'yle ilgili toplumsal bellekte de hava gücü unsurunun yok farz edilmesine neden olmaktadır. Burada yapılan çalışmanın önemli bir eksikliği gidermek için gerekli olduğu bir kez daha ortaya çıkmaktadır.

Hatice Işıldak Kara'nın "Çanakkale Savaşları'na Fiilen Katılan Türk ve Alman Generaller" adlı yüksek lisans çalışmasının amacı generallerin askeri taktiklerini ve faaliyetlerini incelemek olarak belirtilmiştir.<sup>79</sup> Çanakkale Cephesi'nde tarafların komuta kademesi nispi güç analizinin temel unsurlarından biri olarak ele alındığı için Kara'nın çalışmasının burada yapılan çalışmada kaynak olarak kullanılabileceği düşünülmüştür. Ancak; bilgisizlik ve özensiz tutum nedeniyle kendisiyle çelişen ifadelerin Kara'nın çalışmasında da yer aldığı gözlenmiştir. Örneğin; 18 Mart 1915 tarihindeki çatışma sürecinde "*Çarpışmanın ilk gününden son gününe kadar ... her iki taraf ta uçak kullanmaz*" ifadesi yer almaktadır.<sup>80</sup> Ancak, Kara'nın çalışmasının devamında, birkaç sayfa sonra; İtilaf Devletleri hava gücü unsurlarının atış kontrol görevinden ve 18 Mart sabahı Müstahkem Mevki Komutanlığı tarafından hava keşif görevi emri verildiğinden bahsedilmektedir.<sup>81</sup> İçeriğindeki çelişkiler; bir önce yazılanla bir sonra yazılanın birbirini yalanladığı ifadeler, Kara'nın çalışmasının bilimsel niteliğini ve kaynak olarak değerini düşürmüştür.

Figen Atabey'in, "Çanakkale Savaşları'nın Deniz Cephesi" adlı doktora tezinde İtilaf Devletleri'nin Çanakkale Cephesi'ndeki donanma gücü içinde İngiltere'nin "Ark Royal" ve Fransa'nın "*Foudr*" uçak ana gemileri ve 3 balon gemisinin bulunduğu hava gücünden bahsedilmektedir.<sup>82</sup> Osmanlı Ordusu tarafından uçakların "*amaca uygun olarak kullanılmadıkları gerçektir*" yargısı ve "*keşif amaçlı olarak tertip edilen bu*

<sup>78</sup> Ahenk Yılmaz, **Architectural Memorialisation of War: Ars Memoriae and the Landscape of Gallipoli Battles**, İzmir Institute of Technology, Graduate School of Engineering and Sciences (Yayınlanmamış Doktora Tezi), 2008, s. 90-91.

<sup>79</sup> Hatice Işıldak Kara, **Çanakkale Savaşları'na Fiilen Katılan Türk ve Alman Generaller**, Dumlupınar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), 2009, s. xvi.

<sup>80</sup> **a.g.e.**, s. 133.

<sup>81</sup> **a.g.e.**, s. 135, 136.

<sup>82</sup> Figen Atabey, **Çanakkale Savaşları'nın Deniz Cephesi**, Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayınlanmamış Doktora Tezi), 2010, s. 82, 361. Fransız deniz uçağı ana gemisi Foudre Çanakkale Cephesi'nde bulunmamıştır.



*silahlan ancak pek sınırlı ölçülerde yararlanılabildiğini söyleyebiliriz*” ifadesi yer almaktadır.<sup>83</sup> Bu ifadelerin yer aldığı paragraf; kaynak gösterilmeden veya dipnot verilmeden resmi yayından kopyalanarak aktarılmıştır.<sup>84</sup> Atabey’in çalışması; peşin hükümler içermesi, varılan yargının veriye dayanmaması ve İtilaf Devletleri donanma gücünün önemli bir unsuru olan deniz hava gücünü değerlendirmeye almaması nedeniyle eksik ve yetersiz kalmıştır.<sup>85</sup>

Ahmet Tokgöz’ün “Çanakkale Savaşları ile Normandiya Çıkarması’nın Uluslararası Politika Açısından Karşılaştırmalı Tahlili” adlı yüksek lisans çalışmasında Normandiya çıkarmasına taraf ülkelerin (ABD, İngiltere, Almanya) hepsinde hava gücü unsurları siyasi, ekonomik ve askeri yönleriyle ayrıntılı olarak değerlendirilmiştir.<sup>86</sup> Fransa, Rusya ve Japonya hava gücü unsurlarından da bahsedilmiştir. Tokgöz’ün tez çalışmasında; Çanakkale Muharebeleri’nin değerlendirildiği bölümde ise hava gücü unsurundan tek bir paragrafla bahsedilerek geçiştirilmiştir. İtilaf Devletleri, Osmanlı Ordusu ve müttefiki Almanya hava gücü unsurları hiçbir değerlendirmeye tabi tutulmamıştır. Bu nedenle, Tokgöz’ün çalışması; Çanakkale Muharebeleri’yle Normandiya çıkarmasının kıyaslamalı değerlendirmesinde eksik ve hatalı kalmıştır.<sup>87</sup>

Kemal Koç’un, “1. Dünya Savaşı’nda Çanakkale Boğazı ve Marmara’da Denizaltı Muharebeleri” adlı yüksek lisans çalışması Çanakkale Muharebelerinde İtilaf Devletleri denizaltılarına karşı yürütülen faaliyetlerde hava gücü kullanımını dikkate almıştır.<sup>88</sup> Tanklar ve uçaklar gibi 20’nci yüzyılın başında savaşların cehresinin değişmesinde önemli bir rolü olan denizaltılara karşı Çanakkale Cephesi’nde de hava gücünün kullanımından etraflıca bahsetmektedir. Ayrıca; Osmanlı Ordusu’nun düşman denizaltı tehdidi için aldığı önlemlere karşı İtilaf Devletleri ordusu hava gücü tarafından yürütülen faaliyetlerden de bahsetmektedir. Bu yönleriyle, Koç’un çalışması; çok ihmal edilmiş bir boşluğu doldurmaktadır. Literatür değerlendirmesinde ele aldığı eser için;

<sup>83</sup> a.g.e., s. 91.

<sup>84</sup> Atabey’in doktora çalışmasında, kaynak gösterilmeden, doğrudan kopyalanarak alıntı yapılan metin için bkz. BDHTH-C5K1, a.g.e., s. 95.

<sup>85</sup> Atabey, a.g.e., ss. 387-395.

<sup>86</sup> Ahmet Tokgöz, **Çanakkale Savaşları ile Normandiya Çıkarması’nın Uluslararası Politika Açısından Karşılaştırmalı Tahlili**, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), 2011.

<sup>87</sup> a.g.e., s. 102.

<sup>88</sup> Kemal Koç, **1. Dünya Savaşı’nda Çanakkale Boğazı ve Marmara’da Denizaltı Muharebeleri**, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), 2012.

“Bu çalışmadan faydalanılması durumunda, kaynak gösterilmemesi ve yanlış bilgilerin mevcudiyeti açısından dikkatli davranılmalıdır.” uyarısında bulunmaktadır.<sup>89</sup> Koç’un çalışması; burada incelenen YÖK tez merkezinde kayıtlı çalışmalar arasında, kullandığı kaynağı eleştirebilen ve kaynaktaki yanlışlar konusunda uyarı veren tek çalışma olarak dikkat çekicidir.

N. Hanzade Uralman’ın “Müze Halkla İlişkileri Aracılığıyla Kentlilik Bilinci Oluşturma: Çanakkale’deki Müzelerin Değerlendirilmesi” adlı doktora çalışmasında incelenen müzelerde Çanakkale Muharebeleri’nde hava gücü unsurlarına ait eser sergilendiğine dair ifade yer almamaktadır.<sup>90</sup> Değişik zamanlarda Çanakkale Deniz Müzesi’ne tarafımda yapılan ziyaretlerde hava gücü unsurlarına ait çok az miktarda eser sergilendiği, bunların bir kısmının da hatalı tanımlandığı ve tasnif edildiği görülmüştür. Kültür ve Turizm Bakanlığı Çanakkale Savaşları Gelibolu Tarihi Alan Başkanlığı bünyesindeki müzede de Birinci Dünya Savaşı Çanakkale Cephesi hava gücü faaliyetleri ile ilgili sergilemede eksikler ve ciddi yanlışlar olduğu, sergilenen uçak modelinin tarihi gerçeklerle ilgisinin olmadığı gözlemlenmiştir. Hv.K.K. tarafından yapılan sergilemelerde de ciddi hatalar gözlemlenmiştir.<sup>91</sup>(Ek-3) Çanakkale bölgesinde ve diğer sabit veya gezici özel müzelerde/sergilerde tasnif ve tanımlama hataları ve yanlış sergilemeyle ilgili durum daha da vahimdir. Toplumsal bellek oluşturmada önemli rolü olan müzelerde Çanakkale Muharebeleri’nde hava gücü unsurunun büyük ölçüde ihmal edilmiş ve yanlış sergileniyor olması da bu çalışmanın gerekliliğini ortaya koymaktadır.

Salih Murad Hatip’in “Çanakkale Boğazı (Bahr-i Sefid Boğazı) Savunma Sistemi 1770-1918” adlı doktora tezi Birinci Dünya Savaşı’nda Çanakkale Boğazı savunma

<sup>89</sup> a.g.e., s. 2. İçeriğindeki hatalar nedeniyle kullanılmaması konusunda uyarı yapılan kitap: Bernd Langensiepen-Ahmet Güleriyüz, **1828-1923 Osmanlı Donanması**, Denizler Kitabevi, 2000.

<sup>90</sup> N. Hanzade Uralman, **Müze Halkla İlişkileri Aracılığıyla Kentlilik Bilinci Oluşturma: Çanakkale’deki Müzelerin Değerlendirilmesi**, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayınlanmamış Doktora Tezi), 2012.

<sup>91</sup> Hava Kuvvetleri Komutanlığı’nın “İstanbul Hava Kuvvetleri Müzesi”nde de yanlış sergileme yapıldığı gözlemlenmiş, müze yetkilileri bu konuda bilgilendirilmiştir; halen düzeltme yapılmamıştır. Hava Kuvvetleri Komutanlığı’nın “Hava Kuvvetleri Ankara Müzesi” tarafından 2015 yılında yapılan halka açık sergide de hatalar gözlemlenmiş, yetkililere bilgi verilmiştir. Hiçbir karşılık talep etmeden, özgün fotoğrafların ve doğru bilgilerin yer alacağı sergi için Hv.K.K. Genel Sekreterliği’ne proje sunulmuştur; projeye olumlu ilgi gösterilmediği için yanlış sergilemeler devam etmiştir. Osmanlı Ordusu hava gücünde görev yapan uçaklar hakkında yeterli bilgi sahibi olmayan kişilere hazırlanan görsellerin, görevinin gerektirdiği özen ve sorumluluğu taşımayan, liyakatsiz kişilerin idaresinde denetimsiz olarak sergilenmesi, hava kuvvetlerinin kendi tarihini bilmeyen kuvvet durumuna düşürülmesi üzücüdür.

sisteminin çok ögeli ve benzemez unsurların bileşkesi olduğunu belirtmektedir.<sup>92</sup> Çanakkale Boğazı savunmasında hava gücü “1914-1918 Savunma Sisteminde Tayyareler” başlığı altında ele alınmaktadır. Ancak, Hatip’in çalışmasında; bu başlık altında yer alan metin için kullanılan kaynak, bir yıl önce tamamlanmış olan ve yukarıda bahsi geçen Koç’un çalışmasında içeriğindeki yanlışlar nedeniyle kullanılmaması uyarılan yayındır.<sup>93</sup> Kullanılan kaynak tarihi olaylarla ilgisi olmayan birçok yanlışlar içerdiği için Hatip’in tezindeki değerlendirmesi de yetersiz ve hatalıdır. Örneğin; uçakların Osmanlı bahriyesine girişi “Osmanlı-İtalyan savaşının kısa bir süre öncesine rastlamaktadır” ifadesi kullanılmıştır.<sup>94</sup> Bilindiği üzere, Osmanlı-İtalyan Harbi 1911-1912 yıllarında gerçekleşmiştir.<sup>95</sup> Osmanlı bahriyesinde hava gücünün tesisi ise 25 Haziran 1914 tarihinde gerçekleşmiş ve Osmanlı bahriyesi için ilk uçak da aynı yıl içinde alınmıştır.<sup>96</sup> Hatip’in çalışmasında; konu başlığı “1914-1918” yıllarından bahsetmektedir, yanlış ifadelerle aktarılan olaylar ise sadece 1914 yılına aittir. Hatip tez çalışmasında; Birinci Dünya Savaşı’nın diğer yıllarında Çanakkale Cephesi’nde uçakların kullanımı veya hava gücü faaliyetlerinden hiç bahsetmemiştir. Hatip’in çalışmasında; aynı cümlenin arka arkaya tekrar yazılması ve kaynak gösterilen yayının içinde atıf yapılan bilginin bulunmaması tezin özensizliğini de sergilemektedir.<sup>97</sup> Hava gücü unsurları konusunda hatalarla dolu olan tek kaynak kullanılması, konuyla ilgili diğer mevcut çalışmalara karşılaştırma veya veri için başvurulmaması, Hatip’in çalışması bünyesinde yanlışların yer almasına, bilimsel niteliğinin ve değerinin düşmesine neden olmuştur.

<sup>92</sup> Salih Murad Hatip, **Çanakkale Boğazı (Bahr-i Sefid Boğazı) Savunma Sistemi 1770-1918**, Hacettepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayınlanmamış Doktora Tezi), 2013, s. 270.

<sup>93</sup> Hatip’in değerlendirmesinde yer alan yanlış ifadelerin çok büyük bölümü, içeriğinde havacılık konusunda vahim hatalar bulunan, yukarıda bahsi geçen Koç’un tezinde kullanılmaması için uyarıda bulunulan Langensiepen-Güleryüz kitabından doğrudan alıntıdır.

<sup>94</sup> a.g.e., s. 235.

<sup>95</sup> Osmanlı-İtalyan Harbi için bkz. **Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Osmanlı Devri, Osmanlı-İtalyan Harbi (1911-1912)**, Genelkurmay Basımevi, 1981.

<sup>96</sup> Serhat Güvenç, “Osmanlı Bahriyesinin İlk Deniz Uçağı”, **Bilgi ve Bellek**, Sayı: 7, 2007, ss. 43-55. Ayastefanos Bahriye Tayyare Mektebi kuruluş emri için bkz. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Deniz Müzesi Komutanlığı Arşivi, 0005-Fabrikalar 134\_93; Bülent Yılmazer, Burhan Akıncı, **İki Mavide Bir Asır-Türk Deniz Havacılığının Yüz Yılı**, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 2014, s. 48-49.

<sup>97</sup> Hatip, a.g.e., s. 236. Üsteğmen Fazıl’ın yaptığı hava keşif uçuşlarıyla ilgili anlatım aynı paragraf içinde tekrarlanmıştır. Hatip’in tez çalışmasında aynı yerde; “Mevcut uçaklar uçuş için tehlikeli bulunduğundan Alman danışmanlar Almanya’ya eğitim uçakları sipariş etmişti.” cümlesi için kaynak gösterilen eserde (Gray & Thetford, 1962, s.518) böyle bir ifade geçmemektedir.

Bu çalışmada; yurtiçinde ve yurtdışında yayınlanmış Birinci Dünya Savaşı'nda hava gücü faaliyetleri üzerine resmi ve bilimsel yayınlar da geniş ölçüde kullanılmıştır. Yurtdışı yayınların içeriğine ileride kullanıldıkları yerlerde değinilmiştir. Burada; yurtiçi resmi yayınlardan Çanakkale Cephesi havacılık faaliyetleriyle doğrudan ilgili olan iki kitabın değerlendirmesi yayın tarihi sırasıyla yapılmıştır. Diğer yurtiçi resmi veya bilimsel yayınların kısa değerlendirmesi ileride kullanıldıkları yerde yapılmıştır.

T. C. Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı tarafından Birinci Dünya Savaşı'nın resmi tarihçesi olarak yayınlanan kitap serisinde dokuzuncu cilt Türk Hava Harekâtı'na ayrılmıştır.<sup>98</sup> Kitabın tüm bölümlerinde Çanakkale Cephesi'nde hava gücü faaliyetlerine yer verilmiştir.<sup>99</sup> Savaşın başlamasıyla 1914 yılında Çanakkale Cephesi'ndeki hava gücü faaliyetlerinden bahsedilirken; Osmanlı Ordusu hava gücü değerlendirilirken, az sayıdaki uçucu personel ve arızalar nedeniyle *“istenilen keşif görevleri tam olarak yapılamamakta idi”* ifadesi kullanılmıştır.<sup>100</sup> Ancak; Hv.K.K. Tarihçe Şube Müdürlüğü Arşiv Kısım Amiri tarafından yayınlanan makalede, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Daire Başkanlığı (ATASE) Arşiv Müdürlüğü envanterindeki belgeler arasında *“18 Mart tarihine kadar sabah ve akşam olmak üzere 148 hava keşif krokisi tespit edilmiştir.”* ifadesi yer almaktadır.<sup>101</sup> Bu durumda; burada incelenen resmi yayındaki ifadenin dayanıksız olduğu anlaşılmaktadır. Çanakkale Cephesi'nde 1914 yılı hava gücü faaliyetlerini değerlendiren en son satırlarda yer alan, *“Sonuç olarak ... Türk hava keşifleri İngiliz kuvvetlerinin Çanakkale'ye karşı bir hazırlık yapmakta olduklarını ortaya çıkarmakta yardımcı olmuştu.”* ifadesi de keşif görevlerinin tam yapılamamakta olduğu şeklindeki ifade ile çelişmektedir.<sup>102</sup> Arşiv belgelerinde yer alan verilere dayanması gereken resmi tarih yayını; dipnot verilerek herhangi bir kaynağa atıf yapılmadan, İtilaf Devletleri Orduları hava gücü hakkında eksik veri, yanlış kanılar ve peşin hükümlere dayanan ifadeler içermektedir. Örneğin; Çanakkale Cephesi'ndeki İngiliz hava gücüne komuta etmek üzere atanan Alb. Sykes'ın 12 Haziran 1915'te Ben-

<sup>98</sup> **Birinci Dünya Harbi, IXncü Cilt, Türk Hava Harekâtı**, Genelkurmay Basımevi, 1969 (bundan sonra “BDHTH-C9” olarak anılacaktır).

<sup>99</sup> Kitap içinde Çanakkale Cephesi bazen “Boğazlar Bölgesi” olarak anılmıştır.

<sup>100</sup> BDHTH-C9, **a.g.e.**, s. 26.

<sup>101</sup> Ceylin Yıldırım, “Birinci Dünya Harbi Ekseninde Çanakkale Muharebeleri'nde Hava Gücü”, **100'üncü Yılında Çanakkale Zaferi Sempozyumu**, Harp Akademileri Komutanlığı, 2015, s. 216 (bundan sonra “Yıldırım, Hava Gücü,” olarak anılacaktır).

<sup>102</sup> BDHTH-C9, **a.g.e.**, s. 27.

my-Chree deniz uçağı ana gemisi ile geldiğı yazılmaktadır.<sup>103</sup> Halbuki; Alb. Sykes Çanakkale Cephesi'ne 24 Haziran 1915'te Agamemnon zırhlısı ile gelmiştir.<sup>104</sup> Arşiv belgeleri esas alınmadığı için tarafların hava gücüyle ilgili olarak yapılan yorum hatalıdır. Örneğin; “İki tarafın kuvvetleri karşılaştırılırsa sayı, silah ve nitelik bakımından düşman hava kuvvetleri, Türk-Alman hava kuvvetlerine karşı çok üstündü.” ifadesi yazılmaktadır.<sup>105</sup> Buradaki çalışmada; arşiv belgelerinde yer alan bilgilerle ve verilere dayanan analizle ortaya konulduğu üzere, İtilaf Devletleri Orduları hava gücü Osmanlı Ordusu hava gücüne kıyasla nitelik bakımından daha zayıf durumdadır. Resmi tarih yayınında yer alan hatalı ifadeler bu yayını kaynak olarak kullanan Çanakkale Cephesi'nde hava gücü üzerine birçok çalışmada, bilimsel çalışma yöntemi gözetilmediğı ve arşiv belgeleri üzerinde çalışarak veri doğrulaması da yapmadıkları için, yanlış yorumların doğmasına sebep olmuştur.<sup>106</sup>

T.C. Genelkurmay Başkanlığı tarafından konuyla ilgili yayınlanan, Cenk Avcı tarafından yazılmış “Çanakkale Cephesi'nde Hava Savaşları” isimli kitapta yer alan asılsız ve yanlış ifadeler daha da vahimdir.<sup>107</sup> Osmanlı Ordusu hava gücünü yeniden teşkilatlandırmak üzere gelen Alman pilot “*Batı Cephesi'nde epeyce uçak düşürmüş olan as pilotlardandı*” ifadesiyle tanıtılmakta ve ismi “*Yüzbaşı Erich von Serno*” olarak verilmektedir.<sup>108</sup> Serno; Almanya'da genel olarak asalet unvanı olan “von” unvanına

<sup>103</sup> BDHTH-C9, a.g.e., s. 49. Yukarıda Oran'ın tez çalışmasının incelendiğı yerde de bahsedilen söz konusu Genelkurmay yayınına kaynak olarak kullanan ve doğruluk esasının gözetilmediğı birçok çalışmada bu yanlış ifade yer almıştır; bkz. Çiğdem Şahin, “Çanakkale Savaşları'nda İtilaf Kuvvetleri Üssü İmroz Adası (Gökçeada)”, Gürsoy Akça ve İkbâl Vurucu (ed.), **Savaş ve Toplum**, Eğitim Yayınevi, 2016, s. 233.

<sup>104</sup> Sykes'in Çanakkale Cephesi'ndeki çalışmalarıyla ilgili olarak bkz. Frederick Sykes. **From Many Angles**, George Harrap, 1943; Eric Ash, **Sir Frederick H. Sykes and the Air Revolution 1912-1918**, University of Calgary, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), 1995, s. 244.

<sup>105</sup> BDHTH-C9, a.g.e., s. 49.

<sup>106</sup> İtilaf Devletleri Orduları hava gücünün sayı, silah ve nitelik bakımından daha üstün olduğu şeklindeki tarihi gerçeklere aykırı ve asılsız ifade konuyla ilgili diğer birçok yayında birbirinden kopyalanmış olarak kullanılmıştır. Bilgisizlik, ön yargı ve hamaset unsurlarının yer aldığı yayınlarda; “*Her iki taraf da havacılık açısından Çanakkale Savaşlarında canla başla savaşmışlardır. Her iki taraf, bütün gücüyle çarpışıp başarılı olmasına rağmen bir takım sebeplerden ötürü üstünlük anlaşma devletlerine geçmiştir.*” şeklinde, sebep-sonuç ilişkilerinin çözümüne dayanmayan, bilimsel çalışma olarak kabul edilemeyecek ifadeler kullanan genellemeler yapılmıştır. Bkz. Yeliz Kaya, “Çanakkale Savaşlarında Hava Harekatı”, **Çanakkale I - Savaşı ve Tarihi**, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2006, s. 78.

<sup>107</sup> Cenk Avcı, **Çanakkale Cephesi'nde Hava Savaşları**, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Genelkurmay Basımevi, 2009.

<sup>108</sup> Avcı; a.g.e., s. 15. Kitabın içinde; Serno'nun isminin geçtiğı her yerde, hiçbir zaman sahip olmadığı “von” unvan eki kullanılmıştır. Avcı'nın kitabındaki bu yanlış daha sonra yapılan Genelkurmay ATASE yayınlarına taşınmıştır. Hv.H.O. öğretim görevlisi tarafından yayınlanan makalede bilgisizlikten kaynaklanan yanlış kullanım için bkz. Osman Yalçın, “Mütareke Dönemi Türk Askeri Havacılığı”,

hiçbir zaman sahip olmamıştır, Alman askeri arşivlerindeki sicil kayıtlarında isminin önünde “von” öneki yer almamaktadır, Batı Cephesi’nde de uçak düşürmemiş ve as pilot unvanı almamıştır.<sup>109</sup> Avcı tarafından hazırlanan kitapta; tarihte hiç yer almamış olaylar da gerçekmiş gibi yazılmıştır. Örneğin; 5 Mart 1915’te 136 borda numaralı Sopwith uçağının pilot Yzb. Kershaw ve Pilot Ütğm. Dunning ile Queen Elizabeth zırhlısının topları için atış tanzimi uçuşuna çıktığı yazılmıştır.<sup>110</sup> Ark Royal gemisinin kaptan seyir defterine göre 5 Mart 1915’te 136 bordo numaralı uçak uçuş yapmamıştır. Yzb. Kershaw Çanakkale Cephesi’nde 136 bordo numaralı uçak ile hiç uçuş yapmamıştır. 136 bordo numaralı uçak Sopwith değildir; Short Admiralty Type 135 modeli deniz uçağıdır.<sup>111</sup> Avcı; “... Bozcaada’da bulunan MF 98 T Hava Bölüğü, savaş süresince 31 tane uçak kaybetmiştir.” ifadesini yazmıştır.<sup>112</sup> Bozcaada’da konuşlu olduğu sürede, Çanakkale Cephesi’nde kullanılmayan 6 deniz uçağı dâhil olmak üzere 25 uçak tahsis edilen Fransız MF 98T filusunun toplamda 31 uçak kaybettiği ifadesi tarihi gerçeklere ve akla aykırıdır. Kitabın yazarı Cenk Avcı’nın Birinci Dünya savaşı havacılığı hakkında bilgisi olmadığı açıkça görülmektedir.<sup>113</sup>(Ek-4) İçeriğinin bir kısmı RNAS 3. Filo komutanı Yb. Samson’un hatıratından çeviri olan kitap tarihi gerçeklerle ilgisi olmayan, Avcı tarafından uydurulmuş birçok ifadelerle doludur.<sup>114</sup> Samson’un hatıratındaki asılsız söylemler Genelkurmay Başkanlığı resmi yayını içerisinde sanki tarihi gerçeklermiş gibi okuyuculara sunulmuştur. Örneğin; 2 Mayıs 1915’te keşif amacıyla Bozcaada’ya gelen bir “Türk deniz uçağı”nın İngilizlerin “*makinelî tüfek takılı ve uçmaya hazır şekilde bekletilen Sopwith Tabloid*” uçağı tarafından takip edildiği

---

**Askerî Tarih Araştırmaları Dergisi**, Yıl: 10, Sayı: 20, Ağustos 2012, s. 71; Yalçın, A.Ü. **Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi**, s. 572.

<sup>109</sup> Erich Serno’nun askeri sicil dosyası için bkz. Bundesarchiv-Militärarchiv, **MSg2 / 10875**: Nachlass des Erich Serno, Personalbogen, 1915-1918. Erich Serno’nun sicil dosyası kayıtlarının kopyası 2012 yılında Harp Akademileri Komutanlığı-Hava Harp Akademisi tarafından düzenlenen Havacılık Tarihi Sempozyumu’nda sunulacak bildiri çalışmasında kullanılmak üzere tarafımda Hava Harp Akademisi Komutanlığı’na verilmiştir.

<sup>110</sup> Avcı, **a.g.e.**, s. 25.

<sup>111</sup> The National Archives, **ADM 53/34098**, Ship’s Log, HMS Ark Royal, 5 March 1915.

<sup>112</sup> Avcı, **a.g.e.**, s. 195.

<sup>113</sup> Avcı’nın Çanakkale Cephesi’nde kullanılan uçaklar hakkındaki cehaleti 17 Mart 1915’te İstanbul’dan gelen Rumppler B I uçağını “*takma adı ile Taube*” olarak tanıtmasından da açıkça görülmektedir. Bkz. Avcı, **a.g.e.**, s. 29. Taube takma ismi ile anılan Rumppler uçağı kanat dış arka uçları ve yatay stabilize arka uçları kuş kanadı görüntüsünde, yatış hareketini kanat burma yöntemi ile yapan, tek satırlı uçaktır. Rumbler B I ise Taube ile ilişkisi olmayan, yatış hareketini kanatçık tertibatıyla yapan, çift satırlı uçaktır; bkz. Ek-4.

<sup>114</sup> Kitabın Samson’un hatıratından çeviri ve alıntı olduğunun belli olmaması için Samson’un hatıratından doğrudan alıntı yapılan birçok yerde dipnotla asıl kaynak belirtilmemiştir. Örneğin; Avcı, **a.g.e.**, s. 113, 115, 129, 131, 191.

anlatılarak, “*Uçağın gözetleyicisi vurularak hayatını kaybedince pilot alçalarak Kepez yakınında denize iniş yaptı.*” ifadesi yazılmaktadır.<sup>115</sup> Kısmen Samson’un hatıratından çevrilerek yazılanlar tamamen uydurmadır; İngiltere’de The National Archives’da yer alan belgede Samson kendi hatıratında yazdıklarını yalanlamaktadır. Samson; 2 Mayıs 1915’de İngiltere’deki komutanı Tuğg. Sueter’e yazdığı ve orijinal kopyası İngiliz ulusal arşivlerinde bulunan mektubunda “*bugün bir B.E.2C uçağımız Alman uçağını takip etmek istedi ama onu yakalayamadı*” diye rapor vermiştir.<sup>116</sup> Bu tarihi gerçeği açıklayan ve arşiv belgesinin kopyasını sunan eser Genelkurmay ATASE Kütüphanesi’nde mevcuttur.<sup>117</sup> Avcı; içeriğinden alıntı yaptığı birçok yayını dipnotlarda belirtmemiştir.<sup>118</sup> Dipnotlarda ismi geçen ve başvurulduğu anlaşılan kaynaklardaki bilgilere aykırı, tarihi olaylarla ilgisi olmayan, uydurulmuş anlatımların resmi tarihçe kitabında yer alması Genelkurmay ATASE Başkanlığının itibarını bir kez daha zedelemiştir.<sup>119</sup> Kitapta kullanılan ve bir kısmı telif hakları ile korunan fotoğrafların hiçbiri için kaynak gösterilmiştir. T.C. Genelkurmay Başkanlığının telif hakları ihlaline alet edilmiş olması üzücüdür. Kitabın kapağında, Çanakkale Cephesi’nde Osmanlı Ordusu hava gücünde görev yapan bir uçağın fotoğrafının yerine bir İngiliz deniz uçağının düşman hava gücünü onurlandırıcasına kullanılması da üzücü ve düşündürücüdür. Kitabın sonunda; “*Müttefikler, Gelibolu Yarımadası’ndan tamamen çekilmişlerdi; ama Çanakkale ve Ege semalarındaki hava çatışmaları ve uçakların*

<sup>115</sup> Avcı, **a.g.e.**, s. 81.

<sup>116</sup> The National Archives, **AIR1/361/15/228/50**.

<sup>117</sup> Bülent Yılmaz, **The Air War-Çanakkale-Hava Savaşları**, Mönch Yayıncılık, 2005, s. 85, 164 (bundan sonra “Yılmaz, The Air War” olarak anılacaktır). Birinci Dünya Savaşı’nda Çanakkale Cephesi’ndeki hava gücü faaliyetleriyle ilgili eksik ve yanlışları gidermek amacıyla yayınlanan eserde; daha önce yapılmış resmi ve akademik yayınlarda, “... düşman hava kuvvetleri, Türk-Alman hava kuvvetlerine karşı çok üstündü.” veya “İtilaf Devletleri hava gücü daha etkindir.” şeklinde yer alan ifadelerin aksine, İtilaf Devletleri Orduları hava gücünün sevk ve idare hataları nedeniyle başarısız olduğu anlatılmıştır. Buradaki çalışma; aynı olgunun bilimsel araştırma yöntem ve teknikleri kullanılarak ortaya konulmasını sağlamaktadır.

<sup>118</sup> Telif eserler ve Internet kaynaklarından yapılan alıntılar dipnotlarda belirtilmeyerek kullanılan kaynaklar gizlenmeye çalışılmıştır. Genelkurmay ATASE tarafından yayınlanan resmi tarihçe kitabında “Kaynakça” bölümüne yer verilmemesi de kullanılan kaynakları ve yayının Genelkurmay ATASE arşiv belgelerine dayanmadığı gerçeğini gizleme çabasının göstergesidir.

<sup>119</sup> Birinci Dünya Savaşı’nda Çanakkale Cephesi’nde Osmanlı Ordusu hava gücünde görev yapan Alman pilot Ütgm. Theodor Jakob Croneiss’in 7 ve 8 Ocak 1916 tarihlerinde kazandığı hava zaferleri için Avcı’nın kitabında Alman resmi kayıtlarından faydalanılarak hazırlanmış olan kaynak eser kullanılmıştır. Bkz. Avcı, **a.g.e.**, s. 207, 208; Norman L. R. Franks, Frank W. Bailey, Russell Guest, **Above the Lines**, Grub Street, 1996, s. 94-95. Avcı’nın başvurduğu kaynak eserde Ütgm. Croneiss için 6 Ocak 1916 tarihinde herhangi bir hava zaferi kaydı yer almamasına rağmen, Avcı kitabında Croneiss’in 6 Ocak 1916 tarihinde hava zaferi kazandığını, herhangi bir kaynağa atıf yapmadan, anlatmaktadır; bkz. Avcı, **a.g.e.**, s. 203.

*düşürülmesi bitmemiştir. Uçakların pervane sesleri, 1917 yılı sonuna kadar gökyüzünden eksilmemiştir.*” ifadesi kullanılarak Çanakkale semalarında hava gücü faaliyetlerinin 1917 yılı sonunda bittiği belirtilmektedir.<sup>120</sup> Osmanlı Ordusu hava gücünün Çanakkale Cephesi’nde 1918 yılı içerisinde gerçekleştirdiği faaliyetlerin kayıtları ve ayrıntıları Genelkurmay ATASE arşivinde ve yayınlarında mevcuttur.<sup>121</sup> Genelkurmay Başkanlığı kendi belgeleri ve yayını ile çelişen, kendi yayını ile kendisini yalanlayan kurum durumuna düşürülmüştür.<sup>122</sup> İçeriğindeki hatalı ve asılsız ifadeler nedeniyle resmi tarihçe yayını Türk Silahlı Kuvvetleri’ni kendi tarihini bilmeyen bir ordu durumuna düşürmüştür.<sup>123</sup> Başka birçok resmi tarihçe yayınında da defalarca tekrar ettiği görülen bu çok sakıncalı durumun biran önce giderilmesi ve tekrarının önlenmesi için Türk Silahlı Kuvvetleri’nin her türlü yayın, konferans, sempozyum ve tanıtım faaliyetlerinde üniversitelerle ve konularının uzmanı liyakatli kişilerle işbirliğini ihmal etmemesi gerekmektedir.

Birinci Dünya Savaşı’nda Çanakkale Cephesi’ndeki hava gücü faaliyetleri üzerine yayınlanmış olan makalelerin büyük bir kısmının, aynı bakış açısı ile Osmanlı Ordusu hava gücünü yetersiz gösteren ve yeren, birbirini tekrarlayan, bilgiye dayanmadıkları için yeni bir katkıda bulunmaktan uzak yazılar olduğu görülmüştür. Çanakkale Cephesi’nde hava gücü faaliyetlerini arşiv belgeleri ve bilgiye dayanarak ortaya koyan daha önceki çalışmaları makalelerinin dipnotlarında kaynak olarak göstermelerine rağmen, kaynak gösterdikleri yayınların içindeki bilgilerin aksine asılsız söylemlerde bulunmuşlardır.<sup>124</sup> Alıntı yapılırken yapılan hatalar ise bazı yanlış ifadelerin o ifadelerin

<sup>120</sup> Avcı, **a.g.e.**, s. 211.

<sup>121</sup> Kemal Arı, **Birinci Dünya Savaşı Kronolojisi**, Genelkurmay Basımevi, 1997, s. 322, 348, 376, 377, 379. Çanakkale Cephesinde 1918 yılı hava gücü faaliyetlerinin ayrıntıları için bkz. BDHTH-C9, **a.g.e.**, ss. 221-226.

<sup>122</sup> Avcı’nın kitabındaki dipnotlarından açıkça görüldüğü üzere, Genelkurmay ATASE arşiv belgelerine başvurmadan, yalan-yanlış yazılmış ve Türk Silahlı Kuvvetlerini kendi tarihini bilmez duruma düşüren kitaba Genelkurmay ATASE başkanı tarafından yazılan “Sunuş” yazısında “*Bu eser, Sayın Cenk Avcı’nın uzun ve yorucu araştırmalarının sonucunda oluşmuştur ...*” ifadesinin yer alması üzücü ve düşündürücüdür.

<sup>123</sup> Türk Silahlı Kuvvetleri’ni kendi tarihini bilmez duruma düşüren örneklere harp okullarında ve akademilerinde okutulan ders kitaplarından ve halka açık yayınlarından birçok örnekler verilebilir. Örneğin; Oktay Zaif, **Hava Harp Tarihi**, Hava Harp Okulu Dekanlığı, 2009; **Geçmişten Günümüze Hava Gücünün Kullanılması**, Hava Harp Akademisi Komutanlığı, 2009 (bundan sonra “GGHGK” olarak anılacaktır); **Milli Mücadele Albümü**, Genelkurmay Personel Başkanlığı ATASE Daire Başkanlığı Yayını, 2016.

<sup>124</sup> Örneğin; Erdal Korkmaz, “Çanakkale Muharebeleri Ekseninde Tarafların Hava Güçlerinin Analizi”, **On Beşinci Askeri Tarih Sempozyumu Bildirileri**, Genelkurmay Personel Başkanlığı, ATASE Daire



sahibi olmayanlara atfedilmesine neden olmuştur.<sup>125</sup> Bazı yazarlar makalelerinde düzeltme yapmadan aynı yanlışlarla birden fazla yayın içinde yayınlamışlardır.<sup>126</sup> Bunlar gibi durumlar makale yazarlarının ve makalelerin yer aldığı yayınların etik değerini de sorgulanır hale getirmiştir.

Burada; konuyla doğrudan ilişkisi olan iki makalenin değerlendirilmesi yapılmıştır. Diğer çeşitli makalelerin değerlendirmesi kullanıldıkları yerde yapılmıştır.

2014 yılında Çanakkale Araştırmaları Türk Yılığında yer alan, Osman Yalçın tarafından yazılmış “Çanakkale Cephesi Hava Harekâtının SWOT ve PEST Analiz Yöntemi ile İncelenmesi” başlıklı makale konuya farklı bir analiz yöntemiyle yaklaşmasından dolayı dikkat çekmektedir.<sup>127</sup> Makalede; yukarıda incelenen ve önceki diğer çalışmalarda yer alan tarihi gerçeklerle ilgisi olmayan ifadeler, asılsız söylemler ve metodoloji hatalarının tekrar ettiği görülmektedir. Osmanlı hava gücüne komuta eden Ütgm. Serno'nun hiçbir zaman sahip olmadığı “von” unvanı ile anılması, 25 Nisan 1915'te İtilaf Devletleri ordusunda 42 uçak bulunduğu şeklindeki asılsız ifadeler bunların arasında sayılabilir.<sup>128</sup> Makale başlığında “hava harekâtı” ifadesi kullanılmaktadır. Ancak; makaledeki SWOT analizinde sıralanan maddelerin üçte birinin hava harekâtı ile ilişkisi yoktur. Makalede; “İttifak ve İtilaf Güçlerinin Güçlü

---

Başkanlığı Yayını, 2017, ss. 141-173'de Yılmaz, The Air War'a dipnotlarda birkaç kez atıf yapılmasına rağmen bildiri içinde atıf yapılan eserde ortaya konulan gerçeklere aykırı yanlış ifadeler vardır.

<sup>125</sup> Örneğin; Yıldırım, **Hava Gücü**, s. 228'de Çanakkale Cephesi'nde “müttefiklerin toplam uçak sayısı 70'e ulaşmıştır.” ifadesi kullanılarak dipnotta Bülent Yılmaz, “Birinci Dünya Savaşı'nda İtilaf Devletleri ve Osmanlı Devleti Hava Güçlerinin Analizi”, **Havacılık Tarihi Sempozyumu Bildirileri 1911-1923**, Hava Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı, 2015, s. 70'e atıf yapılmaktadır. Ancak; atıf yapılan çalışmanın içinde hiçbir yerde Çanakkale Cephesi'nde İtilaf Devletleri Orduları hava gücünde toplam uçak sayısının 70'e ulaştığı ifade edilmemektedir, tam aksine bu tür rakamların abartılı ve yanlış olduğu açıklanmaktadır.

<sup>126</sup> Örneğin; Zafer Toprak, “Çanakkale'de Kara, deniz ve hava gücü koordinasyonu”, **Toplumsal Tarih**, Sayı 111, Mart 2003, ss. 84-93'deki yazı içeriğindeki yanlışlar düzeltilmeden, aynı başlıkla **Yeni Türkiye**, Yıl 21, Sayı 65, Ocak-Şubat 2015, ss. 482-490'da yayınlanmıştır. Zekeriya Türkmen, “Çanakkale Savaşında Türk Hava Harekâtı”, **Çanakkale Tarihi IV** (ed. Mustafa Demir), Değişim Yayınları, 2008, ss. 2281-2320'deki yazı içeriğindeki yanlışlar düzeltilmeden Zekeriya Türkmen, **Çanakkale 1915, Türk Ordusunun Kara ve Hava Harekâtı**, Berikan Yayınları, Mayıs 2010 içinde “İkinci Bölüm” olarak aynı başlıkla, “100. Yıldönümünde Çanakkale Muharebelerinde Türk Ordusu'nun Hava Harekâtına Dair Bir Değerlendirme” başlığı altında içeriğindeki yanlışlar düzeltilmeden **Yeni Türkiye**, Yıl 21, Sayı 65, Ocak-Şubat 2015, ss. 491-512'de ve ilk başlığıyla **Çanakkale Savaşları Tarihi**, (ed. Mustafa Demir), T.C. Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlığı, 2016, ss. 463-498'de içeriğindeki yanlışlar düzeltilmeden bir kez daha yayınlanmıştır.

<sup>127</sup> Osman Yalçın, “Çanakkale Cephesi Hava Harekâtının SWOT ve PEST Analiz Yöntemi ile İncelenmesi”, **Çanakkale Araştırmaları Türk Yılığ**, Yıl: 12, Sayı: 17, Güz 2014, ss. 1-32 (bundan sonra “Yalçın, Çanakkale Araştırmaları S17” olarak anılacaktır). SWOT analizi hakkında bkz. **The NATO Alternative Analysis Handbook**, NATO, 2017, ss. 57-63.

<sup>128</sup> Yalçın, **Çanakkale Araştırmaları S17**, s. 13, 22.

*Yönleri (Strengths)*” başlığı altında “... etkin hava gücünün (balon, uçak ve uçak gemileri) harbin ilk aylarında sağladığı üstünlük” İtilaf Güçleri’nin güçlü yönü olarak ifade edilmiştir.<sup>129</sup> Çanakkale Cephesinde askeri hareketlerin başladığı Ağustos 1914’ten 17 Şubat 1915 tarihine kadar, savaşın ilk altı buçuk ayında, cephede “İtilaf Güçlerinin” hava gücü yoktur. Dolayısıyla; İtilaf güçlerinin etkin bir hava gücü ile “harbin ilk aylarında sağladığı üstünlük” söz konusu değildir. Diğer yandan; Osmanlı Ordusunun Çanakkale Cephesi’ne Ağustos 1914’te uçak gönderdiği ve Eylül 1914’ten itibaren 1915 yılı Şubat ayının ortasına kadar cephedeki tek hava gücü olarak görev yaptığı, havadan keşif görevleri ile İtilaf Devletleri silahlı güçlerinin Çanakkale Boğazı açıklarındaki hareketlerini izlediği ve rapor ettiği gerçeği İttifak Güçleri’nin güçlü yönleri başlığı altında değerlendirmeye alınmamıştır. Metodoloji hataları ve tarihi gerçeklerin aksine ifadelerin analiz ögesi olarak kullanılması makalenin bilimsel değerini düşürmüş, yapılan SWOT analizinin geçerliliğini zedelemiştir.

2015 yılında Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı’nda yer alan, Osman Yalçın tarafından yazılmış “Çanakkale Cephesinde Türk Hava Harekâtı” başlıklı makalenin “öğrenmeye etki odaklı tesirleri olacağı” düşünülerek hazırlandığı ifade edilmektedir.<sup>130</sup> Çanakkale Cephesi’nde hava harekâtı üzerine yapılmış diğer yayınlarda görülen, tarihi gerçeklerle ilgisi olmayan, asılsız ve hamaset zihniyeti ürünü ifadelerin bu makalede de sıkça yer aldığı görülmektedir. Örneğin; “Kara Harekâtı Öncesi Tarafların Güç Mukayesesi” olarak verilen tabloda 25 Nisan 1915 çıkarma harekâtı sırasında “8 Fransız Kara Uçağı” cephede görev yapıyor olarak gösterilmiş ve “... bölgede konuşlanan İtilaf güçlerine ait hava gücü artarak 42 uçağı ulaşmıştır.” ifadesi kullanılmıştır.<sup>131</sup> Buradaki çalışmada; yukarıda Oran’ın tez çalışmasının incelendiği yerde işaret edildiği ve ileride Fransız hava kuvvetleri kaynaklarından aktararak açıklanacağı üzere; Fransız kara uçakları Çanakkale Cephesinde Mayıs ayının ilk haftasında uçuşa başladılar, 25 Nisan günü cephede görev yapan Fransız kara uçağı yoktur. Yalçın; yukarıda Avcı tarafından yazılan ve Genelkurmay Başkanlığı tarafından yayınlanan kitabın incelendiği yerde de açıklandığı üzere Bozcaada’da konuşlu olduğu sürede 25 uçak tahsis edilen, Fransız

<sup>129</sup> a.g.e., s. 15.

<sup>130</sup> Osman Yalçın, “Çanakkale Cephesinde Türk Hava Harekâtı”, **Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı**, Yıl: 13, Sayı: 18, 2015, ss. 349-383 (bundan sonra “Yalçın, Çanakkale Araştırmaları S18” olarak anılacaktır).

<sup>131</sup> a.g.e., s. 359.

MF 98T filusunun toplamda 31 uçak kaybettiğini yazmaktadır.<sup>132</sup> Dipnotlara bakıldığında; bu yanlış ifadenin kaynağının içeriğindeki vahim hatalara yukarıda dikkat çekilen Avcı tarafından yazılmış Genelkurmay ATASE yayını olduğu görülmektedir. Makalede; Osmanlı hava gücüne komuta eden Alman havacı Erich Serno hiçbir zaman sahip olmadığı “von” unvanı ile anılmaktadır.<sup>133</sup> Hazırlanmasında bilimsel niteliği olmayan yayınlar kullanılması ve bu tür yayınlardaki söylemlerin arşiv belgeleri ile karşılaştırma yoluyla kontrol edilmemesi nedeniyle gerçek dışı ifadeleri bünyesinde toplayan makalenin öğrenmeye olumlu bir etkisi olmadığı gibi yanlışları yaymak dışında bir işlevi de olmamıştır.

Bu çalışma için yapılan araştırmada kullanılan diğer kaynakları oluşturan yurtiçi ve yurtdışı arşiv belgeleri, tez çalışmaları, resmi yayınlar, tetkik eserler, günlükler, hatıratlar, makaleler ve diğer yayınlar ilerde kullanıldıkları yerlerde incelenmiş, kaynaklar arşiv belgeleriyle ve birbiriyle kıyaslanarak değerlendirmeler yapılmıştır.

Bu çalışmayı aynı konudaki önceki çalışmalardan ayıran diğer önemli özelliği de incelediği tarih dönemine ait özgün görsel verileri analizine kanıt olarak kullanmasıdır. Görsel unsurlar içeren yayınlara rağbetin artması nedeniyle son yıllarda Çanakkale Cephesi’yle ilgili görsel malzeme içerdiği iddiasında olan bazı yayınlar yapılmıştır. Yayınların içinde Çanakkale Cephesi’yle hiçbir ilgisi olmayan fotoğraflara yer verildiği, özellikle hava gücüyle ilgili görsellerde tanımlama hataları bulunduğu görülmüştür. Birinci Dünya Savaşı’nda Çanakkale Cephesi’yle ilgili görsel nitelikteki yayınlardan ulaşılabilenlerin değerlendirmesi ilerde kullanıldıkları yerde yapılmıştır.

---

<sup>132</sup> **a.g.e.**, s. 375.

<sup>133</sup> Makalede; başka Alman havacılar da sahip olmadıkları “von” unvanı ile anılmıştır. **a.g.e.**, s. 354, 369, 375. Yalçın 2004 tarihli yüksek lisans ve 2008 tarihli doktora tezi çalışmalarında Serno için “von” unvanı kullanmamaktadır. Yalçın’ın 2009 yılından sonra yazdığı yayınlarında Avcı’nın Genelkurmay Başkanlığı tarafından 2009 yılında yayınlanan ve içeriğindeki vahim hatalara yukarıda işaret edilen kitabından etkilendiği ve Serno için hiçbir zaman sahip olmadığı “von” unvanı kullandığı anlaşılmaktadır. Türk Silahlı Kuvvetlerinin bilgisiz ve liyakatsiz kişilere itibar etmesinin, böyle kişiler tarafından yazılanları yayınlamasının, bu yayınların kendi personeli tarafından da kaynak olarak kullanılması neticesinde, hem bilgi kirliliğine hem de kendi tarihini bilmeyen silahlı kuvvet durumuna düşmesi gibi vahim bir duruma yol açtığı açıkça görülmektedir. Türk Silahlı Kuvvetleri’nin bu çok sakıncalı durum karşısında yukarıda işaret edilen düzeltici önlemi alması elzemdir.

## 2. YÖNTEM ve TEKNİKLER

Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi'nde çatışan tarafların hava gücü unsurlarının gerçek durumlarının ortaya çıkarılması ve kıyaslanması için kullanılacak olan "Nispi Güç Analizi" yöntemi aşağıda açıklanmıştır.

Türkiye'de tarih araştırmalarında daha önce kullanılmamış olan, bu çalışmada ilk defa kullanılan nispi güç analizi yönteminin teorisi ve analiz için kullanılacak modelin yapısal kurgusu gerekçelendirilerek açıklanmıştır.<sup>134</sup>

Gerçekleştirilecek olan nispi güç analizinde kullanılacak girdiler görsel verilerle desteklenecektir. Dünyadaki tarih araştırmalarında olduğu kadar Türkiye'deki tarih araştırmalarında da oldukça yeni uygulanmaya başlanan, fotoğrafların veri olarak kullanılması, arka plan bilgisiyle beraber genel hatlarıyla açıklanmıştır.

### a. Nispi Güç Analizi<sup>135</sup>

Askeri stratejinin tarih sürecindeki kavramsal gelişimi ve savaş alanlarında uygulamasına baktığımızda; güç, zaman ve mekân unsurlarının uyum içinde ve özgün karışımlarda kullanılması ile oluşturulan stratejilerin zaferi getirdiği gözlenmiştir. Diğer yandan; muharebelerin sonucunu belirleyen temel öge, çatışan taraflar birbirlerine kıyaslandığında kimin daha güçlü olduğudur şeklinde ifade edilmektedir.<sup>136</sup> Askeri gücü oluşturan, insan, silah, lojistik gibi bir dizi varlıkların ne oranda ve nasıl kullanılacaklarının belirlenmesi amacıyla, bilimsel model oluşturma aracı olarak nispi güç mukayesesi (güç analizi) yöntemleri geliştirilmiştir.<sup>137</sup>

Çatışan tarafların değerlendirilmesinde diferansiyel denklemler kurarak birbirlerine kıyasla güçlerini karşılaştıran ilk matematiksel model Frederick William Lanchester

<sup>134</sup> Hava Harp Akademisi öğrenci ödevlerinde nispi güç analizi uygulaması yapılmaya çalışıldığı gözlenmiştir. Neden-sonuç ilişkilerini veriye dayalı olarak gerekçelendirmeyen, önceden yapılmış çalışmalardaki asılsız söylemleri kullanan dar kapsamlı çalışmalar yanlış sonuçlara ulaşmıştır. Bir başka çalışmada; bilimsel araştırma disiplinine uymadan, abartılı ve asılsız ifadeler içeren önceki başka çalışmalardan alıntılarla hazırlandığı için birçok asılsız ifade içermektedir, analiz gerçekleştirmekten çok uzak kalmıştır; bkz. Korkmaz, **a.g.e.**, ss. 141-173.

<sup>135</sup> Nispi güç analizinde temel kavramlar, yöntemler ve modeller konusunda Hava Harp Akademisi Komutanlığı'nın taslak halindeki yayınından faydalanılmıştır; bkz. **Hava Gücü Analizi** (yayınlanmamış taslak), Hava Harp Akademisi Komutanlığı, Harp Akademileri Basımevi, 2010.

<sup>136</sup> Allen D. Raymond, **Assessing Combat Power: A Methodology for Tactical Battle Staffs**, U.S. Army Command and General Staff College, School of Advanced Military Studies (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), 1991, s. 4.

<sup>137</sup> Komuta kademelerinin karar verme sürecinde belirsizliği en az düzeye indirmek amacıyla sayısal verilerin ve matematiksel modellerin askeri alanda kullanılmasının tarihsel gelişim süreci için bkz. Kevin B. Smith, **The Calculus of War: The Role and Use of Quantitative Decision Aids at the Tactical Level of War**, U.S. Army Command and General Staff College (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), 1993, ss. 8-50.

tarafından öne sürülmüştür.<sup>138</sup> Lanchester'in söz konusu matematiksel modeli, Birinci Dünya Savaşı'nın başlamasıyla birlikte uçakların gelecek savaşlardaki yeri konusunda yayınlamaya başladığı makaleler üzerine kurgulanmış olması dikkat çekicidir.

Günümüze kadar geliştirilen nispi güç analizi çalışmalarında karşılaşılan en temel zorluklardan biri matematiksel modelin kurgulanmasıdır. Bu güçlüğün çıkış noktası; geniş veri tabanlarında yer alan birçok değişkenin arasından anlamlı ve kullanılabilir bilgiye ulaşma aşamasında veri madenciliği yöntemini kullanarak değişkenlerin tanımlanması, özelliklerinin ve aralarındaki etkileşim düzeyinin belirlenmesi sürecidir.<sup>139</sup> Diğer bir temel zorluk, modele veri sağlayacak olan unsurların tutarlı ve geçerli sayısal değerler olarak ifade edilmesidir.<sup>140</sup> Her iki temel zorluğun sebebi; kurgu ve değerlerin belirlenme sürecinin birçok değişik bilim alanlarından faydalanmayı gerektirmesidir.<sup>141</sup> Nitelik ve nicelik verileri bir arada kullanan nispi güç analizi karma araştırma yöntemi uygulamaları arasında da bir öncüdür.<sup>142</sup>

Nispi güç analizi modelinin oluşturulması için çatışan tarafların askeri gücünü oluşturan varlıkların ve bu varlıkları etkileyen unsurların belirlenmesine ihtiyaç vardır. Osmanlı Ordusu ve İtilaf Devletleri Orduları hava güçlerinin analizini yapmayı amaçlayan bu çalışmada; etkin hava gücünü tanımlayan varlıklar nelerdir sorusunun cevaplanması gerekmektedir. Bu amaçla; bir süreci etkileyen faktörlerin belirlenmesinde ve problemi (soruyu) kök sebebi ile ortaya çıkaran problem çözme teknikleri arasında en uygun olan Ishikawa Diyagramı (Balık-kılçığı Diyagramı, Sebep-Etki Diyagramı) kullanılacaktır (Şekil 1).<sup>143</sup>

<sup>138</sup> F. W. Lanchester, **Aircraft in Warfare**, Constable and Company Limited, 1916, ss. 39-53. <https://archive.org> adresindeki internet sitesinden erişilmiştir. Söz konusu site araştırma çalışması yapanların, bir kısmı yurtiçi veya yurtdışı kütüphanelerde de bulunamayan eski ve yeni yayınlara ulaşması için değerli bir kaynaktır.

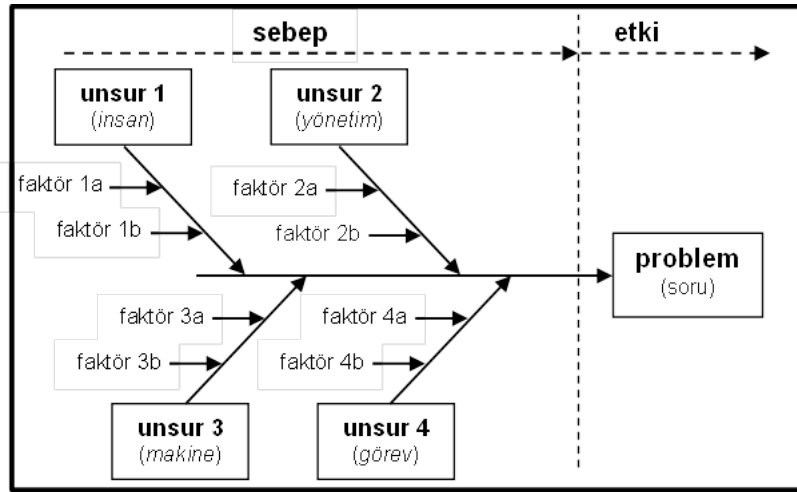
<sup>139</sup> Veri madenciliği için bkz. Usama Fayyad, vd., "From Data Mining to Knowledge Discovery in Databases", **American Association for Artificial Intelligence**, Fall 1996, ss. 37-54.

<sup>140</sup> Mevcut modellerde ve uygulamaya yönelik yayınlarda ölçüt belirtilmemiş olması konusunda eleştiri için bkz. James A. Zanella, **Combat Power Analysis is Combat Power Density**, U.S. Army Command and General Staff College, School of Advanced Military Studies, 2012, s. 32.

<sup>141</sup> Nitel araştırma çalışmalarında yöneylem araştırması, istatistik, oyun teorisi, ekonometri ve benzeri bilim alanlarının etkisi için bkz. Ralph E. Strauch, **A Critical Assessment of Quantitative Methodology as a Policy Analysis Tool**, The RAND Corporation, 1974.

<sup>142</sup> Bilimsel araştırma çalışmalarında yeni gelişmekte olan bir anlayış olarak, nicel ve nitel yöntemlerin bir arada kullanılmasıyla ilgili olarak bkz. Sami Almalki, "Integrating Quantitative and Qualitative Data in Mixed Methods Research - Challenges and Benefits", **Journal of Education and Learning**, Vol. 5, No. 3, 2016, ss. 288-296; Adnan Baki ve Tuğba Gökçek, "Karma Yöntem Araştırmalarına Genel Bir Bakış", **Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi**, Cilt:11, Sayı:42, 2012, ss. 1-21; Selen Tunali, Ömer Gözü ve Göktuğ Özen, "Nitel ve Nicel Araştırma Yöntemlerinin Bir Arada Kullanılması - Karma Araştırma Yöntemi", **eKurgu**, Cilt: 24, Sayı: 2, 2016, ss. 106-112; John W. Creswell, **Karma Yöntem Araştırmalarına Giriş** (çev. ed. Mustafa Sözbilir), Pegem Akademi Yayıncılık, 2017.

<sup>143</sup> Tarun Kanti Bose, "Application of Fishbone Analysis for Evaluating Supply Chain and Business Process", **International Journal of Managing Value and Supply Chains**, Vol. 3, No. 2, June 2012, s.



Şekil 1: Ishikawa Diyaqramı

Nispi güç analizi çalışmalarında karşılaşılan ve yukarıda açıklanan güçlükler; model oluşturulması ve sayısal değerlerin belirlenmesi sürecinin gerçekleştirilmesi için çok büyük kaynak (zaman ve maddi imkân) gerektirmektedir. Bu nedenle; konuyla ilgili önceki çalışmalarda, oluşturulan modellerin kapsam ve sadeliği dengelemesi gerektiğine vurgu yapılmaktadır.<sup>144</sup>

Bu çalışmada; Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi'nde Osmanlı Ordusu ve İtilaf Devletleri Ordularının hava güçlerinin analizinin gerçekleştirilmesi amacıyla, etkin hava gücünü (etki) oluşturan faktörlerin (sebebi) belirlenmesi için personel (havacılar, vd.), teçhizat (uçak, vb.), harekât konsepti (keşif, vd.), savunma (yerden havaya), komuta (liderlik), destek (lojistik) ve konu (coğrafi bölge) unsurlarını temel alan, mümkün olduğunca sade ama kapsamlı bir model kurgulanmıştır.<sup>145</sup>

Unsurların ve unsurları etkileyen “güç faktörleri”nin belirlenmesinde olduğu gibi, her bir unsura ve güç faktörüne ait ölçütlerin belirlenmesinde de 2009-2013 yılları arasında Harp Akademileri Komutanlığı Hava Harp Akademisi'nde “hava harekâtı” derslerinde danışman öğretim görevlisi olarak görev yapılan sürede Akademinin komutanları, öğretim üyesi kurmay subayları ve kurmay subay adayı öğrencileriyle yapılan

18. Ishikawa Diyaqramı'na adını veren Kaoru Ishikawa için bkz. Greg Watson, “The Legacy of Ishikawa”, *Quality Progress*, April 2004, ss. 54-57.

<sup>144</sup> Raymond, *a.g.e.*, s. 3.

<sup>145</sup> Yönetim bilimlerinde sebep-etki diyagramları oluşturulurken ana unsurlar insan, yönetim, makine, görev, ortam gibi isimlerle anılmaktadır. Bu çalışmanın konusu askeri faaliyetler olduğu için askeri terimler kullanılmıştır. Örneğin: personel = insan, yönetim = komuta, makine = teçhizat, görev = harekât, ortam = konu.

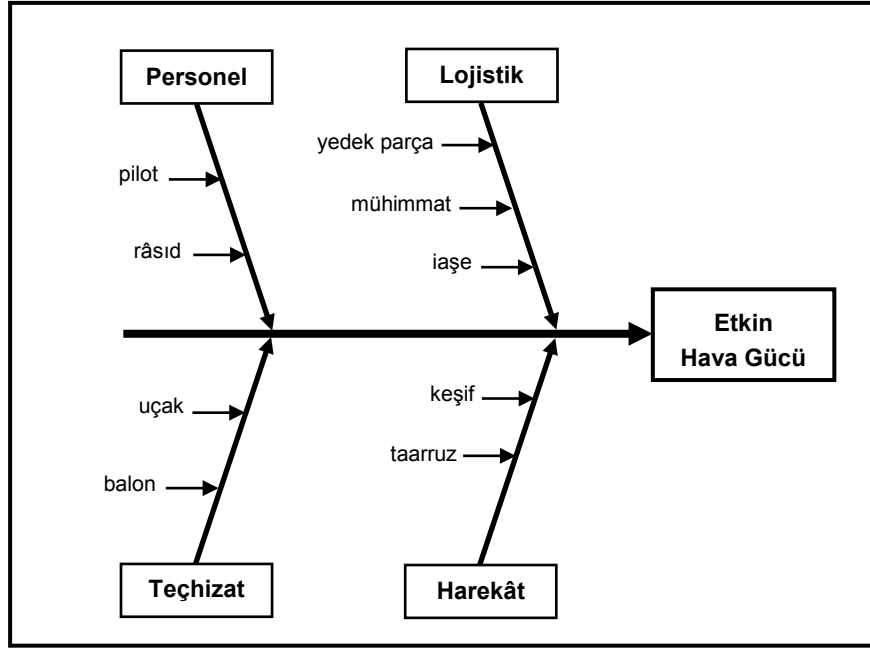
görüşmelerden (beyin fırtınası) büyük ölçüde faydalanılmıştır.<sup>146</sup> Komutanlığın Bilgi İşlem Merkezine bağlı olan kütüphane ve Akademinin kendi kütüphanesinde yer alan çok çeşitli yerli ve yabancı resmi ve bilimsel yayınlar da çalışmanın yürütülmesinde önemli kaynak olmuştur. Bu yayınlardan açık kullanıma uygun olanlar dipnotlarda ve kaynakçada yer almaktadır.<sup>147</sup>

Güç faktörlerinin belirlenmesinde, Türk Silahlı Kuvvetleri için geliştirilmiş olan Kuvvet Mukayese ve Silahlanma Eğilimi Analiz Modeli'nin (KUMSAM) hazırlanmasına temel olan TASCFORM (Technique for Assessing Comparative Force Modernization) değerler matrisinde yer alan faktörlerden kılavuz olarak faydalanılmıştır.<sup>148</sup> Hava gücünün etkinliğine tesir eden güç faktörlerinin belirlenmesinde, başlangıçta dört ana unsur temel alınmıştır: Personel (havacılar, vd.), Teçhizat (hava araçları, silahlar, vd.), Lojistik (ikmal malzemeleri), Harekât (keşif, taarruz, vb.). İlk adımda oluşturulan temel Ishikawa Diagramı Şekil 2'de sunulmuştur.

<sup>146</sup> Tarihteki muharebelere ait verilerin analizinde sayısallaştırarak değerlendirme metodunun (Quantified Judgement Method of Analysis of Historical Combat Data) öncüsü E. Alb. Trevor Nevitt Dupuy da nitelik unsurlara değer atanmasında askeri profesyonel birikimin önemine işaret etmektedir; bkz. T. N. Dupuy, **Numbers, Predictions and War**, The Bobbs-Merrill Company, Inc., 1979, s. 37.

<sup>147</sup> Türk Silahlı Kuvvetleri'ne ait temel prensipler, doktrin, harekât usulleri ve benzeri yayınların çok büyük bir kısmı "Hizmete Özel", "Gizli" gibi gizlilik seviyelerine haiz oldukları için doğrudan kaynak olarak kullanıldıkları yerlerde anılamamışlardır. Söz konusu yayınlardan eskicilerde, sahalarda veya antikacılarda satılanlar gizlilikleri düşmüş ve kamuoyuna mal olmuş bilgiler olduklarından kullanıldıkları yerlerde anılmıştır. Yurtdışındaki benzeri askeri yayınlar ise askerlik mesleğinin daha profesyonel, bilimsel ve etkin hale getirilmesi düşüncesinden hareketle öncelikle araştırmacıların kullanımına ve sonra kamuoyuna açık olmaları nedeniyle dipnotlarda ve kaynakçada yer almışlardır. TSK yayınlarından "Tasnif Dışı" gizlilik derecesiyle tanımlanmış veya herhangi gizlilik derecesi tanımlanmamış olan yayınlar dipnotlarda ve kaynakçada yer almıştır.

<sup>148</sup> J.M. Regan, F.M. Downey, **The TASCFORM Methodology: A Technique for Assessing Comparative Force Modernization**, Office of the Assistant Secretary of Defense, Virginia, 1993. **Kuvvet Mukayese ve Silahlanma Eğilimi Analiz Modeli (KUMSAM)**, Gnkur. BİLKARDEM Bşk.İği, 2003.



Şekil 2: Başlangıç (temel) Ishikawa Diyagramı

Çalışmada kullanılacak diyagramın geliştirilmesi için fonksiyonel alanları da içeren bir dizi somut ve soyut değerler ana unsurları etkileyen güç faktörleri olarak gözden geçirilmiştir. Gözden geçirme sürecinde; hava harekâtı konusunda ulaşılabilen tüm düzeylerdeki resmi yayın ve bilimsel eserlere başvurulmuştur. Ayrıca; yukarıda bahsedildiği gibi Hava Harp Akademisi personeli ve yayınlarına da başvurulmuştur.<sup>149</sup>

Nispi güç analizi üzerine yabancı askeri literatürde; liderlik, ateş gücü ve harekât unsurlarının yanı sıra savunmaya da vurgu yapıldığı görülmüştür.<sup>150</sup> Literatürde; savunmada başarının genel harekâtın sonuçlarına olumlu etkisinin tartışıldığı ve satıhtan havaya karşı savunmanın etkinliği üzerine karşılaştırmalı çalışmalar yapıldığı da görülmüştür.<sup>151</sup> Bu nedenle; “Savunma” ana unsurları etkileyen güç faktörlerinden biri olarak “Harekât” ana unsuru içerisinde modele katılmıştır.

Literatürde; muharebenin modellenmesi çalışmalarında en çetrefilli ve zor işin muharebe şartlarında insan davranışının modellenmesi olduğu belirtilmektedir.

<sup>149</sup> Başvurulan yayınlardan açık kullanıma sunulanlar kaynakça dizininde listelenmiştir; ileride kullanıldıkları yerlerde dipnotlarda belirtilmiştir.

<sup>150</sup> **ST-100, Battle Book**, Chapter 10 Battlefield Calculations, Section III. Relative Combat Power, U.S. Army Command and General Staff College, 2000, s. 10-6.

<sup>151</sup> B. H. Liddell Hart, **The German Generals Talk**, Quill, 1979, ss. 214-219. Vojtěch Májek, Jiří Kacer, “Air Defense Efficiency According to NATO”, **Cybernetic Letters**, 2006-II, ss. 1-9.



Muharebede, tüm birlik seviyelerinde insan davranış fonksiyonları sıralanırken “liderlik ve teşvik” en üst sırada yer almaktadır.<sup>152</sup> Yukarıda da bahsedildiği gibi, harp etme (muharebe) gücü liderlik, ateş gücü, harekât ve savunma gibi unsurlarının bileşeni olarak tanımlanmakta, komuta ve kurmay heyetinin askeri karar alma sürecindeki önemine vurgu yapılmaktadır.<sup>153</sup> Çatışmada taraflardan hangisinin galip geleceği konusunda yürütülen istatistik çalışmalarında da komuta kademesinin liderlik niteliği ile çatışmanın sonucu arasında kuvvetli bir bağ olduğu görülmektedir.<sup>154</sup> Komuta kademesindekilerin ve kurmay subayların eğitim seviyeleri, liderlik becerileri ve tecrübe birikimlerinin en küçük birlikten en üst seviyede kuvvet katına kadar tüm sistemin etkinliğine ve başarısına etkisi Harp Akademileri Komutanlığı’ndaki görev sırasında ve çeşitli askeri kuruluşlarda değişik zamanlarda gerçekleştirilen projelerde şahsen de gözlenmiştir. Bu nedenle; “Komuta” genel personel unsurundan ayrı ana unsurlardan biri olarak modele katılmıştır.

Daha önceki bir çalışmada vurgu yapılan; modellerin oluşturulmasında silah sistemlerine ait coğrafi konuş bilgisinin göz ardı edildiği ve karar vericilere bölgesel üstünlük bilgisi sunulmadığı şeklindeki eleştiri dikkate alınmıştır.<sup>155</sup> Bu nedenle; “Konuş” ana unsurlardan biri olarak modele katılmıştır.

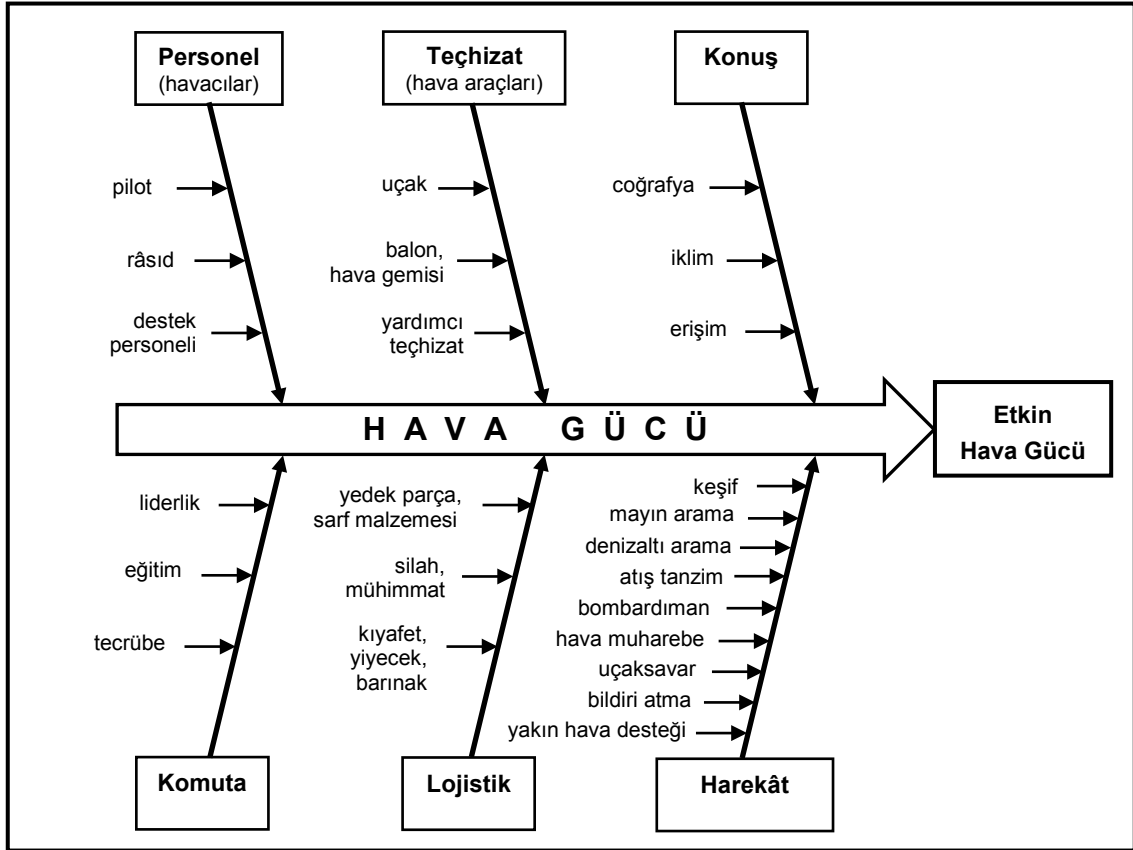
Yapılan araştırmalar, sorgulamalar ve incelemeler neticesinde; Birinci Dünya Savaşı’nda “etkin hava gücü” sorusuna etki eden, yukarıda gerekçeleri irdelenerek belirlenen unsurların değerlendirilmesiyle ortaya çıkan ve çalışmada kullanılmak üzere geliştirilen Ishikawa Diyagramı’nda aşağıda (Şekil 3) sunulmuştur.

<sup>152</sup> Lawrence J. Low, **Anatomy of a Combat Model**, Military Conflict Institute, 1995, s. 39.

<sup>153</sup> **Field Manual 101-5: Staff Organization and Operations**, Department of the Army, 1997, s. 5-1, 5-2.

<sup>154</sup> Muzaffer Çoban, **Predicting Battle Outcomes with Classification Trees**, Naval Postgraduate School (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), 2001.

<sup>155</sup> Okan Arslan vd., “Hava Gücünün Bölgesel Mukayesesi”, **Havacılık ve Uzay Teknolojileri Dergisi**, Cilt 5, Sayı 2, ss. 33-42.



Şekil 3: Geliştirilmiş (çalışmada kullanılacak) Ishikawa Diyagramı

Tarafların nispi hava gücünün değerlendirileceği matematiksel modelin formül haline getirilmesi için girdiler tablo halinde düzenlenerek aşağıda (Tablo 1) sunulmuştur.

Güç unsurları	Personel (P)	Komuta (K)	Teçhizat (T)	Lojistik (L)	Konuş (C)	Harekât (H)
Güç faktörleri	Pilot	Liderlik/ Beceri	Uçak	Yedek parça, sarf malzemeleri	Coğrafya	Keşif
	Râsıd	Eğitim	Balon, hava gemisi	Silah, mühimmat	İklim	Mayın arama
	Destek personeli	Tecrübe	Yardımcı teçhizat (silah ve mühimmat)	Kıyafet, yiyecek, barınak	Erişim	Denizaltı arama
						Atış tanzim
						Bombardıman
						Hava muharebesi
						Uçaksavar
						Bildiri atma
Yakın hava desteği						
Ağırlık katsayısı	G <sub>P</sub>	G <sub>K</sub>	G <sub>T</sub>	G <sub>L</sub>	G <sub>C</sub>	G <sub>H</sub>

Tablo 1: Etkin hava gücünü tanımlayan girdiler.

Etkin hava gücünü (% olarak) tanımlayan matematiksel formül ve parametreleri aşağıda açıklanmıştır.

$$HG_X = 100 \times ((G_P \times P_P) + (G_K \times P_K) + (G_T \times P_T) + (G_L \times P_L) + (G_C \times P_C) + (G_H \times P_H))$$

HG<sub>X</sub>: tarafların hava gücü (% olarak); “X” tarafları (Osmanlı Ordusu, İtilaf Devletleri Ordusu) tanımlamaktadır.

G<sub>Y</sub>: Güç unsurunun ağırlık katsayısı; “Y” güç unsurunu (personel, teçhizat, harekât, vd.) tanımlamaktadır.

$$0 < G_Y < 1$$

$$G_P + G_K + G_T + G_L + G_C + G_H = 1$$

$P_Z$ : Güç faktörü performans değeri; “Z” güç faktörünü (adet, beceri, vd.) tanımlamaktadır.

$$0 < P_Z < 1$$

Güç unsurlarının ağırlık katsayıları çalışmanın bu aşamasında belirlenmiştir. Güç unsurlarının Çanakkale Cephesi’ndeki hava gücü tarafından gerçekleştirilen faaliyetler üzerindeki etkisini belirlemek için daha önce Hava Harp Akademisi’nde yapılan benzeri bir kurmay subay adayı öğrenci ödevindeki değerler çıkış noktası olarak kullanılmıştır.<sup>156</sup> Çıkış noktası olarak baz alınan değerler Hava Harp Akademisi’ndeki hava harekât derslerinde Akademi öğretim üyesi kurmay subaylar ve kurmay subay adayı öğrencilerle yapılan görüşmelerde tartışılmış ve iyileştirilmiştir. İyileştirilen değerler Harp Akademileri Komutanlığı’nda düzenlenen Havacılık Tarihi Sempozyumu’nda sunulan bildiride kullanılmış ve kabul görmüştür.<sup>157</sup> Bildiride kullanılmış olan değerler daha sonra Akademi öğretim üyesi kurmay subaylar ve Hv.K.K.nda görevli diğer kurmay subay ve komutanlarla yapılan görüşmelerde yeniden değerlendirilmiş, çeşitlendirilmiş ve iyileştirilmiştir. Yeniden değerlendirme sonrasında kabul gören ve bu çalışmada kullanılacak güç unsurları ağırlık katsayı değerleri aşağıda (Tablo 2) sunulmuştur.

Güç unsurları	Personel (G <sub>P</sub> )	Komuta (G <sub>K</sub> )	Teçhizat (G <sub>T</sub> )	Lojistik (G <sub>L</sub> )	Konuş (G <sub>C</sub> )	Harekât (G <sub>H</sub> )
Ağırlık katsayısı	0.14	0.11	0.40	0.17	0.05	0.13

Tablo 2: Güç unsurları ağırlık katsayıları

<sup>156</sup> Bahadır Yılmaz, “Çanakkale Savaşı Hava Gücü Analizi: Osmanlı ve Müttefikler”, **Çanakkale Hava Harekâtı Sunum**, Hava Harp Akademisi, 2010.

<sup>157</sup> Bülent Yılmaz, “Birinci Dünya Savaşı’nda İtilaf Devletleri ve Osmanlı Devleti Hava Güçlerinin Analizi”, **Havacılık Tarihi Sempozyumu Bildirileri 1911-1923**, Hava Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı, 2015, ss. 63-80 (bundan sonra “Yılmaz, BDS-HGA” olarak anılacaktır).

Güç faktörlerine etki eden alt bileşenler ve bunların puanlaması da Hava Harp Akademisi'nde ve Hava Kuvvetleri Komutanlığı'nda yapılan görüşmelerde ele alındığı için çalışmanın bu aşamasında belirlenmiştir. Görüşmelerde; her bir güç faktörüne etki eden elemanlar mümkün olan en yalın biçimde tanımlanmış, bu elemanların hangi baz üzerinden değerlendirilmesinin en uygun olacağı irdelenmiştir. Bu çalışma için kurgulanan yalın modelin yapısına uygun, etki değeri yüksek bileşenleri değerlendirmeye alan, karmaşadan uzak bir puanlama sistemi oluşturulması gözetilmiştir. Yukarıda bahsi geçen Havacılık Tarihi Sempozyumu'nda sunulan bildiride kullanılmış olan puanlar Akademi ve Komutanlık'ta yapılan görüşmelerde birkaç kez gözden geçirilmiş, genişletilmiş ve iyileştirilmiştir. Bu çalışma için belirlenen puanlama Ek-5 (Tablo 3)'de sunulmuştur.

Tanımlanmış olan elemanların eksikliği veya yetersizliği tarafların hava gücü etkinliğini azalttığı için puanlar matematiksel modele eksi (-) değerler olarak girdi vermektedir. Kaybedilen puan toplamı bir (1) tam puana sahip her bir güç faktöründen çıkarılarak, yukarıda matematiksel formülde tanımlanmış olan ( $0 < P_Z < 1$ ) güç faktörünün performans değeri elde edilmektedir.

Her güç faktörünün performans değerleri ileride, çalışmanın Çanakkale Cephesi'nde hava gücü unsurlarının ve harekâtların incelediği yerde verilen, görsel verilerle de desteklenmiş olan bilgilere dayanarak belirlenecektir. Belirlenen performans değerleri; matematiksel formüle uygulanmasını kolaylaştırmak için aşağıda Tablo 4'te örneği verilen matris halinde sunulacaktır.

	<b>Osmanlı Ordusu</b>	<b>İtilaf Devletleri Orduları</b>
<b>Personel (P<sub>P</sub>)</b>	P <sub>PO</sub>	P <sub>Pi</sub>
<b>Komuta (P<sub>K</sub>)</b>	P <sub>KO</sub>	P <sub>Ki</sub>
<b>Teçhizat (P<sub>T</sub>)</b>	P <sub>TO</sub>	P <sub>Ti</sub>
<b>Lojistik (P<sub>L</sub>)</b>	P <sub>LO</sub>	P <sub>Li</sub>
<b>Konuş (P<sub>C</sub>)</b>	P <sub>CO</sub>	P <sub>Ci</sub>
<b>Harekât (P<sub>H</sub>)</b>	P <sub>HO</sub>	P <sub>Hi</sub>

Tablo 4: Güç faktörü performans değerleri matrisi.

Yukarıda “Kapsam ve Sınırlar” başlığı altında tanımlanan, Çanakkale Cephesi’ndeki harekâtı iki zaman dönemine ayıran, “birinci dönem (1 Ağustos 1914 - 31 Mayıs 1915)” ve “ikinci dönem (1 Haziran 1915 - 9 Ocak 1916)” için tarafların hava gücü etkinliği aşağıdaki matematiksel formülle değerlendirilecektir.

Osmanlı Ordusu hava gücü için:

$$HG_O = 100 \times ((G_P \times P_{PO}) + (G_K \times P_{KO}) + (G_T \times P_{TO}) + (G_L \times P_{LO}) + (G_C \times P_{CO}) + (G_H \times P_{HO}))$$

İtilaf Devletleri Orduları hava gücü için:

$$HG_I = 100 \times ((G_P \times P_{PI}) + (G_K \times P_{KI}) + (G_T \times P_{TI}) + (G_L \times P_{LI}) + (G_C \times P_{CI}) + (G_H \times P_{HI}))$$

Tarafların hava gücünün birbirine nispi değeri aşağıdaki gibi değerlendirilecektir.

$$N_W = HG_{OW} / HG_{IW}$$

NW: Nispi hava gücü; “W” incelenmekte olan dönemi (birinci, ikinci) temsil etmektedir.

Tarafların birbirine göre ne oranda üstün olduğu (nispi güç) konusunda ortaya çıkacak olan değer çalışmanın sonuç bölümünde incelenecek, daha önceki çalışmalarda ileri sürülen sonuçlarla karşılaştırılacak, önceki çalışmalarda ve bu çalışmada varılan sonuçların tarihi olayların ortaya koyduğu gerçeklerle ne derece örtüştüğünün değerlendirmesi yapılacaktır.

## b. Görsel Malzemenin (Fotoğrafların) Veri Olarak Kullanılması

19. yüzyılın başında icat edilen fotoğraf insanların gerçekliği canlandırma biçimleri üzerinde etkili olmuştur.<sup>158</sup> Fotoğrafın günlük hayata girmesi 19. yüzyılın ortalarına dayanmasına rağmen teori ve metot sorunları nedeniyle sosyal bilimlerde kullanılmaya başlanması oldukça geç olarak 1930’larda gerçekleşmiştir.<sup>159</sup> Araştırma çalışmalarında

<sup>158</sup> Klaus Tenfelde, “Tarihsel Belge Olarak Fotoğraf”, **Toplumsal Tarih Dergisi** Ek’i, Haziran 2001, s. 2.

<sup>159</sup> Douglas Harper, “The image in sociology: histories and issues”, **Journal des anthropologues** [En ligne], 80-81, 2000, s. 4. Işık, optik ve fotoğraf tarihi hakkında daha geniş bilgi için bkz. Robert Hirsch, **Seizing the Light: A History of Photography**, McGraw-Hill, 2000.

fotoğrafların öneminin gittikçe artacağını öngören Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Kurumu (UNESCO) 1985 yılında fotoğrafların arşiv değerlerinin belirlenmesi konusunda bir rehber yayınlamıştır.<sup>160</sup> İletişimde görsellik çok önemli bir unsur haline gelmiş olmasına rağmen; medya, teknoloji ve sosyal bilimlerin etkileşimleri üzerine çalışmalarda fotoğraf konusunun genellikle ihmal edilmesi dikkat çekicidir.<sup>161</sup> Görsel verilerin tarih araştırmalarında kullanılması üzerine önemli yayınlardan sayılan “Eyewitnessing” isimli eserinde Peter Burke, tarih araştırmacılarının yazılı kaynakların yer aldığı arşivlere kıyasla fotoğrafların yer aldığı arşivlerden çok daha nadiren faydalandıklarından şikâyet etmektedir.<sup>162</sup>

Antropoloji ve sosyoloji alanında çalışan ve günümüz toplumlarını konu edinen araştırmacılar konularına ilişkin görsel veriyi fotoğraf veya film (video) çekimi şeklinde kendileri oluşturmaktadır. Tarih ise araştırmalarına geçmiş zamandaki olguları konu olarak aldığı için yaşanmış ve tamamlanmış olayları inceler. Dolayısıyla; tarihçinin üzerinde çalıştığı olaylar tek ve tekrarlanmaz niteliktedir.<sup>163</sup> Bu nedenle tarihçi verilerini kendisi oluşturma imkânına sahip değildir. Bu durum; tarih araştırmasında kullanılacak fotoğrafı önemli ölçüde bakir ve masum, araştırmacının amacına göre kurgulanmamış kılmaktadır. Bu özellik geçmişe ait fotoğraflara nesnel bir nitelik kazandırmakla beraber tarih çalışmalarında fotoğrafın veri olarak kullanılması konusunda teori ve metod alanında değişik görüşler yer bulmaktadır. Post-modern görüşe göre her türlü veri gerçeğin kendisini temsil etmez çünkü gerçek zamana ve mekâna (kültürel ortama) bağlı olarak farklılaşır anlayışı ortaya çıkmıştır. Bu tartışmalar devam ededursun; sosyal bilimlerin tüm tutuculuğuna karşın, fotoğrafların bilimsel metotların eleştirel yaklaşımıyla birlikte sosyal bilimler alanındaki araştırmalarda da kullanılması kaçınılmaz bir hal almıştır.<sup>164</sup>

<sup>160</sup> **The archival appraisal of photographs: a RAMP study with guidelines**, United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization, 1985.

<sup>161</sup> Grant Blank vd. (ed.), **New Technology in Sociology: Practical Applications in Research and Work**, Transaction Publishers, 1989; Brian Winston, **Media, Technology and Society**, Routledge, 1998 ve Asa Briggs, Peter Burke, **A Social History of the Media**, Polity Press, 2005 gibi bu alandaki önemli 300-400 sayfalık çalışmalarda fotoğraf konusuna sadece 1-2 sayfa ayrılmıştır.

<sup>162</sup> Peter Burke, **Eyewitnessing-The Use of Images as Historical Evidence**, Reaktion Books, 2001, s. 10.

<sup>163</sup> Fatma Acun, **Yakın Dönem Tarihi Metodolojisi**, Hacettepe Üniversitesi Yayınları, 2008, s. 51.

<sup>164</sup> Post-modern görüşte fotoğrafla ilgili tartışmalar için bkz. Leslie Mullen, **Truth in Photography: Perception, Myth and Reality in the Postmodern World**, University of Florida (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), 1998.

Yazılı belge kullanan tarihçi ancak yazıya aktarılan, günümüze kadar ulaşabilen ve kendisinin de ulaşmasına müsaade edilen belgelerin yansıttığı kadarıyla geçmiş olaylar hakkında veri/bilgi edinebildiği gibi, fotoğrafları kullanarak geçmişteki olayları inşa etmeye ve anlamlandırmaya çalışan tarihçi de ulaşabildiği fotoğraflarla sınırlı görsel veriden faydalanabilecektir.<sup>165</sup> Ulaşabildiği fotoğraflar da araştırma konusuna, araştırmasına temel olan hipoteze (hipotezlere) veya soruya (sorulara) cevap olmak üzere çekilmiş fotoğraflar olmayacaktır. Zaman içinde geriye doğru gittikçe, fotoğrafların muhafaza edilmesiyle (saklanması, depolanması) ilgili idari ve teknik sorunlardan dolayı tarihçinin ulaşabileceği (tarihçiye ulaşan) fotoğraf nicelik olarak azalacağı gibi, nitelik olarak da zayıflayacaktır.<sup>166</sup> Sorunun idari yönü her dönem tarihçisinin sıkıntısıdır ve fotoğrafın tarihi veri olarak kullanılmasıyla ilgili başka sorunlarla da iç içedir. Belli bir mekân ve zamanda belli bir olguyu belgeleyen ve bir arada bulundurulmuş bir dizi fotoğraf zaman içinde çeşitli nedenlerle birbirinden ayrılmakta, müzelerin, resmi veya özel arşivlerin ve koleksiyoncuların raflarında yeni yerlerini almaktadır. Bu durum, araştırmacının konu bütünlüğünü sağlayacak fotoğraflara topluca ulaşmasını neredeyse imkânsız kılmaktadır.

Yukarıda özetlenen sıkıntılara rağmen, sosyal bilimlerin diğer alanlarında olduğu gibi “gelecekte görselliği kullanmadan tarih yazılamayacağı tahmin edilebilir” görüşü gün geçtikçe daha çok geçerlilik kazanmaktadır.<sup>167</sup>

Tarih çalışmalarında kullanılacak görsel veriler çok çeşitlidir. Fotoğraf, kartpostal, poster, harita, pul, piyango bileti gibi üzerinde görüntü, resim, çizim, kroki ve benzeri öğeler bulunan materyaller tarih araştırmacısının faydalanabileceği iki boyutlu görsellerdir. Kıyafetler, nişan ve madalyalar, heykeller, binalar, makine ve araçlar da tarih araştırmacısının faydalanabileceği üç boyutlu görsellerdir. Fotoğraflar; hakkında okunan veya duyulan bir olgunun meydana geldiğinin kanıtı olmakta, sözün

<sup>165</sup> Tarih çalışmalarında resmi arşiv kaynaklarından faydalanmadaki sorunlar hakkında bkz. Oktay Özel, “Osmanlı Demografi Tarihi ve Osmanlı Arşivleri”, **Uluslararası Türk Arşivleri Sempozyumu (Tebliğler - Tartışmalar)**, Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, 2006, s. 54-66.

<sup>166</sup> Görsel verilerin tarih araştırmalarında kullanılması hakkında bkz. Fatma Acun, “Görsellik ve Yakın Dönem Tarih Araştırmalarında Kullanımı”, **Kebikeç**, Sayı: 18, 2004, ss. 95-118.

<sup>167</sup> Acun, **Yakın Dönem Tarihi Metodolojisi**, s. 52.



güçlülüğünü ortaya koymaktadır.<sup>168</sup> Bu çalışmada; sosyal bilimler alanındaki diğer araştırmalarda yer alan görsel veriler arasında öne çıkan fotoğraf yazılı belgelerle beraber temel veri kaynağı olarak kullanılacaktır. Çalışmada; harita, kroki, karikatür, kartpostal ve resim kullanılarak da görseller çeşitlendirilecektir.

Bu çalışmada Birinci Dünya Savaşı yıllarında Çanakkale Cephesinde çekilmiş fotoğraflar kullanılmaktadır. Kullanılan fotoğrafların çok büyük bir kısmı Çanakkale Cephesi'nde Osmanlı Ordusu tayyare bölüklerinin resmi fotoğrafçısı olan Onbaşı Herman Scheuffler tarafından çekilmiş fotoğraflardır. Almanya'da Eschwege kasabasında fotoğrafçılık yapan Scheuffler savaş başladığında silahaltına alındıktan bir süre sonra Osmanlı Ordusu tayyare bölüklerinde resmi fotoğrafçı olarak görev yapmak üzere tayin edilmiştir. Scheuffler'in, Çanakkale Cephesi'nde görev yaptığı Birinci Dünya Savaşı sırasında yeni ve kendisinin de önceden düşünmediği bir misyonu üstlendiğini söyleyebiliriz. Bir yandan görevi gereği, tayyare bölüklerinin normal işleyişlerini aksatmadan, cephedeki hava gücü faaliyetlerini kurgusuz, olduğu gibi belgelerken, diğer yandan Çanakkale Cephesi'ndeki sosyal yaşamdan kareler de doğaçlama olarak fotoğraf makinesinin kadrajına girmiştir. Meinecke'nin albümünde toplanan fotoğraflarından, Scheuffler'in hem kendisine verilen cephe görevini büyük bir titizlikle yerine getirdiğini, hem de kendisine ve mesleğine saygısını cephe şartlarında bile hiç eksik etmediğini görmekteyiz. Scheuffler Birinci Dünya Savaşı'nın Osmanlı Devleti için bittiği son güne kadar Çanakkale Cephesi'nde görev yapmıştır. Ülkesine dönerken cephede çektiği fotoğrafların kendisinde kalan kopyalarını beraberinde götürmüştür. Çanakkale Cephesi'nde Osmanlı Ordusu için pilot olarak görev yapan Mülazım-ı Evvel Emil Meinecke 1968 yılında Scheuffler'i Almanya'da ziyaret etmiştir. Çanakkale Cephesi'nde beraber görev yaptığı silah arkadaşlarının izini 1960 yılından beri süren ve onları ziyaret eden Meinecke, diğer eski silah arkadaşlarını ziyaretlerinde yaptığı gibi, Scheuffler'den tüm fotoğraflarını almıştır. Meinecke'nin kendi havacılık hayatının tüm görsellerini biriktirdiği toplam altı fotoğraf albümü ve belgeler 1998 yılında oğlu Hans Meneke'den satın alınmıştır.<sup>169</sup> Albümlerde; Çanakkale Cephesi'nde

<sup>168</sup> Susan Sontag, "On Photography", **Communication in History**, Routledge, 2007, s. 175; Adnan Sofuoğlu, Seyfi Yıldırım, "I. Dünya Savaşı'nda Görsel Propaganda", **100. Yılında I. Dünya Savaşı Uluslararası Sempozyumu**, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, 2015, s. 903.

<sup>169</sup> Emil Meinecke'nin oğlu, soyadının doğru telaffuz edilmesini sağlamak amacıyla yazılışını değiştirmiştir. Emil Meinecke albümleri ve belgelerinin temin edilmesi süreci hakkında bilgi için bkz.

havacıların yaşamı ve hava gücü faaliyetlerine ait 367 adet orijinal ve büyük bir kısmı daha önce yayınlanmamış fotoğraf bulunmaktadır. Çeşitli araştırmacılardan, eski havacı ailelerinden ve müzayedelerden satın alma, bağış veya dijital kopya olarak Çanakkale Muharebeleriyle ilişkili 171 adet görsel malzeme daha temin edilmiştir. Literatür taraması sırasında karşılaşılan konuyla ilgili görsel malzeme de bu çalışmada yardımcı olarak kullanılmıştır.

Çalışmada kullanılan, büyük çoğunluğu resmi arşivlerde bulunmayan ve daha önce yayınlamamış olan fotoğraflar, Birinci Dünya Savaşı yıllarındaki muharebe şartlarında Çanakkale Cephesi'nde çekilmiş ve baskısı yapılmıştır. Cephedeki hava gücü faaliyetlerinin kayıt altına alınması için görev gereği olarak çekilen, sanatsal kaygı taşımayan fotoğraflar hakikilik, güvenilirlik, anlamlılık ve temsil edebilirlik niteliklerine sahiptir.<sup>170</sup>

Çalışmada yer verilen fotoğraflar satın alma yoluyla veya izinli çoğaltma yoluyla temin edildikleri için kullanılmaları konusunda sorun yoktur.<sup>171</sup> Çalışmada kullanılan tüm fotoğrafların ve diğer görsel verilerin kaynağı kullanıldıkları yerde belirtilmiştir.

Çalışmada kullanılan fotoğrafların değerlendirilmesinde niteliksel tahlil metodu rehber alınmıştır. Niteliksel tahlil için fotoğraf okuma (tahlil ve tasvir) yöntemi kullanılmıştır.<sup>172</sup> Görsel verilerin niteliksel tahlilinde eleştirel yaklaşım esasları gözetilmiş, görsel verilerin değerlendirilmesi konusunda daha önce yapılmış çalışmalardan, fotoğraf arşivi bulunduran ve yöneten kuruluşların başvuru amacıyla

---

Bülent Yılmaz, **Çanakkale Savaşı'nın Bilinmeyen Cephesi: Hava Savaşları**, Türkiye Barolar Birliği, 2010. Emil Meinecke fotoğraf albümleri ve belgelerinin satın alma sürecine ait yazışmalar ve makbuzların kopyası 2006 yılında Hv.K.K. Genel Sekreterlik, Tarihçe Şube Müdürlüğü'ne teslim edilmiştir. Orijinalleri şahsi arşivime ait olan fotoğrafların kopyaları; önceden haber verilmesi ve kaynak gösterilerek ticari olmayan yayınlarda kullanılması şartıyla Hv.K.K. Genel Sekreterlik, Tarihçe Şube Müdürlüğü'ne teslim edilmiştir. Ancak; birçok resmi yayında haber verilmeden kullanıldığı, TSK personeli tarafından hazırlanmış ticari yayınlarda da izinsiz kullanıldığı, bilimsel ve genel etik anlayışına aykırı davranıldığı görülmektedir.

<sup>170</sup> Fotoğrafların tarihi belge olarak değerlendirilmesi için sahip olmaları gereken nitelikler için bkz. Acun, **Yakın Dönem Tarihi Metodolojisi**, ss. 55-58.

<sup>171</sup> Araştırma çalışmalarında fotoğraf kullanımında etik sorunların tartışması ve bazı çözüm önerileri için bkz. Andrew Clark, "Haunted by images? Ethical moments and anxieties in visual research", **Methodological Innovations Online**, 8, 2013, s. 68-81. Konunun çok yönlü olarak ele alındığı bir tartışma için bkz. Arthur Schlesinger, Jr., "On the Writing of Contemporary History", **The Atlantic Monthly**, March 1967.

<sup>172</sup> Acun, **Yakın Dönem Tarihi Metodolojisi**, ss. 155-160.

kullandığı yayınlarından faydalanılmıştır.<sup>173</sup> Ortaya konulan bilgilerle ilgili algının kuvvetlendirilmesi için görsel canlandırma çalışması yapılırken de konuyla ilgili eserlerden faydalanılmıştır.<sup>174</sup>

Çalışma sırasında; Çanakkale Muharebeleri hakkında görsel içeren çeşitli yayınlar incelenirken, görsellerin, özellikle fotoğrafların tanımlanmasında büyük hatalar yapıldığı gözlenmiştir. Bilgisizlikten kaynaklanan yanlış kullanımın en belirgin örneklerinden biri; İstiklâl Harbi'nden sonra Erkân-ı Harbiyye zâbitânının Deniz Tayyare Bölüğüne yaptığı ziyarete ait fotoğrafın, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Atatürk ve Çanakkale Savaşlarını Araştırma Merkezi tarafından yayınlanan hakemli dergi statüsündeki Çanakkale Araştırmaları Türk Yılığ dergisinin kapağında Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi'ne ait gibi yayınlanmasıdır.<sup>175</sup> Görsel içerikli yayınların büyük bir kısmında, Çanakkale Muharebeleri'nde hava gücünü yok sayarcasına Çanakkale Cephesi'nde hava gücü faaliyetleri konusunda görsel bulunmadığı da gözlenmiştir. Yayınlarda kullanılan görseller üzerinde mülkiyet hakkı olan taraflardan izin alınmamış olması, görsellerin kaynak gösterilmeden kullanılması da konunun etik boyutuna dikkat çekmektedir. Birinci Dünya Savaşı, Çanakkale Cephesi ve Muharebeleri, askeri tarih ve havacılık tarihi alanlarında eğitim ve bilgi birikimi olmayanlar tarafından yapıldığı anlaşılan yayınlardaki görsel kullanım yanlışları, tanımlama ve alt yazı hataları ve etik ihlali ayrı bir çalışma ile incelenmeye ihtiyaç göstermektedir.<sup>176</sup>

<sup>173</sup> Görsel verilerin değerlendirilmesinde eleştirel yaklaşım konusunda bkz. Gillian Rose, **Visual Methodologies**, SAGE Publications, 2001. Library of Congress tarafından kullanılan başvuru yayını için bkz. Helena Zinkham, "Reading and Researching Photographs", **Photographs: Archival Care and Management**, Society of American Archivists, 2006, ss. 59-77.

<sup>174</sup> Mekân ve zaman içinde sebep-sonuç ilişkilerinin görsel temsili konusunda bkz. Edward R. Tufte, **Visual Explanations**, Graphics Press, 2005.

<sup>175</sup> **Çanakkale Araştırmaları Türk Yılığ**, Yıl: 12, Sayı: 17, 2014, s. kapak. Kullanılan fotoğrafın arka planı rötuşlanarak mekânın Çanakkale Cephesi'ne ait olmadığı gizlenmeye çalışılmıştır, derginin bilimsel etik anlayışı sorgulanır hale gelmiştir.

<sup>176</sup> Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi ve Muharebeleri üzerine görsel içerik ağırlıklı olan ve yukarıda özetle bahsedilen sorunları içeren yayın örnekleri için bkz. **Çanakkale Savaşları Fotoğrafları**, Türkiye Güzel Sanatları Geliştirme Vakfı, y.t.y.; **Çanakkale - 1915**, Milli Savunma Bakanlığı, 1999; Hanri Benazus, **Kanla Yazılan Destan Çanakkale**, Toplumsal Dönüşüm Yayınları, 2006; Halil Ersin Avcı, Mehmet Ali Bingöl, **Çanakkale Savaşı Karikatürleri**, Truva Yayınları, 2006; Türkmen, **Çanakkale Tarihi IV**, Değişim Yayınları, 2008; Lokman Erdemir, **Fotoğraflarla Çanakkale Savaşı**, Tarih Bilincinde Buluşanlar Derneği, 2012; Fahri Özdemir, **Bir Hürriyet Öyküsü**, Hürriyet, 2015; **100. Yılında Fotoğraflarla Çanakkale**, TBMM Basın, Yayın ve Halkla İlişkiler Başkanlığı, 2015; Vahdettin Engin, **Çanakkale Kahramanları**, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2015; Fahri Özdemir, Ahmet Uslu,

### c. Terimler, İsimler ve Tarihlerin Kullanımı

Çalışmada geniş ölçüde yerli ve yabancı askeri literatürden faydalanılmaktadır. Aktarılan olaylar askeri faaliyet/harekât niteliğindedir ve harekât konsepti kavramları çerçevesinde incelenmektedirler.<sup>177</sup> Hem Osmanlıca, hem Türkçe, hem de yabancı dilde askeri literatürde yer alan terimler sivil yaşamda ve günlük hayatta az bilinmektedir. Daha önce yapılan çalışmalarda; Çanakkale Cephesi'nde hava gücü kullanan yabancı devletlere ait kaynaklara, özellikle Fransız ve Alman birincil kaynaklarına başvuruda bulunulması büyük ölçüde ihmal edildiği için bu kaynaklarda geçen askeri tabirlerin Türkçe karşılıkları da bulunmamaktadır. Yabancı askeri tabirlerin çoğu ilk defa bu çalışmada geçtikleri için Türkçe karşılıkları da ilk defa bu çalışmada verilmektedir. Her dönemde her ülkedeki askeri veya sivil yapı içinde kullanılan terimlerin diğer dillerde tam karşılıkları çoğu kez bulunmamaktadır. Bu durum özellikle teşkilat yapısında yer alan birimler, makam isimleri ve rütbelere konusunda karışıklığa neden olmaktadır. Birinci Dünya Savaşı yıllarında kullanılan yerli veya yabancı askeri tabirlerin bir kısmı günümüzde artık kullanılmamaktadır veya anlamları değişmiş olarak kullanım görmektedir. Bu nedenle güncel askeri sözlükler yeterli olmamaktadır.

Yukarıda açıklanan durumdan ortaya çıkabilecek yanlış anlaşılmaları ve karışıklığı önlemek amacıyla, aşağıda açıklanan yöntem kullanılmıştır.

Yabancı askeri terimler (birlik isimleri, makam isimleri, rütbelere, askeri teçhizat, vb.) Türkçe karşılıkları ile ilk geçtikleri yerde parantez içinde orijinal halleri sunulmuştur.<sup>178</sup> Gerektiğinde dipnotlarda açıklamalar verilmiştir. Yabancı askeri terimlerde numaralandırma varsa, alıntı yapıldıkları kaynaktaki orijinal hallerinin kullanılması tercih edilmiştir.

Yabancı şahıs isimleri ve diğer özel isimler orijinal halleri ile kullanılmıştır. Yabancı kısaltmalar da orijinal halleriyle kullanılmıştır. Coğrafi yer isimlerinde kendi dönemindeki belgelerde veya alıntı yapılan kaynaktaki geçen orijinal halinin kullanılması

---

**Bir Destanın Tanıklığı**, Hürriyet, 2016; **100'üncü Yılında Çanakkale Muharebeleri ve Atatürk**, Genelkurmay Basımevi Müdürlüğü, y.t.y.

<sup>177</sup> Hava harekâtı tarzları ve ilgili tanımlar için bkz. **Taktik Hava Harekatı Nevileri**, Hava Teknik Okulları Komutanlığı, Harekat İdari ve Lojistik Yönetim Okulu, 1995.

<sup>178</sup> Osmanlı Ordusu'nda kullanılan rütbelerin İngilizce yayınlarda kullanılması konusunda bkz. Bülent Yılmaz, "A Question of Rank", **Air Enthusiast**, No. 76, July-August 1998, s. 79.

tercih edilmiştir. Güncel karşılıkları ilk kullanıldıkları yerde parantez içinde verilmiştir.<sup>179</sup>

Yerli ve yabancı terimlerin veya isimlerin sıkça kullanılmasının gerekli olduğu durumlarda kısaltma şeklinde kullanılması tercih edilmiştir. Açık terim veya ismin ilk kullanıldığı yerde ileride kısaltma olarak nasıl anılacağı ana metinde parantez içinde veya dipnotta belirtilmiştir.

Osmanlıca terimlerin (makam isimleri, vb.) kendi dönemlerindeki orijinal halleri ile kullanılması tercih edilmiştir. Günümüzde kullanımdan düşmüş veya eski zamanlara göre anlamı değişmiş terimler için metin içinde geçtikleri ilk yerde parantez içinde sadeleştirilmiş veya güncel Türkçe karşılıkları verilmiştir. Askeri terimler ve teçhizat için güncel Türkçe hallerinin kullanılması tercih edilmiştir (örneğin; “tüfenk” yerine “tüfek”, “tayıre” yerine “uçak”). Tayyare Mektebi, Tayyare Bölüğü, vb. özel isimler bu uygulama dışında tutulmuştur.<sup>180</sup> Osmanlıca veya yabancı tabirlerin, isimlerin ve yer adlarının Türkçe karşılıkları ile kullanılmasına ihtiyaç duyulduğunda, burada bahsedilen esaslar öncelikli olmak üzere, “Kaynakça” bölümünde sıralanmış olan sözlükler, ansiklopediler ve başvuru eserlerinden faydalanılmıştır.<sup>181</sup> Benzeri yabancı terimlerde de dönemin en yakın eş değeri tabirler kullanılmıştır (Secretary of State for War karşılığı Harbiye Nazırı, vb.). Askeri tarih literatüründe yaygın kullanımı ile yerleşmiş olan deyimler oldukları gibi kullanılmıştır (örneğin: “Birleşik Krallık” yerine “İngiltere”).

Tarihler ana metinde miladi takvime göre verilmiştir; aksi bir kullanım olursa tarihin hangi sistemde olduğu belirtilmiştir. Belge veya başvuru eserinde farklı sistemde tarih geçiyorsa miladi tarihin yanında parantez içinde orijinal hali verilmiştir.<sup>182</sup> Takvim ayları isimlerinin kısaltıldıkları yerde ilk üç harfleri kullanılmıştır.

<sup>179</sup> Osmanlı yer adları konusunda eksiksiz bir yayın bulunmamaktadır; yardımcı yayınlar için bkz. Nuri Akbayar, **Osmanlı Yer Adları Sözlüğü**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2001; Tahir Sezen, **Osmanlı Yer Adları**, BOA, Ankara, 2006.

<sup>180</sup> Anlam bütünlüğünü korumak amacıyla, çoğu yerde kendi dönemlerindeki isimlerin (tayyare bölüğü, tayyare istasyonu, vb.) kullanılması tercih edilmiştir.

<sup>181</sup> Osmanlıca kelimeler için eksiksiz bir sözlük bulunmamaktadır; yardımcı yayın için bkz. Ferit Develioğlu, **Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lûgat**, Aydın Kitabevi Yayınları, 1993.

<sup>182</sup> Hicri ve Rumi tarihlerin Miladi tarihe çevrilmesi için bkz. Gazi Ahmed Muhtar Paşa, **Takvîmü's Sinîn**, Genelkurmay Basımevi, 1993.

### 3. ÇALIŞMANIN YAPILANDIRILMASI

Bu tez; girişin ardından üç bölüm olarak çalışılmıştır.

Çalışmanın giriş bölümünde; konu tanıtılmış, araştırmanın amacı açıklanmış, kapsam ve sınırları belirlenmiştir.

Literatür değerlendirmesi de giriş bölümünde yapılmıştır. Önce, Çanakkale Cephesi hava gücü faaliyetleri (harekâtı) ile doğrudan ilgili olan yüksek lisans tezinin değerlendirmesi yapılmış, sonra konuyla dolaylı olarak ilgili olan yüksek lisans ve doktora tezlerinin değerlendirmesi yayın tarihi sırasıyla yapılmıştır. Birinci Dünya Savaşı Çanakkale Cephesi'nde hava gücü faaliyetleri hakkında Genelkurmay Başkanlığı yayınlarının değerlendirmesi yapılmıştır.

Tarih araştırması alanında ilk defa bu çalışmada kullanılan, nitelik ve nicelik verileri bir arada kullanan karma araştırma yönteminin uygulama alanlarından biri olan “Nispi Güç Analizi” yöntemi genel hatlarıyla açıklanmış ve çalışmada kullanılacak olan matematiksel model kurgulanmıştır. Çalışmanın desteklenmesinde veri olarak kullanılacak fotoğrafların nitelik tahlilinde uygulanacak yöntem belirtilmiştir.

Çalışmanın inceleme konusu değişik ülkelerin silahlı kuvvetlerinde askeri havacılıkla ilgili olduğu için, kullanılan yerli ve yabancı terimlerle ilgili yaklaşım da giriş bölümünde açıklanmıştır.

Birinci bölümde; 20. yüzyılın başından itibaren savaş alanlarındaki çatışmaları üçüncü boyuta, göklere taşıyan havacılığın askeri alanda ilk kullanıma girmesi ve gelişimi arka plan bilgisi ve ana hatlarıyla verilmiştir. İlk önceleri şahsi girişimlerle ve sportif amaçla geliştirilip kullanılan havacılığın zaman içinde orduların ilgisini çekmesi ve silahlı kuvvetler tarafından kullanımı için atılan ilk adımlar bu bölümde açıklanmıştır.

Herhangi bir silahlı kuvvetin hava gücünü kullanma doktrini onu oluşturan düşünsel, kültürel ve politik içerikten bağımsız olarak anlaşılamayacağı için Çanakkale Cephesi'ndeki çatışmalara taraf olan ülkelerde savaşın başlamasına kadar olan dönemde askeri havacılığın gelişimi birinci bölümde etraflı olarak açıklanmıştır.<sup>183</sup> Osmanlı

<sup>183</sup> Sebastian Cox and Peter Gray (ed), **Air Power History: Turning Points from Kitty Hawk to Kosovo**, Routledge, 2013, s. x. Askeri kuvvetlerin amaçlarına ulaşmak için uyguladıkları hareket tarzının

Ordusu'nun Çanakkale Cephesi'nde çatıştığı İtilaf Devletleri'nden Fransa ve İngiltere ordularında askeri havacılık öncelikle ele alınmış, etraflı olarak incelenerek Çanakkale Muharebeleri'ndeki durumlarının daha iyi anlaşılmasına zemin hazırlanmıştır. İlk sırada; uçakların askeri amaçla kullanılmasında öncü olan Fransa askeri havacılığı anlatılmıştır. Bunu; Çanakkale Cephesi'nde İtilaf Devletleri Orduları arasında hava gücünü en yoğun kullanan İngiltere askeri havacılığının anlatılması izlemiştir. İngiltere'nin Çanakkale Cephesi'nde hava gücünü Kraliyet Deniz Hava Kuvveti (Royal Naval Air Service - RNAS) oluşturduğu için İngiliz deniz hava gücünün gelişimine ağırlık verilmiştir. Çanakkale Cephesi'nde görev yapan İtilaf Devletleri askeri havacılığı açıklandıktan sonra, Osmanlı Ordusu'nun hava gücü unsurları konusunda büyük ölçüde bağımlı olduğu müttefiki Almanya askeri havacılığı anlatılmıştır.

Osmanlı Ordusu bünyesinde Türk havacılığının kuruluşu ve gelişimi birinci bölümde incelenmiştir. İlk önce; Osmanlı Ordusu'nda askeri havacılığın Avrupa ülkeleriyle eş zamanlı olarak kuruluş safhası anlatılmıştır. Uçakların harp sahasında ilk kullanımlarının gerçekleştiği Osmanlı-İtalyan Harbi (1911-1912) ve Balkan Harbi (1912-1913) sırasında askeri havacılıktaki gelişmeler ve Osmanlı Ordusu'nun elde ettiği tecrübeler açıklanmıştır. Birinci Dünya Savaşı'ndan hemen önce kazanılan tecrübelerin Osmanlı Ordusu hava gücüne sağladığı nitelik üstünlüğe dikkat çekilmiştir.

İkinci bölüme Birinci Dünya Savaşı'nın başlaması, Osmanlı Devleti'nin savaşa dâhil olması ve Çanakkale Cephesi'nin açılmasının sebepleri kısaca açıklanarak başlanmıştır. Çanakkale Cephesi'nde hava gücü unsurlarını kullanan İtilaf Devletleri Ordusu'nun ve Osmanlı Ordusu'nun bu çalışma için belirlenen zaman dilimindeki durumu ve gelişimi ayrıntılı olarak incelenmiştir. Çanakkale Cephesi'nde çatışan tarafların hava gücünden beklentileri, bu konudaki hazırlıkları, ellerindeki kaynakların beklentilerini karşılayabilme kabiliyeti ve muharebelerde yaşanan olaylar açıklanmıştır. Osmanlı Ordusu Birinci Dünya Savaşı süresince askeri havacılık alanında, eğitim, komuta, teçhizat ve lojistik destek konularında büyük ölçüde Alman İmparatorluğu'ndan aldığı askeri yardıma bağlı olduğu için Alman Ordusu hava gücündeki gelişmeler ve bunların Osmanlı Ordusu hava gücü üzerindeki etkilerinden bahsedilmiştir.

Cephede çarpışan tarafların hava gücünde görev yapan personelinin ve komuta kademesindekilerin eğitim durumları ve tecrübe seviyeleri açıklanmıştır. Taraflarca kullanılan hava gücü teçhizatı, silah sistemleri ve yardımcı teçhizatın (deniz uçakları, kara uçakları, sabit balonlar, hava gemileri, bombalar, makineli tüfekler, haberleşme sistemleri, vb.) imkân ve kabiliyetleri tanıtılmıştır. Hava gücü unsurlarının lojistik destek imkânları, cephedeki konuşu ve icra ettikleri harekâtlar anlatılmıştır. Böylece; tarafların hava gücü, nispi güç analizi modelinde tanımlanan personel, komuta, teçhizat, lojistik, konuşu ve harekât gibi güç unsurlarının gerçek durumunu ortaya koyacak şekilde açıklanmıştır.

Burada açıklanan olguların incelenmesi cephede çatışan tarafların nispi güç analizine temel oluşturan sayısal değerlerin belirlenmesini sağlamıştır. Arşiv belgeleri, resmi yayınlar ve diğer dokümanlardan elde edilen veriler kullanılarak nispi hava gücü analizi için tanımlanan modelde yer alan güç faktörlerine sayısal değerler atanmış, güç faktörü performans değeri matrisleri bu bölümde oluşturulmuştur.

Çanakkale Cephesi'ndeki hava gücü faaliyetleriyle ilgili görsel verilerin etraflı değerlendirilmesi ve bunlara eklerde yer verilerek çalışmanın desteklenmesi de bu bölümde yapılarak, nispi güç analizinde kullanılan güç faktörü performans değerleriyle ilgili gerekçeler kuvvetlendirilmiştir.

Üçüncü bölümde, sayısal değerler kullanılarak Osmanlı Ordusu ve İtilaf Devletleri Ordusu hava güçlerinin nispi güç analizinin uygulaması yapılmıştır. Uygulama; yukarıda kapsam ve sınırlar başlığı altında tanımlanan iki dönem için gerçekleştirilmiştir. Bir önceki bölümde oluşturulan güç faktörü performans değeri matrislerindeki sayısal veriler, yukarıda giriş bölümünde tanımlanmış olan matematiksel modelle belirlenen nispi hava gücü formülüne uygulanmıştır. Elde edilen sonuçlar ve Çanakkale Cephesi'ndeki hava gücü faaliyetlerinin tarihe mal olmuş sonuçlarının karşılaştırmalı değerlendirmesi yapılmıştır. Önceki çalışmaların öne sürdüğü yorumlar da bu çalışmada elde edilen sonuçla kıyaslanmıştır.

Sonuç bölümünde; bu çalışmada ilk defa kullanılan nispi güç analizi yönteminden elde edilen sonucun Çanakkale Cephesi'ndeki muharebelerin tarihe mal olmuş sonucu ile uyumu incelenmiştir. Geçmiş savaşlarda mevcut askeri güç unsurlarının yerinde ve



doğru kullanımından elde edilen neticelerin incelenmesinin silahlı kuvvetler tarafından geleceğin muharebelerinde yer alacak askeri gúc unsurlarının tasarımına ve daha etkin kullanımına sağlayacağı katkıya işaret edilmiştir. Nispi gúc analizi yönteminin kuvvetli ve zayıf yanları da bu bölümde eleştirel yaklaşımla gözden geçirilmiştir. Bu çalışmada yer alan yöntemi kullanarak ileride yapılacak tarih araştırmaları için iyileştirme önerilerinde bulunulmuştur. Tarih araştırması çalışmalarında verilerin matematiksel modellere uygulanabilir sayısal değerler haline getirilmesinin tarih biliminin gelişmesindeki önemine değinilmiştir. Geçmişteki olayların sebeplerini ve günümüze kadar uzanan sonuçlarını araştırmak ve anlamak için bir araç olarak kullanılacak nispi gúc analizi yönteminin daha kapsamlı tez konusu olarak çalışılabileceğine işaret edilerek çalışma sonlandırılmıştır.

# BİRİNCİ BÖLÜM

## BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI ÖNCESİ

### ASKERİ HAVACILIĞININ DOĞUŞU ve GELİŞİMİ

#### I. HAVACILIĞIN BAŞLANGICI VE ASKERİ AMAÇLARA YÖNELİK GELİŞİMİ

Wilbur ve Orville Wright 17 Aralık 1903 günü Kitty Hawk kasabasının rüzgârlı sahilinde insan taşıyan motorlu bir uçakla kontrollü ve sürdürülebilir uçuşu tarihte ilk defa gerçekleştirdiklerinde beş yıldır devam eden sistematik çabalarının mutlu sonucuna ulaşmışlardı.<sup>184</sup> İnsanlık tarihinde çığır açacak olan yeni keşiflerinin insanoğluna nasıl hizmet edeceği konusunda ise kafaları karıştı. Uçuşun sırrı çözüldüğüne göre artık herkes göklere hâkim olabilirdi; bu durumda savaşlar gereksiz olacaktı ve uçaklar barış için insanoğluna hizmet edebilirdi. Ancak; yeni keşiflerine pazar aradıklarında ilk müşterileri silahlı kuvvetler oldu.<sup>185</sup>

Wright kardeşlerin başarısının temeli yaklaşık 150 yıl önce başlayan Sanayi Devrimi'ne dayanıyordu. 15inci yüzyılda matbaanın icadı ilk kıvılcımı çakılmıştı; artık bilgi yazılı kayıt halinde çoğaltılabiliyordu. 18nci yüzyılda buhar gücünün üretim ve ulaşımda yer almasıyla malların üretiminde ve tüketici pazarlarına ulaşmasında yaşanan büyük verim artışı Sanayi Devrimi'nin gerçekleşmesini sağladı. 19uncu yüzyılda telgrafın icadı ile birbirinden çok uzak yerler arasında bilgi iletimi artık ışık hızında gerçekleşiyordu. Bütün bunların bileşimi; malların, insanların ve bilginin hızlı iletimi; 20nci yüzyılın başında Wright kardeşler ve çağdaşları birçok kişinin değişik uçakları geliştirmesinde etkili oldu.

---

<sup>184</sup> Bazı kaynaklarda; insan taşıyan araçla, motorlu ve kontrollü ilk uçuşun Wright kardeşlerden daha önce gerçekleştirildiği şeklinde bilimsel gerçeklere dayanmayan ifadeler yer almaktadır. Wright kardeşlerden önceki uçma girişimlerinin hiçbirinde havadan ağır taşıtın (uçanın) her üç ekseninde (uzunlamasına, enlemesine ve dikey eksenler) hareket kontrolü (yatış, yunuslama ve sapma hareketleri) gerçekleştirilmediği için söz konusu ifadeler geçersizdir.

<sup>185</sup> Wright kardeşlerin havacılık çalışmaları için bkz. Fred C. Kelly, **The Wright Brothers**, Ballantine Books, 1950.

Havacılığın askeri alana girişi Wright kardeşlerin başarısından daha geriye dayanıyordu. 1783 yılında Fransa’da Joseph ve Etienne Montgolfier kardeşlerin sıcak hava balonları ile gerçekleştirdikleri ilk başarılı balon uçuşlarından sonra 1794’te Fransız Devrimi sırasında Cumhuriyetçi Ordu sabit balonları muharebe alanında kullandı.<sup>186</sup> Tüm dünyada silahlı kuvvetlerde yaygın olarak görülen muhafazakâr tutumlara rağmen havacılık artık askeri alana da girmişti. Balonların havaya yükselmesinde havadan hafif gazların kullanılması ve balonların altına asılan kabinlere pervane çeviren motorların takılması “hava gemileri” olarak anılan sevk edilebilir balonların geliştirilmesini sağladı. Hava gemileri çatışmaların yaşandığı cephenin de ötesine, düşmanın kuvvetlerin gerilerine kadar giderek keşif görevi yapabiliyordu. Eskiden süvari sınıfının asli görevi olan keşif artık havacıların işi olmaya başlamıştı. Hava gemilerinin yük taşıyabilme kabiliyeti onlara bomba yüklenmesine ve yerdeki hedeflere karşı havadan taarruz imkânı da sağlıyordu. 20nci yüzyılın hemen başında, dönemin alçak irtifada uçan, yük taşıma kapasitesi çok sınırlı olan, kısa menzilli uçaklarına kıyasla orduların beklentilerini daha iyi karşılamaları sebebiyle askeri havacılığın geleceğinin hava gemilerinde olduğu inancı yaygındı. Bu nedenle; bazı ülkelerde orduların uçaklara ilgi göstermesi yavaş gelişti.

1908 yılında önce ABD ordusu ve hemen ardından Fransa ordusu Wright kardeşlerin uçakları için sipariş verdiler ve uçakların orduya nasıl hizmet edebileceği konusunda denemeler başladı. Ancak; silahlı kuvvetlerin hiyerarşik ve muhafazakâr yapısı yeni icadı kabullenmekte direnç gösteriyordu. Fransa Yüksek Harp Akademisi’nde (*Ecole Superiure de Guerre*) strateji dersleri veren Tuğgeneral Ferdinand Foch; “havacılık sadece bir spordur, ordu için kıymeti sıfırdır” diyordu.<sup>187</sup> Doğrudan havacılık işlerinden sorumlu olanlar bile orduda uçakların kullanımı ve uçuş görevine karşı bağnaz bakış sergiliyordu. Wright kardeşlerin Almanya’da uçuşlarını izleyen, 1913-1915 yılları arasında Alman Ordusu hava gücünde komuta mevkiinde görev yapacak olan Binbaşı

<sup>186</sup> Bir halat vasıtasıyla yeryüzünde bir noktaya veya bir araca tespit edilmiş olan, gözetleme amacıyla kullanılan balonlar “sabit balon” olarak anılırlar. Aynı tip balonlar “uçurtma balon” olarak da anılmaktadır. Askeri havacılık terimleri için bkz. Kemal İntepe, **Askerî Havacılık Taktik ve Teknik Terimler Ansiklopedisi (İngilizce-Türkçe)**, Hv. Bas. ve Neş. Md.lüğü, 1980.

<sup>187</sup> Patrick Facon, “L’armée française et l’aviation (1891-1914)”, **Revue historique des armées**, n. 164 (Sept. 1986), 77. 1918 yılında İtilaf Devletleri’nin Avrupa Cephesi’ndeki başkomutanı olarak atanan Ferdinand Foch’un savaşta Almanya’nın yenilmesinde önemli rolü olduğu kabul edilir.

Walter von Eberhardt günlüğüne şu notu düşmüştü: “askeri herhangi değeri olmayan zekice sergilenmiş bir sirk gösterisi”<sup>188</sup>.

Yaşı ileri olan ordu mensupları arasında bu tür olumsuz görüşlerin ifade edilmesine rağmen mesleğinde genç olan subayların heyecanı farklı bir tutum gösteriyordu. Avrupa’da halka açık meydanlarda çeşitli hava gösterilerini izleyen subaylar arasında insanoğlunun bu yeni keşfini askerlik hizmetine faydalı bir şekilde kullanmanın yollarını düşünenlerin sayısı gün geçtikçe artıyordu.

## II. ÇANAKKALE CEPHESİNDE ÇATIŞAN TARAFLARDA BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI ÖNCESİNDE ASKERİ HAVACILIK

### A. Fransa askeri havacılığı

Fransız devrimi sırasında kurulan “Kamu Güvenliği Komitesi (*Comité de Salut Public*)” bilimsel gelişmelerin devlet yararına kullanılmasını ön plana almıştı. Komite tarafından görevlendirilen bilim adamları ve subayların çabalarıyla geliştirilen, hidrojen gazıyla şişirilen sabit balonun hazır hale gelmesiyle dünyadaki ilk askeri hava birliği 2 Nisan 1794’te kuruldu.<sup>189</sup> Fleurus Muharebesi’nde balonla yapılan gözetlemeler General Jourdan’ın Avusturya Ordusu’na karşı zafer kazanmasında çok etkili oldu. Dönemin sosyal ve politik kargaşası içinde kötü niyetli çevreler tarafından havacılar olmasaydı bu zafer kazanılamazdı şeklinde kasıtlı söylentiler çıkarıldı. Fransız Devrimi’nde çeşitli ithamlar nedeniyle giyotinle idamların zirve yaptığı, “Terör Dönemi” olarak tanımlanan bu dönemde, havacıları öven söylemlerin kendisine zarar verdiğini düşünen General Jourdan bu söylemlere tepki gösterdi. Bu olayın; herhangi bir muharebenin kazanılmasında hava gücünün önemine işaret edenlere karşı günümüze kadar süregelen tepkisel davranışa temel teşkil ettiği söylenmektedir.<sup>190</sup>

İlk balon birliği Şubat 1799’da lağvedildi. 1870-1871 yıllarında Fransa-Prusya Savaşı’nda balonlardan tekrar faydalanıldı. 1884 yılında elektrik motoru ile tahrik edilen bir pervane yardımıyla havada yol alabilen “*La France*” isimli hava gemisi

<sup>188</sup> Walter von Eberhardt, **Unsere Luftstreitkräfte 1914-18**, Vaterländischer Verlag, 1930, s. 13.

<sup>189</sup> Charles Christienne, Pierre Lissarrague, **Historie de L’Aviation Militaire Française**, Charles-Lavauzelle, 1980, s. 9-10.

<sup>190</sup> a.g.e., s. 13.

ordunun ilgisini yeniden bu alana çekti. 25 Eylül 1909'da “*République*” isimli hava gemisinin düşmesi neticesinde dört havacının hayatını kaybettiği kaza Fransa kadar diğer ülkelerde de geniş yankı uyandırdı.<sup>191</sup> Uçakların askeri amaçla ilk defa kullanıldığı 1910 yılındaki Picardie Askeri Tatbikatı'nda kötü hava şartları hava gemilerinin etkin olarak görev yapmasını engelledi. Sınır komşusu ve ezeli rakibi Almanya'da hava gemileri alanındaki gelişmeler Fransa üzerinde bir baskı yaratıyordu. Ancak; artık hava gemilerinin devrinin bittiğini düşünen Fransız ordusu uçakların geliştirilmesine daha çok önem vermeye başladı. Ağustos 1914'te Birinci Dünya Savaşı başladığında Fransa Ordusunda askeri göreve uygun 6 hava gemisi vardı.<sup>192</sup>

Fransa'da ilk uçak denemeleri Clément Ader tarafından yapıldı. Tasarlamakta olduğu aracın Fransız ordusunun isteklerini karşılayacağı konusunda iddialı olan Ader 1892 yılında Harp Bakanlığı'ndan 250,000 Frank ödenek aldı.<sup>193</sup> Ader; yarasayı andıran katlanabilir kanatlara sahip, herhangi bir uçuş kontrol yüzeyi olmayan aracını ancak 1897'de tamamladı. Ordudan iki generalin huzurunda yapılan uçuş denemesi başarısız oldu.<sup>194</sup> Daha sonra askeri havacılık alanında bazı yayınlar yapan Ader'in işin teknik zorluklarını kavrayamaması nedeniyle projesinde yaşadığı uzun gecikmeler, sürekli yeni mali destek talebi, buna karşılık sözünü yerine getirememesi neticesinde Harp Bakanlığı tüm ödemeleri durdurdu.<sup>195</sup> Ader'in başarısızlığı o dönemde tüm dünyada uçak tasarlamaya çalışanlara “çılgın” gözüyle bakılmasına ve hükümetlerin bu konuda destek isteyenlere karşı soğuk davranmasına neden oldu.

<sup>191</sup> Kazanın Fransa kamuoyunda yarattığı tartışmalar için bkz. É. Surcouf, **L'Aéronautique Militaire-Conférence**, L'Aéronaute, 1910. Kazanın Almanya'daki yankıları için bkz. **Flugsport**, Jahrg. 1, Nr. 21, 1 Oktober 1909, s. 590, 591. Kazanın İngiltere'deki yankıları için bkz. **Flight**, Vol. I, No. 40, October 2nd, 1909, s. 602, 615. Kazanın ABD'deki yankıları için bkz. **Aeronautics**, Vo. 5, No. 5, November 1909, s. 197. Kazada hayatını kaybeden Fransız havacıların cenaze törenine Mahmut Şevket Paşa da katıldı; kazanın Osmanlı Devleti'ndeki yankıları için bkz. **Resimli Kitab**, Cild: 3, Numara: 13, Teşrin-i Evvel 1325, s. 18, 20-21.

<sup>192</sup> Christienne, **a.g.e.**, s. 27.

<sup>193</sup> Fransız ordusunun talep ettiği; “*uçak pilot ve bir yolcu veya yolcu ağırlığına eşdeğer mühimmat taşıyacak, birkaç yüz metre irtifada saatte 54 km hızla 6 saat uçabilecek*” şeklindeki şartların o günkü teknoloji ile karşılanması mümkün değildi.

<sup>194</sup> Fransa'daki yayınların çoğunda, aşırı milliyetçi söylemlerle dünyadaki ilk başarılı uçuşun Ader tarafından gerçekleştirildiği ifade edilmektedir. Ancak; uçuş testini izleyen generallerin raporunda aracın “uçuş” gerçekleştirdiğine dair ifade yer almamaktadır ve az sayıda Fransız yayınında uçuş denemesinin başarısız olduğu itiraf edilmektedir. Bkz. Jean-Pierre Leroy, **Les Fléchettes d'Avion**, Éditions Émotion Primitive, 2007, s. 9. Christienne, **a.g.e.**, s. 30.

<sup>195</sup> Ader'in dönemin yayın organlarında yer alan askeri havacılıkla ilgili yazılarını toplandığı kitabı için bkz. Clément Ader, **L'Aviation militaire**, Berger-Levrault, 1913.

1908 yılında Wilbur Wright tarafından Fransa'da yapılan uçuşlarda o zamana kadarki tüm havacılık rekorları kırıldı. Wright kardeşlerin önceki başarılarını bağınaz milliyetçi duygularla kabullenmek istemeyen Fransız kamuoyunun düşüncesi tamamıyla değişti. Wright kardeşler 1909 yılında Fransa'nın güney-batısında Pau'da dünyanın ilk uçuş okulunu açtılar.<sup>196</sup> Fransız ordusu bu gelişmelere duyarsız kalamadı. Harp Bakanlığı'nda görevli İstihkâm Tuğgeneral Pierre Auguste Roques ordunun hizmetine uygun uçakların belirlenmesi amacıyla Eylül 1909'da Wright kardeşlerden iki uçak satın aldı. Değerlendirmek için alınan diğerleri Fransız yapımı iki adet Farman ve bir adet tek satırlı Blériot uçağıydı.<sup>197</sup> Çift satırlı Farman uçağının manevra kabiliyeti düşüktü ama dengeli uçuşu ve iniş takımının özelliği eğitim için güvenli bir uçak oluşturuyordu. Dönemin popüler uçakları genellikle çift satırlı olmasına rağmen, Louis Blériot'un 25 Temmuz 1909 tarihinde Fransa'dan kalkarak Manş Denizi'ni aşır İngiltere'ye inmekte gösterdiği başarı ürettiği tek satırlı uçakların dikkat toplamasına neden olmuştu.

Uçakla havadan yapılacak keşif görevinin hedeflerin tespit edilmesinde etkinliği artıracığını düşünen Fransız Ordusu topçu subayları da Wright kardeşlerden iki uçak satın aldı. Kuruluş günlerinde istihkâm ve topçu sınıfı arasında ortaya çıkan rekabet Fransız havacılığında askeri sınıflar arası çekişmenin tüm olumsuzluğu ile uzun yıllar devam etmesine neden oldu.<sup>198</sup> Bunun en belirgin göstergelerinden biri, Birinci Dünya Savaşı'ndan önceki beş yıl içinde askeri havacılık teşkilatının, komuta kademelerinde yer alan subayların ve bunların yetki alanlarının sürekli değişmesiydi. Teşkilat sorunları ve kaynakların etkin olarak yönetilmesindeki beceriksizlik tarihin uzun bir döneminde, İkinci Dünya Savaşı yıllarında bile Fransız hava gücünün yakasını bırakmadı.<sup>199</sup>

Balonların, hava gemilerinin ve uçaklarında yeryüzünde çizilmiş sınırları tanımadan diğer ülkelerin toprakları üzerinde uçuş yapması, bazen isteyerek, bazen istemeden yabancı topraklara iniş yapması havacılığın ulusların egemenlik hakları ve uluslararası ilişkiler açısından ele alınması gerekliliğini ortaya koymaya başladı. Fransa

<sup>196</sup> Charles H. Gibbs-Smith, **The Aeroplane: An Historical Survey of its Origins and Development**, Her Majesty's Stationery Office, 1960, s. 67. Christienne, **a.g.e.**, s. 38.

<sup>197</sup> **a.g.e.**, s. 39.

<sup>198</sup> Morrow, **The Great War in the Air**, s. 14.

<sup>199</sup> İkinci Dünya Savaşı'nda Fransa'nın yenilgisinde hava gücünün zaafı için bkz. Robin Higham, Stephen J. Harris (ed.), **Why Air Forces Fail - The Anatomy of Defeat**, The University Press of Kentucky, 2006, ss. 48-58.

hükümetinin Nisan 1909'da yaptığı uluslararası çağrı neticesinde ilk “Uluslararası Hava Seyrüsefer Konferansı (*Conférence Internationale de Navigation Aérienne*)” 18 Mayıs 1910'da Paris'te toplantıya başladı. Konunun çok yeni olması ve katılan ülkeler arasındaki görüş farklılıkları nedeniyle toplantılar herhangi bir bağlayıcı karar alınmadan sona erdi.<sup>200</sup>

Dönem, Avrupa'daki emperyalist devletler arasında çıkar çatışmalarının tırmandığı ve çekişmelerin arttığı bir dönemdi. Her ülke büyük askeri tatbikatlar düzenliyor, yakın zamanda çıkması muhtemel bir çatışmada ordularının etkinliğini artırmak için hazırlıklar yapıyordu. Bu tatbikatlara yabancı askeri misyon temsilcileri de izleyici olarak davet ediliyor, tatbikatı düzenleyen ülke kendi ordusunun bir nevi güç gösterini yapıyordu. Eylül 1910'da Fransa Ordusu tarafından Picardie'de düzenlenen askeri tatbikat, dünyada uçakların askeri alanda ilk defa kullanımına sahne oldu. Bölgenin coğrafi yapısından dolayı sürekli rüzgârların esmesi bazı güçlükler yaşanmasına neden olduysa da tatbikat süresince ciddi hiçbir kaza meydana gelmedi.<sup>201</sup> Uçakların askeri alanda faydalı olabileceği artık kabul görmeye başlamıştı. 20 Ekim 1898'de kurulan “Fransa Havacılık Kulübü (*Aero Club de France*)” Ocak 1909'dan itibaren sivil pilotlara bröve (uçuş diploması/nişanı) vermeye başladı. Sivil havacılık okulları yüksek ücret ödeyen sivillerin ve yabancı subayların eğitime öncelik verdiği için Fransa Ordusu kendi uçuş eğitim programını oluşturarak askeri havacılık okulunu kurdu.<sup>202</sup> Sivil havacılık okullarından bröve alan subaylar 1911 yılından itibaren askeri bröve için ayrı bir imtihana tabi tutulmaya başlandılar. Uçak makinisti ve uçakta gözetleme görevi yapacak râsıd eğitimi de bu sene gündeme geldi.<sup>203</sup>

<sup>200</sup> John McNally, **EUROCONTROL History Book**, Eurocontrol, 2011, s. 19, 28.

<sup>201</sup> Tatbikatın kapsamlı bir raporu için bkz. **Les Manœuvres d'Armée en Picardie**, La Societe Anonyme de L'Imprimerie de Vaugirard, 1910. Mustafa Kemal Atatürk'ün 1910 Picardie Askeri Tatbikat'ı sırasında ölümle sonuçlanan bir uçak kazasından kurtulduğu şeklinde uydurulan hikâye için bkz. Celal Erikan, **Komutan Atatürk I**, Türkiye İş Bankası, 1964, s. XIV-XV, 76. Uydurulan hikâyenin tarihi olaylarla ilgisi olmadığı Hv.K.K.'na açıklanmış, kitabın yazarının uyarılması istenmiştir; gerçek dışı anlatım kitabın sonraki baskısında önsözden çıkarılmıştır. Uydurulan hikâye, tarih bilimi esaslarından uzak yayınlarda yer almıştır; bkz. Mustafa Armağan, **Yakın Tarihin Kara Delikleri-Küller Altında Yakın Tarih 2**, Timaş Yayınları, 2007, ss. 74-78.

<sup>202</sup> Morrow, **The Great War in the Air**, s. 14. Balkan Harbi'nde görev yapan Osmanlı, Yunan, Bulgar ve Sırp havacılar ve çeşitli ordularda paralı asker olarak görev yapan yabancı havacıların büyük bir çoğunluğu uçuş eğitimlerini Fransa'daki sivil havacılık okullarında aldılar.

<sup>203</sup> Christienne, **a.g.e.**, s. 45. **L'Aérophile**, 1 Mars 1911, s. 117.

Askeri tatbikatlar; değişik marka ve modelde uçakların aynı birlikte görev yapmasının yarattığı bakım-onarım ve lojistik problemlerini ortaya çıkardı. Bu duruma çözüm olarak 1912 yılından itibaren hava birliklerinin her birinin aynı marka veya model uçaklardan oluşan filo (*escadrille*) şeklinde düzenlenmesi yapıldı.<sup>204</sup> Uçakların üzerine milliyet tanıtım işareti konulması ve uçuculara “uçuş tazminatı” ödenmesi uygulaması da 1912’de başladı. Askeri gelenekler ise uçucular için sıkıntı yaratıyordu. Subayların görev başında ve halk arasında kılıç kuşanma zorunluluğu uçakların dar kokpitinde rahatsızlık yaratıyor, arzu edilmeyen kazaların meydana gelmesine neden oluyordu. Bu durumu önlemek için uçucu subayların saat 18:00’e kadar kılıç takmamalarına izin veren düzenleme yapıldı.<sup>205</sup> Havacılık günlük hayatın her alanını etkilemeye, sosyal normların da değişmesine neden olmaya başlamıştı.

Önceki yıllarda yapılan askeri tatbikatlarda ciddi bir uçak kazası olmamış ve can kaybı henüz yaşanmamıştı ama 1912 yılında arka arkaya gelen kazalarda 12 askeri havacı hayatını kaybetti. Tek satırlı Blériot uçaklarının kanat kirişinin havada kırılması neticesinde düşmesi şeklinde meydana gelen kazalar nedeniyle soruşturma açıldı. Kazanın nedeni belirlenip gerekli önlemler alınıncaya kadar Blériot uçaklarının uçuşları durduruldu.<sup>206</sup> Dünya askeri havacılığında uçuş güvenliği zaafi nedeniyle bir uçağın uçuşunun yasaklanması ilk defa gerçekleşmiş oluyordu. Bu sırada gazeteler tarafından başlatılan bağış kampanyaları Fransa Ordusu için uçak alım maliyetinin karşılanmasına büyük miktarda gelir sağladı.

1912 yılında Édouard ve André Michelin kardeşler uçaklardan bomba atılırken isabetin iyileştirilmesi için ödüllü yarışmalar düzenlediler. 1 Şubat 1912 tarihinde, üzerinde “istikbalimiz göklerde” yazılı broşürden büyük miktarda bastırarak dağıttılar. Michelin kardeşlerin broşüründen ilham alan ressam Pablo Picasso 1912 yılının ilkbaharına aynı ismi taşıyan (“*Notre Avenir est dans l’Air*” - istikbalimiz göklerde) tablosunu yaptı.<sup>207</sup> Ordu uçaklardan atılacak bombaların geliştirilmesine önem vermedi,

<sup>204</sup> Rene Martel, *L’Aviation Française de Bombardement*, Paul Hartmann Editeur, 1939, s. 9.

<sup>205</sup> Christienne, *a.g.e.*, s. 49.

<sup>206</sup> Tom D. Crouch, *Blériot XI, The Story of a Classic Aircraft*, Smithsonian Institution Press, 1982, s. 74, 76.

<sup>207</sup> Antoine Champeaux, “Michelin et l’aviation de bombardement 1911-1916”, *Institut de Stratégie Comparée*, 2009, s. 2. Daha sonradan Mustafa Kemal Atatürk’e atfedilen “istikbal göklerde” sözünün Atatürk tarafından söylendiğine dair hiçbir kayıt bulunmamaktadır. Atatürk, 1936 yılında yaptığı bir konuşmada çok daha engin bir havacılık öngörüsünden bahsetmiştir; bkz. Bülent Yılmaz, *Şehit Pilot*



onların yerine “fleşet (*fléchette*)” adı verilen küçük okların havadan atılmasına ilgi gösterdi. Uçaklara silah takılması için çeşitli çabalar sürdürülüyordu. Uçakların muharebe alanındaki temel görevi sadece keşif yapmak olarak kabul edildiği için bu tür girişimler “*Jules Verne’e yakışır hayaller*” olarak yorumlanıyordu.<sup>208</sup> Havadan keşif görevi için fotoğraf makinesi geliştirme girişimi de “râsıdların fotoğraf makinesi kullanabilmesi için çok uzun eğitim süresi lazım” gerekçesiyle reddedildi. Haberleşme sağlamak amacıyla uçaklara telsiz cihazı yerleştirilmesi ise, “râsıdın dikkatini dağıtacağı” gerekçesiyle reddedildi.<sup>209</sup> Fransa ordusundaki bağnaz bakış açısı havadan çekilen fotoğrafların sağlayacağı bilgi üstünlüğünü ve râsıdın gözlemlerini telsiz haberleşme ile anlık olarak yerdeki birliklere iletmesinin faydasını fark edememişti. Bu tutum sonradan değişti; Birinci Dünya Savaşı başladığında Fransa Ordusu hava gücünde uçaktan fotoğraf çekmek için geliştirilmiş özel fotoğraf makineleri bulunuyordu.

20 Mart 1912’de yayınlanan emirle kurulan Fransız deniz havacılığı ilk önce geçici olarak Montpellier’de konuşlandı. Bölgenin deniz havacılığı için uygun olmadığı anlaşıldığı üzerine Ekim ayında Saint-Raphaël körfezinde Fréjus kasabası yanındaki yerine taşındı. Ağustos 1914’te savaş başlayıncaya kadar tek deniz hava üssü olarak faaliyet gösterdi.<sup>210</sup> Fransız donanması; itilaf halinde oldukları Almanya ile aralarında bir çatışma çıkması durumunda, Alman donanmasının Akdeniz’de harekât yapabileceğini, Kuzey Afrika’dan asker ve malzeme ikmalini önleyebileceğini öngörüyordu. Bu duruma hazırlıklı olmak amacıyla 13-29 Mayıs 1914 tarihlerinde Akdeniz’de bir donanma tatbikatı yapıldı. Deniz uçağı ana gemisi *Foudre* iki deniz uçağı ve iki pilotla “B” kuvvetleri kadrosunda tatbikata katıldı.<sup>211</sup> Tatbikat Donanma Bakanı senatör Armand-Elzéar Gauthier tarafından da izleniyordu. 26 Mayıs günü yapılacak harekâttan önce Fransa Donanma Komutanı deniz havacıları toplayarak, “*kendinizi göstermelisiniz*” dedi. Donanma Komutanı; “*keşif emri verdiğimde, kuzeybatıdan yanaşmakta olan Courbet zırhlısına uçacaksınız, buraya dönerek*

---

**Çarkçı Yüzbaşı Mehmet Fethi**, Deniz Basımevi Müdürlüğü, 2014, s. 5 ve Bülent Yılmaz, “İstikbal Göklerin de Ötesindedir...”, Mehmet Demirel (Haz.) **Atatürk’ün Tayyarelerinin Tarihçesi 1926-1955**, Sonçağ Yayınları, 2017, ss. 6-14.

<sup>208</sup> Leroy, **a.g.e.**, s. 10. Christienne, **a.g.e.**, s. 55.

<sup>209</sup> **a.g.e.**, s. 56.

<sup>210</sup> Norbert Desgouttes, **Commandements Aeronautique Navale (1912-2013)**, Association pour la Recherche de Documentation sur l’Histoire de l’Aeronautique Navale, 2013, s. 27.

<sup>211</sup> Deniz uçaklarını güvertesi üzerinde nakleden, vinç yardımıyla suya indiren, uçuş görevini tamamladıktan sonra suya inen deniz uçaklarını vinç yardımıyla güvertesine alan gemiler “deniz uçağı ana gemisi” olarak anılır.

*karargâh çadırımız üzerinde kanatlarınızı sallamanız ‘düşman kuzeybatıdan geliyor’ işareti olacak. Tatbikat planlarını ben hazırladığım için Courbet’i tam zamanında karşılayacağız” dedi.<sup>212</sup> Bu göz boyama girişimi Donanma Bakanının bütçeden deniz havacılığı için daha fazla ödenek istemesine destek sağlayabilirdi ama hem envanterindeki deniz uçaklarının niteliği hem de havacı personelinin eğitim seviyesi ile savaşa hiç hazır olmayan Fransız deniz havacılığının kendi kendini kandırmasından başka bir amaca hizmet etmiyordu. Fransız deniz havacılığının yetersizliği 1915 yılında Çanakkale Cephesi’nde tüm çıplaklığı ile ortaya çıkacaktı.*

Fransa’da uçakların askeri kullanımda etkinliğini artıracak çabalar resmi destek görmüyordu. İstihkâm sınıfı ile topçu sınıfı arasındaki çekişme nedeniyle yaşanan sürekli teşkilat değişiklikleri 1914 yılının ilk dört ayında zirveye tırmandı.<sup>213</sup> Topçu sınıfı subayların daha hâkim duruma geldiği yeni teşkilat yapısında Fransız hava gücünün çeşitli birimlerinin komuta kademelerine havacılıkla ilgisi olmayan kişiler atandı. Çeşitli yayınlarda farklı rakamlar verilmekle birlikte, Fransa ordusu Birinci Dünya Savaşı’na 220 pilot ve cephe birliklerinde yer alan 126 uçakla girdi.<sup>214</sup> Savaş başladığında Fransa Ordusu hava gücüne komuta eden General Bernard çatışmaların altı aydan fazla sürmeyeceğini, mevcut olanlar dışında pilot ve uçağa ihtiyaç duyulmayacağını düşünüyordu. Uçuş okullarını ve havacılık destek birimlerini kapatarak buralardaki subayları eski birliklerine geri gönderdi.<sup>215</sup> Bunun büyük bir hata olduğu iki ay sonra anlaşıldı; Fransa Ordusu önyargıların değişmesi ve havacılık alanındaki açıklarını kapatmak için çok gayret sarf etmek zorunda kaldı. Askeri havacılık konusunda savaşa hazırlıksız ve eksik giren Fransa’nın önemli avantajı savaş başlamadan önce siviller arasında sportif havacılığa ilginin büyük olması, birçok atölyede uçak üretimi çabalarının sürdürülmesi ve bu nedenlerle çok sayıda yetişmiş havacılar ve uçak teknisyenlerinin varlığıydı.<sup>216</sup>

<sup>212</sup> Robert Degouy, “Les manœuvres navales”, *Revue des Deux Mondes*, Tome 22, 1914, s. 553-554.

<sup>213</sup> Christienne, *a.g.e.*, s. 52.

<sup>214</sup> *a.g.e.*, s. 53. Farklı rakamlar için bkz. Walter J. Boyne, *The Influence of Air Power upon History*, Pen & Sword Aviation, 2005, s. 48; *Archives de l’Aéronautique Militaire de la Première Guerre Mondiale*, Service historique de la Défense, 2008, s. 17 (bundan sonra “AAMPGM” olarak anılacaktır).

<sup>215</sup> Mickaël Aubout, “L’émérgence des premiers terrains d’aviation de l’aéronautique militaire française, 1909-1914”, *Revue historique des armées*, No. 164, 2011, s. 104.

<sup>216</sup> Christienne, *a.g.e.*, s. 58.

## B. İngiltere askeri havacılığı

7 Ocak 1785 tarihinde Fransız Jean-Pierre Blanchard ve Amerikalı Dr. John Jeffries'in Manş Denizi'ni balonla aşarak İngiltere'den Fransa'ya ulaştı.<sup>217</sup> Bu olay bir ada devleti olan İngiltere'nin Avrupa kıtasıyla olan bağlantısında deniz yolu dışında başka bir ihtimalin olduğuna işaret ediyordu. Bunun İngiltere açısından stratejik öneminin anlaşılması çok uzun süre aldı. Montgolfier kardeşlerin Fransa'daki ilk balon uçuşlarından doksan-beş yıl sonra, İngiliz ordusuna bir balon alınması için 1878 yılında bütçede ödenek ayrıldı.<sup>218</sup> Sanayi Devrimi'nden sonra gelişmeye başlayan modern savaş araçlarına karşı İngiltere silahlı kuvvetlerinde sergilenen muhafazakâr tutum, denizaltıların İngiliz donanmasında oldukça geç olarak yer bulmasında olduğu gibi sevk edilebilir hava gemilerinin İngiltere'nin askeri ihtiyaçları için faydalı olabileceğinin ordu tarafından kabullenilmesini de önemli ölçüde geciktirdi.<sup>219</sup> Sevk edilebilir hava gemilerinin ordu bünyesinde yer alması için çalışmalar 1907 yılından itibaren başlatıldı. Ancak; Avrupa kıtasındaki devletlerde hava gemilerinin kullanımının iyice yaygınlaştığı dönemde, "Kraliyet Savunma Komisyonu (*Committee of Imperial Defence – C.I.D.*)" 28 Şubat 1912 tarihli raporunda hava gemilerinden fayda umulamayacağı ve bu konuda harcama yapılmaması öneriliyordu.<sup>220</sup>

Denizaltıların gelişimi ada devleti İngiltere'nin sadece kuvvetli bir donanma ile kendisini savunabileceği düşüncesine ilk yarayı açmıştı. 1909 yılında Almanya'nın Zeppelin hava gemilerinin İngiltere'nin çeşitli sahilleri üzerinde görüldüğü şeklinde halk arasında yayılan söylentiler "hayalet hava gemileri fobisi" yaratmıştı.<sup>221</sup> Aralık 1909'da yapılan seçimlerden sonra yaşanan hükümet krizine çözüm arayan Llyod George, kendisi gibi radikal bir partizandan hiç beklenmeyen bir öneride bulundu.

<sup>217</sup> Bu uçuş hakkında bkz. John Jeffries, **Two Aerial Voyages of Dr. Jeffries with Mons. Blanchard**, Aeronautical Archives of the Institute of the Aeronautical Sciences, y.t.y.

<sup>218</sup> John W. R. Taylor, vd. (ed.), **Air Facts and Feats**, The Two Continents Publishing Group, 1974, s. 202-204.

<sup>219</sup> Modern savaş araçlarından denizaltıların İngiliz donanmasında yer almasının gecikmesindeki muhafazakâr tutumun eleştirisi için bkz. Arthur J. Marder, **From the Dreadnought to Scapa Flow**, Vol. I, Oxford University Press, 1961, ss. 332-333. Birinci Dünya Savaşı öncesinde İngiliz donanmasında hâkim olan bağnaz tutum için bkz. Bradley M. Cesario, **"Trafalgar Refought": The Professional and Cultural Memory of Horatio Nelson During Britain's Naval Era, 1880-1914**, Texas A & M University (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), 2011.

<sup>220</sup> S. W. Roskill (ed.), **Documents Relating to the Naval Air Service, Volume I, 1908-1918**, The Navy Records Society, 1969, ss. 33-36.

<sup>221</sup> Alfred Gollin, **The Impact of Air Power on the British People and Their Government, 1909-1914**, Stanford University Press, 1989, s. 125.

Ülkenin savunmasının Zeppelin hava gemileri tarafından yıkılabileceği kaygısıyla, partizan çekişmelerin bir tarafa bırakılarak koalisyon hükümeti kurulmasını önerdi.<sup>222</sup> Havacılığın sınırların ötesindeki gelişmesi artık ülkelerin iç politikalarını da derinden etkiliyordu.

Almanya'nın Kuzey Denizi kıyılarında hava gemisi üsleri kurmaya başlaması İngiliz Ordusunda hâkim olan bağınaz görüşün değişmesine neden oldu. Ülke için bir hava tehlikesinin varlığı kabul görmeye ve ordu içinde havacılık konusunda teşkilatlanma çalışmaları başladı. 28 Şubat 1911 tarihinde yayınlanan emirle ordunun amaçlarına hizmet etmek üzere havacılık işlerinin yürütülmesi için Kraliyet İstihkâm Birliği'ne bağlı olarak "Hava Taburu (*Air Battalion*)" kurulmasıyla İngiltere'de askeri havacılık resmi olarak tesis edilmiş oldu.<sup>223</sup> Hava Taburu uçaklardan ziyade hava gemileri konusundaki çalışmalara ağırlık verdi. Hava gemilerinden ordu hizmetinde nasıl yararlanılacağı konusundaki politikanın şekillenmesinde ve konuyla ilgili alınan kararlarda Berlin'deki karacı ve denizci askeri ataşelerin 11 Aralık 1911 tarihinde gönderdiği raporlar etkili oldu.<sup>224</sup> C.I.D.'in Nisan 1912'deki toplantısından sonra yayınlanan "gizli" işaretli raporda, "Donanma Bakanı (*First Lord of the Admiralty*)" Winston Churchill, Almanya'daki gelişmelere dikkat çekerek, hava gemileri konusunda çalışma yapılmasının gereğini savunuyordu. Churchill hava gemileri tehdidi konusundaki takıntısı nedeniyle "hayalet hava gemileri" hikâyelerine inanmayı tercih ediyor, donanma komutanı Oramiral Arthur Wilson'un uçakların önemine dikkat çeken tüm görüşlerine şiddetle karşı çıkıyordu.<sup>225</sup> C.I.D.'nin bir başka raporuna göre; hava gemileri kara ordusunun hizmetine uygun görülüyor, temel olarak donanmanın görevine yardımcı olacak hava araçları olarak değerlendiriliyordu.<sup>226</sup> Bu nedenle ordudaki tüm hava gemileri Ekim 1913'te "Kraliyet Deniz Hava Kuvveti (*Royal Naval*

<sup>222</sup> David Lloyd George, **War Memoirs of David Lloyd George**, Volume I, 1933, s. 34.

<sup>223</sup> Walter Raleigh, **The War in the Air, Vol. I**, The Clarendon Press, 1922, s. 142. Söz konusu emirle kurulan Hava Taburu 1 Nisan 1911 tarihinde faal hale geçti.

<sup>224</sup> Roskill, **a.g.e.**, ss. 46-47.

<sup>225</sup> **a.g.e.**, s. 40, 65-68, 70-85. Churchill'in hava gemileri konusundaki takıntısı ve geliştirilmeleri için politik gücünü kullanması arşiv kayıtlarına geçmiştir. Churchill, arşiv kayıtlarına geçmiş olan bu görüş ve davranışını daha sonra yayınladığı hatıratında; hava gemilerinin muharebe aracı olarak değerini herkesin ifade ettiğinden daha da düşük değerlendirdiği için "*savaştan önceki yıllarda hava gemilerine yatırımı kısıtlamak amacıyla bütün gücümü kullandım*" sözleriyle inkâr etmeye çalışacaktır, ancak arşiv belgeleri kendisini yalanlamaktadır; bkz. Winston S. Churchill, **The World Crisis**, The MacMillan Company, 1923, s. 338.

<sup>226</sup> Roskill, **a.g.e.**, s. 51.

*Air Service - RNAS)*” emrine girdi.<sup>227</sup> Ağustos 1914’te Birinci Dünya Savaşı başladığında RNAS bünyesinde askeri harekât yapabilecek durumda sadece 2 hava gemisi vardı.<sup>228</sup>

Teknik olarak “havadan ağır araçlar” ifadesi ile tanımlanan uçakların uçuşu gerçekleştirilebilmesi için gerekli aerodinamik kavramları ilk olarak İngiliz mühendis George Cayley 1799 yılında ortaya koydu. Çalışmaları ve yayınlarının günümüzde havacılığın vardığı noktaya önemli katkıları olduğu kabul edilen Cayley kendi zamanında ilgi görmediği gibi yakın zamana kadar da büyük ölçüde ihmal edildi.<sup>229</sup> Cayley ve çağdaşlarının çalışmaları toplum tarafından ilgi görmeye başlayınca 12 Ocak 1866 tarihinde “Büyük Britanya Havacılık Cemiyeti (*Aeronautical Society of Great Britain*)” kuruldu.<sup>230</sup> Dünyanın en eski ve saygın süreli havacılık yayınlarından biri olarak yayın hayatını sürdüren “*Aeronautical Journal*” cemiyet tarafından 1897 yılından itibaren yayınlanmaya başlandı. 1901 yılında kurulan “Büyük Britanya Havacılık Kulübü (*Aero Club of Great Britain*)” kral VII. Edward’ın verdiği izinle “Büyük Britanya Kraliyet Havacılık Kulübü (*Royal Aero Club of Great Britain*)” adıyla faaliyetlerine devam etti.<sup>231</sup> *Aero Club de France*’in karşılığı gibi faaliyet gösteren kulüp Şubat 1910’dan itibaren bröve vermeye başladı.

Havacılık İngiltere’de toplumsal yaşamda büyük ilgi görmesine rağmen Wright kardeşlerin 1906-1911 yılları arasında İngiliz ordusuna uçak satmak için yaptığı tüm girişimler hükümet ve askeri yetkililer tarafından geri çevrildi.<sup>232</sup> Lord Northcliffe gibi toplum liderlerinin ve havacılık kulüplerinin, Avrupa’daki diğer ülkelere kıyasla İngiltere’nin havadan gelecek tehdide karşı hazırlıksız olduğu konusundaki görüşleri hükümet veya askeri yetkililer arasında fazla itibar görmüyordu. Fransız havacı Blériot’un 25 Temmuz 1909 tarihinde Manş Denizi’ni uçakla aşarak İngiltere’ye inmesi, yüzyıllardır kuvvetli donaması sayesinde kendisini dokunulmaz sanan ada

<sup>227</sup> a.g.e., s. 133.

<sup>228</sup> Ces Mowthorpe, **Battlebags: British Airships of the First World War**, Suttun Publishing, 1995, s. xxii.

<sup>229</sup> İngiltere tarihinde önemli şahısların biyografilerini içeren, 1822 yılından itibaren yayınlanmaya başlanan “The Dictionary of National Biography” isimli kaynak eser George Cayley’i ilk olarak 1993 yılında yayınlanan “Missing Persons” başlıklı cildinde içeriğine aldı. C.S. Nicholls (ed.), **Dictionary of National Biography-Missing Persons**, Oxford University Press, 1993, s. 122.

<sup>230</sup> **Royal Aeronautical Society, 2016 Handbook**, Royal Aeronautical Society, 2016, s. 4.

<sup>231</sup> Raleigh, a.g.e., s. 121. Taylor, a.g.e., s. 31.

<sup>232</sup> Raleigh, a.g.e., s. 3

devleti İngiltere’de havacılığa karşı süren bağınaz tutumun değişmesine neden oldu. Ancak; burnu havada muhafazakâr tutum devam ediyordu. Genelkurmay Başkanlığı 11 Temmuz 1910 tarihli yazısında; “*havada seyahatin arzu edilmeyen gelişimini durdurmamız veya yavaşlatmamız mümkün değilse de ... havacılığın gözetleme, taarruz veya savunma için ne gibi bir önemi olacağını kati olarak belirleyebileceğimiz seviyeye kadar gelişmesi için daha bir süre geçmesi gerekecektir*” görüşü belirtiyordu.<sup>233</sup>

Bu tür bağınaz görüşler nedeniyle havacılık konusu yeterince incelenmediği için Mayıs 1910’da Paris’te toplanan Uluslararası Hava Seyrüsefer Konferansı’na katılan İngiliz subaylar kendilerini baş edemeyecekleri sorunlarla karşı karşıya buldular. Eylül 1910’da uçakların askeri amaçla ilk kez kullanıldığı Fransa Picardie askeri tatbikatına izleyici olarak katılan gazeteci George Holt Thomas’tan başka İngiltere adına hükümetten veya ordudan kimse yoktu.<sup>234</sup>

Nisan 1911’de faaliyete başlayan Hava Taburu’nun geleceği belirsizlik içindeydi. Eğitim verilen havaalanları birbirlerinden uzaktı ve geçici barakalar yetersizdi. Subayların çoğunluğu istihkâm sınıfındandı ve bunlar diğer sınıflardan gelen subaylarla iyi geçinmiyordu. Pilotların hiçbiri diğer sınıflarla işbirliği yapma eğilimi göstermiyordu. Komutan, subayların disiplinsizliğinden şikâyetçiydi.<sup>235</sup> 1910 yılında Fransa’da yapılan askeri manevraya ilgi göstermeyen İngiltere Ekim 1911’deki manevrayı izlemek üzere iyi derecede Fransızca bilen Yzb. Frederick H. Sykes’ı görevlendirdi. Yzb. Sykes’ın verdiği rapor hızlı bir değişime neden oldu.

Kasım 1911’de Başbakan Herbert Henry Asquith C.I.D. Daimi Alt Komisyonu’ndan ülkenin askeri havacılık alanındaki ihtiyaçlarını belirlemesini istedi. Daimi Alt Komisyon tarafından görevlendirilen teknik alt komisyonun yaptığı çalışmalar neticesinde yayınlanan 29 Şubat 1912 tarihli “gizli” işaretli rapor ile ordu hava gücünün “Kraliyet Hava Kolordusu - (*Royal Flying Corps* - RFC)” olarak anılacak olan tek bir komuta altında teşkil edilmesi önerildi.<sup>236</sup> Bu yeni teşkilat bünyesinde; bir deniz hava birliği (*Naval Wing of the Flying Corps*), bir kara hava birliği (*Military Wing of the*

<sup>233</sup> Roskill, **a.g.e.**, ss. 16-18.

<sup>234</sup> Raleigh, **a.g.e.**, s. 136. Holt Thomas’ın İngiliz hükümetinin konuya duyarsızlığından şikâyetçi olduğu basında yer alan mektubu için bkz. Gollin, **a.g.e.**, ss. 159-160.

<sup>235</sup> Raleigh, **a.g.e.**, s. 192.

<sup>236</sup> **a.g.e.**, ss. 33-35.

*Flying Corps*), her iki hava birliğine müşterek eğitim verecek merkezi uçuş okulu (*Central Flying School*) ve her iki hava birliğinin makinist, yedek parça, bakım/onarım ihtiyaçlarına cevap verecek müşterek uçak fabrikası (*Aircraft Factory*) yer alması öngörüldü. Komisyonun 181 maddeden oluşan; genel prensipler, izlenecek esaslar, üst idari yapı, teşkilat içindeki tüm birimlerin çalışma alanları, personel kadroları, tesisleri, bütçe ve ödenekleri, filolardaki uçak ve hava gemisi adetleri ve eğitim programı gibi konuları etraflı olarak belirleyen raporu yeni kurulan hava gücünün nizamnamesini oluşturuyordu. 13 Nisan 1912’de kraliyet onayının verilmesiyle raporda belirlenen esaslar çerçevesinde RFC kurulmuş oldu.<sup>237</sup>

Pilot adayı subayların eğitiminde harekât usullerinden daha çok teknik konulara ağırlık verilmekteydi. Eğitimin büyük bir bölümü bilgi ezberlemeye yönelikti. Havada düşman uçaklarıyla muharebeden kaçınılmasının öğütlendiği harekât usulleri toplam derslerin % 22’sini oluşturuyordu. Öğretmen pilotla yapılan uçuş eğitiminde uçağın idaresi nadiren pilot adayına bırakılıyordu. Savaş yıllarında da devam eden bu uygulama nedeniyle cepheye sevk edilen pilotlar uçuş tecrübesi konusunda çok zayıftılar.<sup>238</sup>

1908 yılında Almanya’da yayınlanan hava gemilerinin donanma hizmetinde kullanılmasıyla ilgili makalenin çevirisinin İngiliz askeri yayınında yer alması Kraliyet Donanması’nın bu yeni tehdide karşı alınacak önlemler konusuna dikkatini çekti.<sup>239</sup> Kraliyet Donanması subayları bu tehdide karşı en iyi cevabın uçaklarla verilebileceğini öngörüyordu.<sup>240</sup> Bu görüşün ışığında, gönüllüler arasından seçilen dört donanma subayı Şubat 1911’de Eastchurch’deki özel havacılık okulunda eğitim almaya başladılar. İngiltere’de askeri havacılığın resmi olarak tesis edilme çabalarının Hava Taburu’nun kurulmasıyla gerçekleştiği sırada donanmanın bu bağımsız girişimi deniz hava gücünün müşterek bir hava kuvvetinin parçası olmaya niyetli olmadığını açık işaretini veriyordu. Politik güç gösterisi ve ayak oyunlarını seven Donanma Bakanı Churchill kendisine yeni bir oyuncak bulmuş olmanın keyfini çıkarmaya başlamıştı. RFC’nin

<sup>237</sup> Roskill, **a.g.e.**, s. 37. **Air Power Review**, Special Edition, Spring 2013, Center for Air Power Studies, s. 65. C.I.D. Daimi Alt Komisyonu’nun 29 Şubat 1912 tarihli “Secret [gizli]” işaretli raporunun tamamı için bkz. **a.g.e.**, ss. 30-62.

<sup>238</sup> Birinci Dünya Savaşı öncesinde ve savaş yıllarında İngiliz ordusu hava gücünde pilot eğitimi için bkz. Robert M. Morley, **Earning Their Wings: British Pilot Training, 1912-1918**, University of Saskatchewan, Department of History, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), 2006.

<sup>239</sup> James Neil Pugh, **The Conceptual Origins of the Control of the Air: British Military and Naval Aviation, 1911-1918**, The University of Birmingham (Yayınlanmamış doktora tezi), 2012, ss. 127-128.

<sup>240</sup> **Flight**, 13 March 1909, ss. 150-151.

kraliyet onayı ile yürürlüğü giren nizamnamesinde öngörülenin aksine donanma kendi havacılarının eğitimini Salisbury Plain’de kurulan merkezi uçuş okulundan ayrı olarak Eastchurch’de sürdürdü.<sup>241</sup> Kara ordusu ile donanma arasındaki çekişme; C.I.D. Daimi Alt Komisyonu’nun RFC’nin kurulmasından sadece 12 gün sonra yapılan “gizli” oturumunda, emir komuta zincirinde denizciler mi karacılar mı öncelikli olacak konusunun tartışılmasıyla kendini açıkça belli ediyordu. O dönemdeki “Harbiye Nazırı (*Secretary of State for War*)” Richard Burdon Haldane bu sorunun çözüme kavuşturulmasında yetersiz kaldı.<sup>242</sup> Donanmanın havacılık işleriyle ilgilenmek üzere Mayıs 1912’de kurulan “Donanma Havacılık Dairesi Direktörlüğü - (*Director of the Admiralty Air Department - DAD*)” başındaki Yüzbaşı Murray Sueter’in raporları gelişmelerde çok etkili oldu. Donanma Nazırı’nın deniz havacıların idari olarak tamamen donanmaya bağlı olduklarını ilan eden 15 Temmuz 1912 tarihli duyurusu iki hava gücünün resmi olarak birbirinden ayrılacağına açık işaretiydi.<sup>243</sup> Yeni oyuncuğundan pek mutlu olan Churchill, Yzb. Sueter’in deniz hava teşkilatı için sunduğu öneriyi prensipte kabul ettiğini 6 Nisan 1914 tarihli toplantıda açıkladı.<sup>244</sup> Bu öneri deniz havacılığı için hizmete alınma, rütbe ve kıdem alma, üniforma, nişan ve işaretler, maaş ve harcırahlar konularında tamamen ayrı bir düzenleme getiriyordu. RFC’nin kuruluş amacındaki tek bir komuta altında hava gücü anlayışını kökten yıkan öneri birkaç değişiklik yapıldıktan sonra 1 Temmuz 1914 tarihinde onaylanarak yürürlüğü girdi ve “Kraliyet Deniz Hava Kuvveti - (*Royal Naval Air Service - RNAS*)” kurulmuş oldu.<sup>245</sup> İngiltere’nin savaş durumunda seferber edebileceği hava gücü kaynaklarının verimsiz kullanılmasına ve israfına, kara ve deniz hava gücü arasında bilgi alışverişi ve işbirliğinin kopmasına neden olan bu ayrılma, ileri de görüleceği

<sup>241</sup> Roskill, *a.g.e.*, ss. 99-100.

<sup>242</sup> *a.g.e.*, ss. 39-40.

<sup>243</sup> *a.g.e.*, ss. 41-44.

<sup>244</sup> *a.g.e.*, s. 128, 144-148.

<sup>245</sup> Birinci Dünya Savaşı sırasında İngiltere (Birleşik Krallık) Orduları tarafından gerçekleştirilen faaliyetlerin istatistik dökümünü veren ve Harb Dairesi (War Office) tarafından neşredilen resmi yayında sadece Kara Kuvvetleri’yle ilgili verilerin yer alması, Kraliyet Donanması (Royal Navy) ve bağlı kuvvetlerine (örneğin RNAS) ait istatistik verilerin (Kraliyet Donanma Tümeni dışında) tamamen ihmal edilmesi Harbiye Nezareti ile Donanma Nezareti arasındaki sürtüşmenin en belirgin göstergelerinden biridir; bkz. **Statistics of the Military Effort of the British Empire During the Great War**, The War Office, 1922 (bundan sonra “Statistics of the British Empire” olarak anılacaktır). Söz konusu yayındaki bazı istatistik veriler bir çalışmada yayınlanmıştır; bkz. İsmet Üzen, “Bir İngiliz Resmi Yayınına Göre Çanakkale Cephesine Ait Bazı İstatistikî Bilgiler”, **Çanakkale Araştırmaları Türk Yılığ**, Yıl: 13, Sayı: 18, ss. 507-518. Burada işaret edilen ihmalden bahsetmediği için kıyaslama amacıyla yapılacak çalışmalarda kullanırken dikkatli olunması gerekmektedir.



üzere, Çanakkale Cephesi'nde İngiliz hava gücünün faaliyetleri üzerinde çok olumsuz etki yaptı.

Bu dönemde orduya destek verecek yardımcı bir kol olarak kabul edilen hava gücü tarafından kullanılacak uçakların temel görevi havadan keşif olarak tanımlanmıştı. C.I.D.in Ocak 1913'teki toplantısında Churchill *“deniz üzerinde keşfin kara üzerindeki kadar farklıdır, ... bu nedenle kara hava gücüyle işbirliğinden herhangi bir fayda elde edileceğini düşünmüyorum”* diyerek iki hava gücü arasında işbirliğini temelden reddediyordu.<sup>246</sup> Birinci Dünya Savaşı başladığında İngiliz *“kara hava gücü deniz hava gücünü anlamlı bir şekilde desteklemeye muktedir değildir”* ifadesini kullanarak bu yetersizliğin sorumluluğunu *“Harp Kabinesi (War Office)”* üzerine yıkmaya çalışarak kabinenin çalışmalarını eleştirenler Churchill'in baştan işbirliğini reddeden bu tutumuna gözlerini kapamıştır.<sup>247</sup>

25 Haziran 1914 tarihinde Churchill başkanlığında toplanan C.I.D. Daimi Alt Komisyonu, *“deniz uçakları havadan gelecek saldırıya karşı savunmayı ilk ve temel sorumlulukları olarak görmelidir ...”* ifadesini tutanağa geçirerek donanma bünyesinde uçakların teknik gelişimi ve taktik kullanımına ait çabaları taarruza dayanan değil, savunmayı temel alan biçimde yönlendiriyordu.<sup>248</sup> Yukarıdan gelen bu yönlendirme sebebiyle deniz havacılığı bünyesinde yürütülen, uçaklardan bomba ve torpido atılması çalışmaları deneme yanılma usulünde verimsiz olarak ve üst kademedeki destek görmeden sürdürülüyordu.

Kara ordusuna bağlı hava gücü de çeşitli denemeler yapmaktaydı. Keşif görevi yapan uçaklara kendilerini savunmak için makineli tüfek takılması düşüncesinden hareketle 1913 yılının son aylarından itibaren en uygun silahın seçilmesi için çeşitli denemeler yapıldı. Denemelerin bir sonuca bağlanması çok uzun sürdü.<sup>249</sup> Savaş başladığında cepheye gönderilen uçaklardan çok azında makineli tüfek vardı. Uçaklara makineli tüfek takılmasının ne kadar doğru olduğu sorgulanıyordu. Makineli tüfeğin, uçağa takılma aksamının ve mühimmatının yarattığı ağırlık zamanın motor gücü düşük olan

<sup>246</sup> a.g.e., s. 72.

<sup>247</sup> Pugh, a.g.e., s. 152. Roskill'de yer alan arşiv belgelerine yoğun olarak atıfta bulunan Pugh, tez çalışmasında Churchill'in işbirliğini reddeden görüşüne yer vermeden Harp Kabinesi ve kara hava gücü aleyhine yargıda bulunmuştur.

<sup>248</sup> H.A. Jones, *The War in the Air, Vol. III*, Oxford University Press, 1931, s. 75.

<sup>249</sup> Raleigh, a.g.e., s. 249.

uçaklarını çok zorlamaktaydı. Bu durumu gören komutanlar uçaklardan makineli tüfek ve aksamının sökülmesi emrini verdiler.<sup>250</sup> Donanmaya bağlı hava gücü kendisine tanımlanmış olan savunma görevi nedeniyle uçaklara silah takılmasına daha çok önem verdi. Ancak; yapılan çalışmalar yap-boz tahtasına dönüşmüştü, uçakların muharebe için donatılması amacına yönelik bir program içinde yürütülüyordu. Bu nedenle, savaş başladığında RNAS emrindeki uçaklardan sadece ikisinde makineli tüfek bulunuyordu.<sup>251</sup>

Uçaklarının asli görevi olarak tanımlanan havadan keşif harekâtının kara ordusuna ne kadar fayda sağladığının tartışıldığı bir ortamda donanma da râsıd eğitimine yer vermemişti.<sup>252</sup> İngilizlerin râsıd eğitimiyle ilgili söylemlerinin sadece sözde kaldığı görülmektedir. Ağustos 1914'te savaşa girdiğinde İngiliz Ordusunda pilot sınıfı dışında herhangi bir havacı sınıfı halen tanımlanmamıştı. 1914 yılının Kasım ayının sonunda genç subaylar râsıd olarak eğitilmek üzere havacılık eğitim okuluna geldiklerinde böyle bir kursun verilmediği, bu konuda resmi bir ders programı bile hazırlanmadığını gördüler. Sonradan 1915 yılında gelenleri bile râsıd olarak görev yapmak üzere eğitecek resmi bir sistem oluşturulmamıştı, yeni râsıd adaylarının kendi başlarının çaresine bakmaları gerekiyordu.<sup>253</sup>

Deniz uçaklarının kullanılmasında daha önemli sorunlar vardı. Temmuz 1914'te kralın huzurunda yapılan tatbikatta, motor gücü düşük olduğu için uçakların çok alçaktan uçması donanma subayları tarafından eleştirildi.<sup>254</sup> Bu önemli sorunu kabul ederek giderilmesi için çaba göstermek yerine, geçiştirerek görmezden gelinmesi Çanakkale Cephesi'nde İngiliz hava gücünün başarısız olmasının önemli nedenlerinden biriydi.

Çeşitli yayınlarda farklı rakamlar verilmekle birlikte, Ağustos 1914'te savaş başladığında RFC emrinde yaklaşık 60 adet, RNAS emrinde de yaklaşık 50 adet cephe hizmetinde kullanılabilir uçak bulunduğu anlaşılmaktadır. Seferber edilen orduların

<sup>250</sup> a.g.e., s. 328.

<sup>251</sup> a.g.e., s. 272.

<sup>252</sup> a.g.e., s. 144.

<sup>253</sup> Jeff Jefford, "The Observer in the British Air Services 1914-1918", **Cross & Cockade International Journal**, Vol.28, No.4, (1997), s. 183. Birinci Dünya Savaşı öncesinde ve savaşın ilk yıllarında İngiliz hava gücünde râsıd eğitimiyle ilgili eksiklikler hakkında etraflı bilgi için bkz. Bülent Yılmaz, "Bilgi Harekâtında Öncü - Balkan Savaşlarında Türk Havacılığı", **On Dördüncü Askeri Tarih Kongresi Bildirileri, Cilt II**, Genelkurmay Personel Başkanlığı ATASE Daire Başkanlığı Yayını, 2014, s. 517-518 (bundan sonra "Yılmaz, Bilgi Harekâtı" olarak anılacaktır).

<sup>254</sup> Raleigh, a.g.e., s. 274.

büyükliklerine kıyasla değerlendirildiğinde, Fransa ve Almanya'ya kıyasla üçte-bir daha az asker seferber eden İngiltere'nin askeri havacılık alanında en önde olduğu ifadesi kullanılmaktadır.<sup>255</sup> Her ne kadar İngiliz havacılık tarihçileri 1914 yılı itibariyle hava gücünün temellerinin İngiltere'de tesis edildiğine inanmamızı isteseler de tarihi gerçekler bunun aksinedir. Daha ileride detaylarıyla değineceğimiz üzere, tarihte hava gücünün etkisini ilk olarak yaşayan ve onu kullanan Osmanlı Ordu'suydu. Gözlemcilerinin gönderdiği raporlarda yer alan bilgilere rağmen İngiliz askeri liderleri uçakların muharebe alanındaki önemi konusunda halen gaflet içindeydiler. İngiliz Seferi Orduları komutanı General Douglas Haig'in Temmuz 1914'de etrafındaki subaylara, “baylar, umarım hiç biriniz uçakların keşif amacıyla etkin olarak kullanılabileceğini düşünmeye kalkacak kadar aptal değilsinizdir” dediği duyulmuştu.<sup>256</sup>

### C. Almanya askeri havacılığı

1871 yılında 4 krallık, 15 prenslik ve 3 şehir devletinin birleşmesiyle kurulan Alman İmparatorluğu demiryolu, su kanalları ve telgraf ağlarının genişlemesi, elektrik enerjisinin yaygın kullanımı, kömür, demir-çelik ve kimya endüstrisinin hızlı gelişmesi ile kısa sürede Avrupa'nın önemli teknoloji merkezlerinden biri haline geldi. Birleşmenin siyasi merkezi Prusya Krallığı olduğu gibi imparatorluğun askeri gücünün temelini de Prusya Ordusu teşkil ediyordu.<sup>257</sup> Ordunun gelenekçi ve muhafazakâr benliği ise silahlı kuvvetlerin yapısında köklü değişikliklere neden olacak teknolojik gelişmeleri bünyesine hemen kabul etmeye hazır değildi.

<sup>255</sup> David Edgerton, **England and the Aeroplane**, Center for the History of Science, Technology and Medicine, University of Manchester, 2006, s. 10. Birinci Dünya Savaşı başladığında İngiltere silahlı kuvvetleri emrindeki uçak adetleri konusunda, bazılarının çok abartılı olduğu anlaşılan, farklı değerler için bkz. **Statistics of the British Empire**, s. 495; Raleigh, **a.g.e.**, s. 265; Churchill, 1923, **a.g.e.**, s. 337; Hugh Popham, **Into Wind**, Hamish Hamilton Ltd., 1969, s. 14; Boyne, **a.g.e.**, s. 48; Benjamin Jones, **Ashore, Afloat and Airborne: The Logistics of British Naval Airpower, 1914-45**, University of London King's College, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), 2007 s. 16. Birinci Dünya Savaşı başladığında RNAS emrindeki uçakların kapsamlı bir listesi için bkz. M. Goodall, “Royal Naval Air Service Order of Battle-Aug 2, 1914”, **Cross and Cockade International**, Vol. 3, No. 4, Winter 1972, ss. 137-146.

<sup>256</sup> Sykes, **a.g.e.**, s. 105-106

<sup>257</sup> John H. Morrow, **Building German Airpower 1909-1914**, The University of Tennessee Press, 1976. ss. 3-6. Alman İmparatorluğu'nun kuruluşu ve gelişmesi için bkz. İlber Ortaylı, **İkinci Abdülhamit Döneminde Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu**, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları No: 479, 1981, ss. 1-21. Harald Potempa, “Die Königlich-Bayerische Fliegertruppe als Teil der Deutschen Luftstreitkräfte bis 1918”, **Blätter zur Geschichte der Deutschen Luft- und Raumfahrt**, Heft XIX, 2013, s. 13.

Diğer yandan; yaşanmakta olan sanayi devrimine dayalı olarak üretimin makineleşmesi ve ekonominin büyümesi nedeniyle teknolojik gelişmeler toplumun ilgisini daha çok çekmeye başlamıştı. 1881 yılında milliyetçi bir zeminde kurulan “Alman Hava Gemileriyle Seyahati Teşvik Derneği (*Deutscher Verein zur Förderung der Luftschiffahrt*)” hava araçlarının ordu tarafından da kullanılması gerektiğini söylemleri arasına kattı.<sup>258</sup> Bu hareketlerin neticesinde; 1884 yılında küresel balonlarla havadan keşif denemeleri için kurulan “Balon Müfrezesi (*Luftschifferabteilung*)” 1901 yılında “Hava Gemisi Taburu (*Luftschifferbataillon*)” haline gelişmişti.<sup>259</sup> Kont Ferdinand von Zeppelin’in iskeletli sevk edilebilir hava gemileri bu gelişmede önemli rol oynadı.<sup>260</sup> Yolcu ve yük taşıma kapasitesi ve havada uzun süre kalabilmesi (uzun menzil) hava gemilerini endüstri ve ticaret için cazip kılıyordu. Aynı nedenle, dönemin uçaklarına kıyasla askeri amaca da daha uygun duruma getiriyordu. Havacılığı cephe hattında taktik alanda kullanmayı düşünen Alman Ordu’su, nakliyesi ve şişirilmesi-söndürülmesi daha kolay olan Parseval modeli iskeletsiz hava gemilerini tercih ediyor, Zeppelin satın almıyordu. Ordunun iskeletli hava gemilerine karşı duruşu nedeniyle yük taşıma ve menzil kapasitesi büyük olan hava gemilerinin üretimi ve gelişimi tamamen özel girişimcilerin imkânlarına bağlı kalmıştı.<sup>261</sup> Prusya ordusuna mensup subayların hâkim olduğu “Harbiye Nezareti (*Kriegsministerium*)” Kont Zeppelin tarafından yapılan teklifleri reddediyor, çalışmalarını teşvik etmiyordu. Aslen Württemberg Krallığı ordusundan emekli olan Kont Zeppelin’in basın yoluyla verdiği demeçlerde yer alan eleştiriler aralarında gerginlik doğmasına neden oluyordu. Kont Zeppelin’in Ağustos 1908’de düzenlediği uzun menzilli gösteri uçuşlarının bir kaza ile son bulması sermayesinin tükenmesi anlamına geliyordu. Ancak; Kont Zeppelin basındaki demeçleriyle yeni birleşmiş olan imparatorluk içinde milliyetçi duyguları kabartmayı başarmıştı ve bu onun halktan büyük destek almasını sağladı. Yeni bir Zeppelin hava gemisinin inşası için halk çok kısa sürede yaklaşık 7 milyon mark bağışta bulundu. Daha önceleri halktan kopuk davranış izleyen ordu bu olayda kamuoyunun algısının ve

<sup>258</sup> John R. Cuneo, **Winged Mars**, The Military Service Publishing Company, 1942, s. 10, 202.

<sup>259</sup> Eberhardt, **a.g.e.**, s. 27-28.

<sup>260</sup> Sevk edilebilir hava gemileri fiziksel yapılarına göre üç gruba ayrılır. Gaz haznesinin tamamı bir iskelet yapı ile desteklenmiş olanlar “iskeletli”, gaz haznesi omurga yapısında bir iskeletle kısmen desteklenmiş olanlar “yarı iskeletli” ve gaz haznesi iskelet yapıyla desteklenmemiş olanlar “iskeletsiz” hava gemisi olarak anılır. Hava gemilerinin sınıflandırılması hakkında bkz. Kemal İntepe (çev.), **Havacılık Terimleri Sözlüğü**, Hava Basımevi, 1956, s. 59.

<sup>261</sup> Alman İmparatorluğunda hava gemilerinin gelişimi için bkz. Heinz J. Nowarra, **Deutsche Luftschiffe**, Podzun-Pallas Verlag, 1988 ve Cuneo, **Winged Mars**, ss. 9-21, 39-78.

desteğinin önemini de görmüş oldu. Gelişen olaylar neticesinde; Kasım 1908’de ordu ilk Zeppelin hava gemisini teslim aldı. Bir futbol sahasından daha uzun boyu ve devasa görüntüsüyle Kont Zeppelin’in iskeletli hava gemileri artık genç imparatorluğun gücünü ve tehdit unsurunu temsil ediyordu.<sup>262</sup> İmparatorluk çapında uyandırdığı milliyetçi duygular ve teknolojik alandaki başarıları nedeniyle, yeni asrın henüz ilk 10 yılı geçmeden, imparator II. Wilhelm Kont’u “20nci yüzyılın en büyük Alman’ı” olarak tanımladı.<sup>263</sup> Muharebede hava gemilerinin nasıl hizmet vereceği konusunda “*Luftfahrzeug im Heeresdienst*” isimli doktrin dokümanı yayınlandı. Ağustos 1914’te Birinci Dünya Savaşı başladığında Alman orduları hizmetinde, bir tanesi donanma emrinde olmak üzere, ikisi eğitim amaçlı olan toplam 9 adet askeri hava gemisi vardı.<sup>264</sup>

“Uçma Sanatının Temeli Olarak Kuşların Uçuşu (*Der Vogelflug als Grundlage der Fliegekunst*)” isimli eserin yazarı Alman makine mühendisi Otto Lilienthal kendi tasarımı ve üretimi planörlerle 1891-1896 yılları arasında birçok başarılı süzülme uçuş gerçekleştirerek döneminde insan taşıyan havadan ağır hava araçlarıyla uçuş çalışmaları yapanlara örnek bir öncü oldu.<sup>265</sup> Yayınladığı eserinde, balonlarla uçuşa çok fazla önem verilmesinin motorlu uçuşun geliştirilmesini engellediği eleştirisine yer veriyor, havacılığın geleceğinin uçaklarda olduğunu söylüyordu.<sup>266</sup> “Nakliye Müfettişliği (*Inspektion der Verkehrstruppen*)” altında görev yapan “Araştırma Birimi (*Versuchsabteilung*)”nin Ağustos 1908’de yayınladığı raporda diğer ülkelerde orduların uçakların kullanımına gösterdikleri ilgiye dikkat çekiliyor ve ordunun kendi imkânlarıyla uçak üretimine başlaması öneriliyordu.<sup>267</sup> Hâkimiyet alanını ve bütçeden aldığı payı kaybetmekten çekinen Hava Gemisi Taburu bu görüşe karşı çıkıyordu. Wright kardeşlerin Eylül 1909’da Berlin’de başarıyla gerçekleştirdikleri uçuşlarla veliaht prens de yakından ilgileniyor, Wright kardeşlerle sohbet ediyordu.<sup>268</sup> Ancak;

<sup>262</sup> Zeppelin hava gemileri hakkında bilgi için bkz. Werner Behrends, **The Great Airships of Count Zeppelin**, lulu.com, 2015.

<sup>263</sup> “Kaiser Embraces Zeppelin”, **The New York Times**, 11 November 1908, s. 4. Morrow, **Building German Airpower 1909-1914**, ss. 15-17.

<sup>264</sup> Eberhardt, **a.g.e.**, s. 67. Nowarra, **a.g.e.**, s. 19.

<sup>265</sup> Otto Lilienthal’in havacılık alanındaki çalışmaları için bkz. Technische-Ökonomische Information der Zivilen Luftfahrt, **Otto Lilienthal, 1891-1991, Hundert Jahre Menschenflug**, Interflug, 1990.

<sup>266</sup> Otto Lilienthal, **Der Vogelflug als Grundlage der Fliegekunst**, R. Gaertners Verlagsbuchhandlung, 1889, ss. 155-158.

<sup>267</sup> Morrow, **Building German Airpower 1909-1914**, s. 17.

<sup>268</sup> Supf, **Fluggeschichte I**, s. 264-266. Wright kardeşlerin Eylül 1909’da Berlin’de gerçekleştirdikleri uçuşların Alman basınındaki yansımaları için bkz. “Wright Flüge in Berlin”, **Flugsport**, 17 September 1909, s. 555-556.

halkın uçaklara karşı ilgisini çekmek amacıyla düzenlenen şatafatlı gösteriler genellikle karnaval havasında geçtiği için yukarıda daha önce değinildiği gibi ordudaki kıdemli subaylar arasında uçakların bir sirk malzemesi olduğu görüşü yaygındı.<sup>269</sup> Buna rağmen; Genelkurmay Başkanlığı uçakların askeri alanda kullanılması ve ordu bünyesinde uçak üretilmesi için çalışmaların hemen başlamasını istiyordu. 1912 yılında Genelkurmay Başkanı Ludwig von Moltke bu konunun önemli olduğunu vurgulayan “gizli” işaretli altı ayrı andiç yayınladı.<sup>270</sup> Diğer yandan; Harbiye Nezareti parlamentoda yeni bir bütçe kalemini savunma mücadelesine girmeyi arzu etmediği için askeri uçak geliştirme işini özel girişimcilerin inisiyatifine bırakmayı tercih ediyordu. Bu nedenle; 1913-1916 dönemi için beş yıllık askeri bütçe görüşmelerine Moltke davet edilmedi.<sup>271</sup>

Kamuoyunun milliyetçi duygularla hareket ederek silahlı kuvvetlere mali destek sağlayan davranış biçimi de Harbiye Nezareti'nin işine geliyordu. Amiral Tirpitz'in önderliğinde donanmaya destek sağlamak amacıyla 1898 yılında kurulmuş olan “Alman Donanma Cemiyeti (*Deutscher Flottenverein*)” örnek alınarak 1908 yılında “Alman Hava Filosu Cemiyeti (*Deutschen Luftflottenvereins*)” kurulmuştu. Prens Heinrich başkanlığında toplanan, bilim adamları, ticaret ve sanayi erbabından oluşan komisyon devletin mali desteğinden mahrum olan Alman havacılık endüstrisinin ve askeri havacılığının yardımına yetişti. 12 Nisan 1912 tarihinde, “Milli Tayyare İanesi (*Nationalflugspende*)” tesis edildi. Altı ay gibi kısa bir sürede, Zeppelin için toplanan yardımı da aşan 7.5 milyon Mark toplandı.<sup>272</sup>

Fransa'da uçakların kullanımındaki gelişmelerden tedirgin olmaya başlayan ordu, artık kamuoyundaki hareketleri de dikkate alarak, uçak üretmek isteyen yerel girişimcilere ilgi göstermeye başladı.<sup>273</sup> Teşkilatın gelişmesi ile 1911 yılından itibaren “Askeri Havacılık Eğitim ve Tetkik Dairesi (*Lehr und Versuchsabteilung für Militärflugwesen*)” ismiyle görev yapacak olan birimin 1910 yılında yayınladığı andiç uçakların havadan keşif görevinin yanı sıra hava gemilerine karşı taarruz amacıyla da

<sup>269</sup> Cuneo, **Winged Mars**, s. 87.

<sup>270</sup> Askeri havacılıkla ilgili olarak Moltke tarafından “gizli” ibaresiyle yayınlanan andiçler için bkz. Erich Ludendorff, **The General Staff and its Problems, Vol. I**, E.P. Dutton and Company, 1920, s. 2, 33-48.

<sup>271</sup> Morrow, **Building German Airpower 1909-1914**, s. 19.

<sup>272</sup> Georg Paul Neumann, **Deutschen Luftstreitkräfte im Weltkrieg**, Ernst Siegfried Mittler und Sohn, 1920, s. 60. Supf, **Fluggeschichte I**, s. 393-394. Morrow, **German Air Power in World War I**, s. 9, 19.

<sup>273</sup> Alman İmparatorluğu'nda Birinci Dünya Savaşı öncesinde havacılık sanayinin kapsamlı incelemesi için bkz. Morrow, **Building German Airpower 1909-1914**.

kullanılabileceğinden bahsediyordu. Sivil havacılığın ihtiyaç ve talepleriyle askeri havacılığinkilerin birbirinden çok farklı olduğuna ilk defa dikkat çeken bu dokümanda; ordunun ihtiyaçlarını karşılayacak uçak ve uçak motoru üretiminin ancak askeri bir teşkilatın yönetiminde sağlanabileceğini ifade ediliyordu.<sup>274</sup> 1 Nisan 1911’de “Askeri Nakliye Müfettişliği Umumisi (*Generalinspektion des Militärverkehrswezens*)” altında “Askeri Havacılık ve Motorlu Araçlar Müfettişliği (*Inspektion des Militär Luft und Kraftfahrwezens*)” kuruldu. Bütün bu gelişmelere rağmen askeri havacılık konusu devlet bütçesinde ayrı bir kalem olarak ele alınacak kadar önemli sayılmıyordu.<sup>275</sup>

Bu kuruluştan önce pilotlar ilk olarak uçak üreticilerinin sivil uçuş okullarda bröve alıyorlar sonra Döberitz’de kurulmuş olan geçici askeri uçuş okulda (*Provisorische Fliegerschule*) eğitimi tamamlayarak askeri pilot brövesi alıyorlardı. Yeni teşkilat yapısında uçuş eğitimini tamamen askeri okullar üstlenmişti. Yine de, pilot adayı subaylar masraflarını kendileri karşıarlarsa eğitimlerini uçak fabrikalarının uçuş okullarında alabiliyorlardı. Orduda en az üç yıl görev yapmış subay ve astsubaylar pilot adayı olarak başvuruda bulunabiliyordu. Pilot adaylarının sağlık durumuyla ilgili şartlar oldukça basitti; atletik yapıya sahip olmak, kalp rahatsızlığı bulunmamak ve 75 kg’dan ağır olmamak.<sup>276</sup> Bütçede ödenek ayrılmadığı için askeri uçuş okullarında yeterli araç-gereç ve öğretmen pilot yoktu, eğitim çoğu kez fabrikaların sivil okullarında tamamlanıyordu. Asker veya sivil pilot adaylarının uçuş eğitimlerini tamamladıktan sonraki iki yıl içinde yapılacak olan askeri manevralara katılma zorunluluğu vardı.<sup>277</sup> Sivil havacıların her zaman ordunun emrinde görev yapmaya hazır olmalarını sağlayan bu durum savaş başladığında Alman ordusunun hem kendisinin hem de askeri havacılıkta kendisine bağımlı olan müttefiklerinin pilot eksikliğinin giderilmesinde önemli avantaj sağlayacaktı.

Alman İmparatorluğu silahlı kuvvetlerinde Prusya Ordusu’nun sözünün daha fazla geçmesi ve bu nedenle Prusya’da kurulu havacılık sanayi firmaları dışından alım yapılmaması diğer eyaletlerde rahatsızlık yaratıyordu. Hem sanayisi hem de ekonomik gücü fazla olmayan Württemberg ve Saksonya eyaletleri bu konuda seslerini fazla

<sup>274</sup> Morrow, **Building German Airpower 1909-1914**, s. 27.

<sup>275</sup> Imrie, **a.g.e.**, s. 15. Morrow, **Building German Airpower 1909-1914**, s. 33.

<sup>276</sup> Neumann, **a.g.e.**, s. 61. Cuneo, **Winged Mars**, s. 91.

<sup>277</sup> Supf, **Fluggeschichte I**, s 215. Imrie, **a.g.e.**, s. 16. Morrow, **Building German Airpower 1909-1914**, s. 40, 62, 72-75.

çıkaramıyorlar, Prusya Ordusu'nun izinden gidiyorlardı. Bavyera eyaleti ise hem uçak üretimi hem de askeri pilotların eğitimi için eyalet kaynaklarının kullanılmasını tercih ediyordu. 1871'de birleşmeyi sağlayan İmparatorluk Anayasa'sı (*Verfassung des Deutschen Reiches*) Bavyera Krallığı'na silahlı kuvvetler, dışişleri, demiryolları ve posta teşkilatı gibi alanlarda özerklik sağlıyordu. Kendi Harbiye Nezareti altında yer alan Bavyera Ordusu seferberlik durumunda Prusya Harbiye Nezaretine bağlıydı ama barış zamanında teşkilatlanma açısından özerkliğe sahipti. Hem askeri havacılıkta hem de havacılık sanayi alanında özerkliğini korumaya kararlı bir politika izleyen Bavyera eyaleti 1 Ocak 1912'de Schleissheim'de kendi hava bölümünü (*Luftschiffer- und Kraftfahr-Abteilung*) kurdu. Bu bölük; askeri uçuş okulunun gelişmesi ve teşkilat yapısının büyümesi ile 1 Ekim 1913 itibarıyla Bavyera Havacılık ve Motorlu Araçlar Müfettişliği altında hava taburu haline gelişti.<sup>278</sup> Mahalli milliyetçi tutumdan kaynaklanan ve belirgin bir verimsizliğe neden olan bu çekişmeye rağmen Bavyera Ordusu hava gücü gittikçe gelişti ve diğer eyaletlere örnek oldu.<sup>279</sup> Bu nedenle; savaş yıllarında çeşitli cephelerde personeli belli bir eyalet vatandaşlarından olan ve söz konusu eyaletin Harbiye Nezaretine bağlı hava birlikleri görev yaptı.<sup>280</sup>

Ülke kaynaklarının silahlı kuvvetlerin ihtiyaçları için verimsiz kullanılmasının nedenleri ve askeri havacılığın gelişmesini önleyen sebepler Harbiye Nezareti ve Genelkurmay Başkanlığı arasındaki görüş ayrılığı veya çeşitli eyaletlerin mahalli milliyetçiliğe dayanan politikalarıyla sınırlı değildi. Ülkenin milliyetçi orta-sınıfına dayanan ve bu nedenle çok geniş bir kitlenin desteğine sahip olan "İmparatorluk Donanma Dairesi (*Reichs-Marine-Amt*)" de Prusya Ordusu ile iyi geçinmiyordu. Donanma Komutanı Alfred von Tirpitz dikkatleri kıta Avrupa'sından imparatorluğu

<sup>278</sup> Morrow, **Building German Airpower 1909-1914**, ss. 93-103, Morrow, **German Air Power in World War I**, s. 9. Potempa, **a.g.e.**, s. 14.

<sup>279</sup> Alman İmparatorluğu'nu oluşturan eski krallıklar (eyaletler) arasında "mahalli milliyetçi" tutumdan kaynaklanan çatışma Ortaylı'nın eserinde "bölgesel yabancılıklar" olarak anılmaktadır; bkz. Ortaylı, **a.g.e.**, s. 1.

<sup>280</sup> Cuneo, **Winged Mars**, s. 106. Morrow, **German Air Power in World War I**, 28-31, 68, 101-103. Bavyera kökenli birlikler hava birliği numarasının sonuna "b" eklenmesiyle tanımlanırlar. Birinci Dünya Savaşı'nda Filistin Cephesi'nde görev yapan, genel olarak "Paşa Tayyare Bölükleri" olarak anılan Alman hava birliklerinden "Fliegerabteilung 304b (FA 304b)" Bavyera asıllı hava birliklerinden biridir. Paşa Tayyare Bölükleri'nin faaliyetleri için bkz. Dieter H.M. Gröschel and Jürgen Ladek, "Wings over Sinai and Palestine", **Over The Front**, V13, N1, Spring 1998, ss. 3-65. Filistin Cephesi'nde görev yapan hava birliklerinin çok uluslu yönü için bkz. Bülent Yılmaz, Dov Gavish, Dieter Gröschel, "Air War over Palestine: The Multinational Dimension", **Palestine and the First World War-New Perspectives**, Tel-Hai Academic College (Israel), 3-7 September 2007.



çevreleyen denizlere çeken bir politika izliyor ve bu sayede donanmanın bütçeden aldığı miktarın sürekli artmasını sağlıyordu. Bavyera Ordusu gibi özerk bir teşkilat yapısına sahip olan donanma 26 Ekim 1910 tarihinde yayınladığı emirle uçaklardan donanma hizmetinde faydalanmak üzere denemelere başladı. Alman Donanması uçakların hizmete alınması amacıyla ilk olarak 1911 yılında ödenek ayırdı. Bazı donanma subayları sivil okullarda uçuş eğitimi görerek brövelerini aldılar.<sup>281</sup> Donanma 1 Nisan 1913'te Deniz Havacılığı Bölümü'nü teşkilatına kattı ve bir ay sonra da ilk deniz hava birliği kuruldu. Donanmanın havacılığa ayırabildiği bütçesi çok küçük olduğundan ve uçak üreticilerinin çoğu ülkenin iç kısımlarında denizden uzak oldukları için deniz uçağı geliştirilmesi ve üretilmesi çalışmaları çok yavaş ilerledi. Donanmanın ihtiyacını karşılayacak deniz uçaklarını seçmek ve satın almak üzere 1-11 Ağustos 1914 tarihleri arasında çeşitli deniz uçakları arasında yarışma yapılması planlandı. Ancak; seferberliğin ilanı bu yarışma neticesinde donanmaya uçak satmayı uman firmaların hayallerini yıktığı gibi, yarışma için hazırladıkları uçaklara donanma tarafından el konulmasına neden oldu. Dolayısıyla; savaş başladığında donanma emrinde, çoğu henüz denenmemiş olan ve eğitim uçuşu dışında göreve uygun olmayan toplam 24 uçak vardı.<sup>282</sup> Alman deniz havacılığının en büyük avantajı, deniz uçaklarında kara uçaklarına göre çok daha kuvvetli motorlar bulunmasıydı. Bu özellik; savaş zamanında bir hava muharebesinin kaçınılmaz hale geldiği durumlarda, taarruzu devam ettirmek veya çatışmadan çekilmek konusundaki inisiyatifin Alman deniz havacılarının elinde kalmasını sağlayacaktı.

Fransa Ordusu'nun 5-20 Eylül 1911 tarihlerinde Picardie'de gerçekleştirdiği askeri manevraları izleyen Deniz Yüzbaşı Eduard von Pustau'nun raporunda yer alan, *“havacılık alanında komşularımızla aramızdaki mesafenin geçen yıllarda olduğu gibi açılması ciddi bir durumda felakete neden olacaktır”* ifadesi, Osmanlı Devleti'nin Paris Askeri Ataşesi Yüzbaşı Ali Fethi (Okyar)'nin 2 Eylül 1911 tarihinde İstanbul'a

<sup>281</sup> Supf, **Fluggeschichte I**, s. 420. Amiral Tirpitz'in düşünceleri ve faaliyetleri için bkz. Jonathan Steinberg, **Yesterday's Deterrent: Tirpitz and the Birth of the German Battle Fleet**, Macmillan, 1965.

<sup>282</sup> Morrow, **Building German Airpower 1909-1914**, s. 88-93. Donanma havacılığında denizden kalkabilen deniz uçaklarına öncelik verilmekle beraber karadan kalkan uçaklar da hizmet görüyordu. Savaş başladığında Alman Donanması hizmetindeki uçakların 12 adedi denizden kalkan diğer 12 adedi karadan kalkan uçaklardı. Tobias Raphael Philbin, **Admiral Hipper as Naval Commander**, University of London King's College, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), 1975, s. 238.

gönderdiği havacılık hakkındaki raporundan esinlenmiş gibiydi.<sup>283</sup>

Birkaç ay sonra Alman Ordusu havadan keşif amaçlı ilk uçuşunu gerçekleştirdi. Sonraki sene Mayıs ayında gerçekleştirilen askeri tatbikatta uçakla yapılan keşiflerin süvari tarafından yapılan keşiflerden daha verimli olduğu kabul gördü. Diğer yandan; henüz yeterince dengeli uçamayan uçaklarda çok fazla sarsıntı olduğu için nişan alarak hedefe isabet kaydetmek çok zor olacağından, uçağın makineli tüfekle donatılmasının bir fayda getirmeyeceği görüşü vardı.<sup>284</sup> Uçaklar artık geleceğin keşif vasıtası olarak kabul görmeye başlamıştı, ordunun hava gücü ilk olarak 1 Nisan 1912’de bütçede resmi bir kalem (fasıla) olarak yer aldı.

Askeri tatbikat sırasında kötü hava koşullarının hava gemilerinin harekâtına ne kadar olumsuz etki ettiği görüldüğünde, uçaklar için de görev öncesinde hava koşulları hakkında bilgi edinmenin faydalı olacağı ortaya çıkmıştı. Askeri meteoroloji hizmetini görmek üzere 1914 yılında, tarım ve denizcilik işleri için görev yapan meteoroloji istasyonları tarafından desteklenen yeni bir teşkilat kuruldu.<sup>285</sup>

Ocak 1913’te yapılan denemeler neticesinde müstahkem mevkiilerde ve sahrada kullanılan ışıldakların geceleri havadan gelebilecek tehlikeler karşı savunmada yeterli olacağına karar verildi. Diğer yandan; sahra topçusu tarafından kullanılan topların namlu açıları fazla yükseltilemediği için hava araçlarına karşı yetersiz olduğu görüldü. Uçaksavar hizmetinde kullanılmak üzere yeni toplar geliştirildi. Silah çeşitliliğinin ortaya çıkaracağı lojistik sorunları, özellikle farklı çaplarda mühimmat kullanımını önlemek amacıyla uçaksavar topları yaygın olarak kullanılan sahra toplarıyla aynı çapta silahlardan geliştirildi.<sup>286</sup>

<sup>283</sup> Supf, **Fluggeschichte I**, s. 375. Yüzbaşı Ali Fethi’nin ileride bahsedilecek raporuna ait belgenin çevrim yazısı için bkz. Fethi Kural, **Kuruluş Yıllarında Türk Askeri Havacılığı Belgeleri (1909-1913)**, Hv. Bas ve Neş. Md.lüğü, 1974. s. 173, 174.

<sup>284</sup> Supf, **Fluggeschichte I**, s. 379.

<sup>285</sup> Ernest von Hoepfner, **Deutschlands Krieg in der Luft**, Verlag von K. F. Koehler, 1921, s. 5. Hans Arndt, “Der Luftkrieg”, **Der Grosse Krieg 1914-1918** (Max Schwarte, ed.), Vierter Band, J. A. Barth, 1922, s. 535, 536, 550.

<sup>286</sup> Hoepfner, **a.g.e.**, s. 5-6. Alman Ordusu’nda 7.7 cm çaplı seyyar uçaksavar toplarının geliştirilmesi konusunda bkz. Cuneo, **Winged Mars**, ss. 23-37; Arndt, **a.g.e.**, s. 534. Çeşitli savunma tesislerini kapsayan bölgeler “müstahkem mevki” olarak anılırlar. Silahlı kuvvetlerde kullanılan askeri terimler için bkz. **İngilizce - Türkçe Askeri Terimler Sözlüğü**, T.C. Genelkurmay Başkanlığı, K.K. Basımevi ve Basılı Evrak Depo Müdürlüğü, 2001. Ayrıca; eski dönemlerdeki askeri terimlerin dönemin anlayışına göre karşılıkları için bkz. **İngilizce - Türkçe Askerî Terimler Sözlüğü Ö/T 320-5-1**, Erkânıharbiye Umumiye Basımevi, 1956.

1913 yılında Genelkurmay tarafından hava gemileri ve uçaklardan beklenen hizmetleri belirleyen “Ordu Hizmetinde Tayyare (*Verwendung von Luftfahrzeugen im Heeresdienst*)” başlıklı “gizli” işaretli talimatname yayınladı. Uçakların temel görevi havadan keşif olarak tanımlanmıştı. Henüz havada muharebeye uygun silah sistemleri bulunmadığı düşünülüyordu. Uçakların hızlı ve kıvrak uçuşları nedeniyle, makineli tüfekle donatılsa bile isabet kaydetmenin neredeyse imkânsız olduğu anlayışı yerleşmişti. Uçakla havada muharebenin henüz deneysel düzeyde olduğundan bahseden talimatname, mümkünse havada çatışmaya girmekten kaçınılmasını öneriyordu.<sup>287</sup>

Alman hava gücünde yer alan bu düşünceler diğer ülkelerdekinden farklı olmamakla beraber, uçakta pilotun tek başına kullanabileceği, pervanenin arasında öne doğru ateş edebilen makineli tüfek geliştirilmesi konusundaki çalışmalarda Almanya diğer ülkelerden ilerideydi. İsviçre doğumlu mühendis Franz Schneider 1911 yılından itibaren uçakta motorla senkronize çalışabilecek makineli tüfek tetikleme sistemi üzerine çalışmaya başlamıştı. İcat ettiği sistem için 15 Temmuz 1913’te patent aldı. Genelkurmay Başkanı Moltke 23 Nisan 1912 tarihli “gizli” işaretli andıç ile uçaklara makineli tüfek takılması konusuna dikkat çekiyor, çalışmalar yapılmasını istiyordu.<sup>288</sup> Buna rağmen ordu Schneider’in icadına ilgi göstermedi. Fransız havacı Roland Garros öne doğru ateş edebilen makineli tüfekle donattığı uçağıyla arıza nedeniyle Nisan 1915’te Alman hatları içine inince, konunun önemi ortaya çıktı. Alman Ordusu uçaklarının aynı türden bir sistemle donatılması için uçak üreticisi Anthony Fokker’a başvurdu. Schneider’in çalışmalarından haberi olan Fokker senkronize makineli tüfek sistemini en son model Fokker E-serisi uçaklarına takmaya başladı. Fransız ve İngiliz uçaklarına kıyasla çok daha etkin bir silah sistemiyle donatılmış olan Fokker E-serisi uçakların Temmuz 1915’ten itibaren cephede görev almaya başlamasıyla hava muharebelerinde üstünlük Alman havacılaraya geçti.<sup>289</sup>

Molke gibi yerine gelen Ludendorff da imparatorluğun tüm insan kaynağının ordunun

<sup>287</sup> Arndt, **a.g.e.**, s. 545. Cuneo, **Winged Mars**, s. 131.

<sup>288</sup> Ludendorff, **a.g.e.**, s. 34.

<sup>289</sup> Franz Schneider’in çalışmaları ve patent aldığı senkronize sistem ve uçak üreticisi Anthony Fokker’ın bu sistemi E-serisi uçaklarına uygulaması konusunda bkz. Peter Supf, **Das Buch der deutschen Fluggeschichte II**, Verlagsanstalt Hermann Klemm AG, 1935, s. 456-459 (bundan sonra “Supf, Fluggeschichte II” olarak anılacaktır). Garros’un ve Fokker’ın uçağı silah sistemi haline getiren ve hava savaşlarının gelişimini kökten etkileyen makineli tüfek uygulamaları için bkz. Richard P. Hallion, **Rise of the Fighter Aircraft 1914-1918**, The Nautical and Aviation Publishing Company of America, Inc., 1988, ss. 8-14.

etkinliğinin artırılması için seferber edilmesi gerektiği fikrini savunuyordu. Bu nedenle; ordunun ihtiyaç duyduğu her türlü personelin sosyal sınıf farkına bakmadan göreve alınması politikasını sürdürdü. Prusya Ordusu'nun sadece aristokrat kökenli olanları orduya kabul etme geleneği iki nedenle geçerliliğini yitirmeye başlamıştı. Yeni gelişen silahlar teknik eğitim ve tecrübeye sahip personel gerektiriyordu. Aristokrat sınıfta fen ve teknik alanlarda eğitim alan çok az iken orta sınıfa eğitim veren teknik okullar bu konuda geniş bir insan kaynağı sağlıyordu. Ayrıca; aristokrat sınıfın nüfus artışı Prusya Ordusu'nun hızla büyüyen teşkilatını beslemeye yeterli değildi. Bu nedenlerle, özellikle havacılık mesleğinin teknik bilgi donanımına diğer askeri sınıflara göre daha fazla ihtiyaç göstermesi sebebiyle, havacılık eğitimi alanların arasında orta sınıftan orduya astsubay olarak girenlerin sayısı artmaya başladı.<sup>290</sup> Alman İmparatorluğu hava gücünde pilotların ağırlıklı olarak astsubaylar arasından râsıdların ise istisnasız subaylar arasından yetiştirilmesinde toplumsal sınıf hiyerarşisinin önemli etkisi vardı. Keşif görevinde; uçağın hangi istikamette uçacağını, hangi bölge üzerinde keşif yapılacağı, görevin ne zaman başlayıp ne zaman biteceğini belirleyen rasıttı. Görevin başarılması için uçağın göreve hazır bulunması sağlayan ve uçuş “ameliyesi”ni yapan pilottu. Râsıdla pilot arasındaki ilişki “beyefendi” ile “şöför” arasındaki ilişki gibiydi. Toplumsal sosyal hiyerarşiden kaynaklanan bu ilişkinin gerilim ve sürtüşme yaşanmasına sebep olacağı düşüncesinin aksine, pilot-râsıd ikilisinin halk arasında “*Emil und Franz*” şeklinde anılmasında da görüleceği üzere uyumlu bir iş birliği söz konusuydu.<sup>291</sup>

Genelkurmay Başkanlığı tarafından yayınlanan “gizli” talimatname uçakların temel görevini havadan keşif olarak tanımlıyordu ama havadan keşif görevini yapacak râsıdın etkinliğini artırmak için eğitimin geliştirilmesi konusunda çaba harcanmıyordu. İlk

<sup>290</sup> Ludendorff'un Birinci Dünya Savaşı yıllarındaki düşünceleri, faaliyetleri ve bunların değerlendirmesi için bkz. D. J. Goodspeed, **Ludendorff-Genius of World War I**, Houghton Mifflin Company, 1966 ve William A. Jones, **Ludendorff: Strategist**, US Army War College, 1992. Moltke'nin askeri havacılıkta sivil ve astsubay pilotlardan faydalanılması görüşleri için bkz. Ludendorff, **a.g.e.**, s. 41, 44. Neumann, **a.g.e.**, s. 61. Morrow, **Building German Airpower 1909-1914**, s. 9. Ortaylı'nın çalışmasında; Alman İmparatorluğu'nda toplumsal hiyerarşinin etkisine, “ordu ve sivil bürokraside topraksoyluluk önemliydi” ifadesiyle dikkat çekilmektedir, bkz. Ortaylı, **a.g.e.**, s. 2.

<sup>291</sup> Supf, **Fluggeschichte II**, s. 99. Cuneo, **Winged Mars**, s. 128. Morrow, **The Great War in the Air**, s. 53. Boyne, **a.g.e.**, s. 61. Hoepner, **a.g.e.**, s. 37. Sosyal hiyerarşik yapıya rağmen Alman İmparatorluğu silahlı kuvvetleri içinde alt ve üst rütbelere arasında uyumlu görev anlayışıyla ilgili olarak bkz. Alexander Watson, “Junior Officership in the German Army during the Great War, 1914-1918”, **War in History**, Vol 14, Issue 4, 2007, ss. 428-453.

zamanlarda havacıların eğitimi sivil havacılık okullarında verilirken sadece pilot eğitimi yapılmaktaydı, hem uçma hem de keşif görevinin pilot tarafından yerine getirilmesi bekleniyordu. 1910 ve daha sonra 1913 yılında yapılan askeri tatbikatlarda havacılıktan beklenen hizmetin alınmamasının sebebi doğru teşhis edilmişti: râsıdların eğitim zaafı. Ancak; bu eksikliğin giderilmesi konusunda ciddi adımlar atılmadı. Havadan keşif görevinin geniş bilgi ve deneyim gerektiren bir uzmanlık alanı olduğu kabul ediliyor, görev ve yerine getirmek için gerekli nitelikler açıkça belirtiliyordu. Geniş kapsamlı görevin ancak askeri harekâtın inceliklerine vakıf kurmay subaylar tarafından layıkıyla yapılabileceği belirlenmişti. Pilotların astsubaylardan râsıdların subaylardan yetiştirilmesinin bir sebebi de bu öngörüye dayanıyordu.<sup>292</sup> Nitelik ve nicelik bakımından yetersiz olan râsıd açığını kapatmak için Döberitz’de hızlandırılmış râsıd eğitimine gönderilen 50 kurmay subayın eğitimi Şubat 1914’te başladı. Alman deniz havacılığı ise râsıd ihtiyacının karşılanması konusunda İngiliz deniz havacılığı ile aynı hataya düşmüştü. Seferberlik ilan edildiğinde deniz havacılığında eğitim görmüş râsıd yoktu. Bu görevin donanmadaki genç subaylar tarafından yerine getirilebileceği düşünülüyordu.<sup>293</sup>

1912 yılında milliyetçi duygulara hitap eden söylemlerle faaliyete geçen Milli Tayyare İanesi hareketi ordunun ihtiyacı olan uçakların alınmasına ve havacıların yetişmesine mali kaynak sağladı. Toplanan para ile seferberliğe kadar 62 uçak satın alındı ve 162 pilot yetiştirildi. Yaratılan mali kaynak, havacılığa ayrılan küçük bütçe nedeniyle satış yapmak imkânı bulamayacak olan Alman havacılık sanayine de can verdi. Tek müşteri durumunda olan ordu sanayinin hangi tip ve modellerde uçak ve uçak motoru üreteceği konusunda söz sahibi durumundaydı. Askeri havacılığın bağlı olduğu umum müfettişliği üreticileri belirli üç tip uçak ve iki tip motorun üretimine yönlendirdi. Lisans anlaşmaları tesis edilerek değişik fabrikaların aynı tipten uçakları üretmelerine imkân sağlandı. Bu durum Alman askeri havacılığında kendiliğinden bir

<sup>292</sup> Alman Ordusu’nda, yukarıda bahsedilen sosyal hiyerarşi ve burada bahsedilen görev tanımından dolayı râsıdların subaylardan pilotların da astsubaylardan yetiştirilmesinin gerekçeleri konusunda bilgisiz olanlar, hava gücü konusunda Almanya’ya bağımlı olduğu için teşkilat ve eğitim sistemleri de müttefik Alman Ordusuna göre şekillenen Osmanlı Ordusu hava gücünde astsubay pilot yetiştirilmesini mesnetsiz olarak eleştirmişlerdir; bkz. Yalçın, **Türk Hava Kuvvetlerinin Teşkilatlanma Tarihi**, s. 60; Kurt, **Türkiye’de Ana Jet Üslerinin Kuruluşu ve Gelişimi**, s. 17 (dipnot 71). Burada örneklenen her iki çalışmanın sahibi de TSK (Hv.K.K.) mensubudur; çalışmalarında yer alan basma kalıp ve peşin hükümlü ifadeler resmi tarihçe dayatmasının ortaya çıkardığı hamasi zihniyetin sonucudur.

<sup>293</sup> Arndt, **a.g.e.**, s. 541. Neumann, **a.g.e.**, s. 57, Supf, **Fluggeschichte II**, s. 114. Imrie, **a.g.e.**, s. 20. Cuneo, **Winged Mars**, s. 128.

standardizasyon uygulamasını hayata geçirdi. Değişik uçak üreticilerinin malzeme ve işçilik kaliteleri arasındaki farktan dolayı tam bir standardizasyon sağlanamasa da savaş yıllarında lojistik faaliyetlerin kolaylaşmasını sağlayacak önemli avantaj elde edildi.<sup>294</sup>

Fransa ve İngiltere örneğinde olduğu gibi, savaş başlarken Alman Ordusu'nda bulunan uçaklar ve havacı personel konusunda çeşitli kaynaklarda farklı rakamlar verilmektedir. Savaştan önceki yıllarda hava gemilerine fazla önem verdiği için uçaklar konusunda geri kaldığı zannedilen Alman Ordusu emrinde cephe hizmetinde kullanıma uygun yaklaşık 250 adet uçak ve bunları kullanabilecek sayıda pilot bulunuyordu. Çatışmaların başlamasıyla ortaya çıkan kayıpların karşılanması konusunda ise Alman havacılık sanayi de Fransız ve İngiliz havacılık sanayi gibi hazırlıksız ve plansız yakalanmıştı.<sup>295</sup>

#### D. Osmanlı askeri havacılığı

İnsanoğlunun uçma arzusundan doğan ve kurduğu medeniyetlerde yaygın olarak görülen uçuş üzerine halk hikâyelerine Türk edebiyatında da rastlanmaktadır. Evliya Çelebi'nin "Seyahatname" isimli eserinde yer alan ve bilimsel gerçekliği olmayan Hezafen Ahmed Çelebi veya Lagari Hasan Çelebi hikâyeleri bunların örneklerindedir.<sup>296</sup> 19ncü yüzyıldan itibaren yabancı havacıların Osmanlı Devleti topraklarında yaptığı gösteri uçuşları yavaş yavaş devletin ve silahlı kuvvetlerin dikkatini çekmeye başlamıştı.

Osmanlı Devletinde 18nci yüzyılın başında başlayan ıslahat hareketlerinde silahlı kuvvetlerin çağdaş teknolojileri yakalaması yönündeki çabalar önemli bir yer tutuyordu. Bu belirgin tavır değişikliğinin temel sebebi askeri yenilgiler ve bunların sonucunda devletin toprak kaybına uğraması olduğu için, ilk yenileşme çabaları kendini askerlik ve savunma sanayi alanında gösterdi.<sup>297</sup>

Batı dünyasında bilginin iletilmesinde büyük rolü olan matbaanın 400 yıllık bir gecikme ile Osmanlı toplumunun hayatına girmesiyle yayına başlayan gazete ve dergiler batıdaki

<sup>294</sup> Morrow, **The Great War in the Air**, s. 9, 19, 76.

<sup>295</sup> Savaş başladığında Alman ordusu emrindeki uçak adetleri konusunda farklı değerler için bkz. Morrow, **German Air Power in World War I**, s. 11, 12.

<sup>296</sup> Bkz. Evliyâ Çelebi, **Evliyâ Çelebi Seyahatnamesi, İkinci Kitap** (Türkçeleştiren: Zuhuri Danışman), Zuhuri Danışman Yayınevi, 1969, ss. 335-336.

<sup>297</sup> Pierre Oberling, "The State as promoter of technology transfer: The early years of Ottoman aviation", **Journal of Turkish Studies**, 8, 1984, s. 211.

gelişmeleri topluma duyurmaya başladı. Servet-i Fünun dergisinin 1892’de yayınlanan nüshalarında Clement Ader gibi Avrupa’da devletten teşvik alarak uçak yapma girişiminde bulunan ilk maceraperest havacıların çabalarına ait haberler ve görseller yer alıyordu. Hicri 1311 (1893-4) yılında Mahmud Bey Matbaası tarafından basılan “*Balon yahud Mütesaid-i Hava*” isimli eser Osmanlı Devletinde havacılık alanındaki ilk yayın olarak bu alandaki gelişmeler konusunda bilgi veriyordu.<sup>298</sup> Yabancı havacılar tarafından 19ncü yüzyılda İstanbul’da hanedanın, silahlı kuvvetler mensuplarının ve halkın huzurunda gerçekleştirilen balon uçuşları ile Osmanlı Devleti ve silahlı kuvvetleri havacılıkla tanışmıştı. 1801-1872 yılları arasında gazetelerde de haber olarak yer alan balon uçuşları daha çok bir eğlence vesilesi olarak ilgi görmüştü. Sultan Abdülhamit’in istibdat devrinde ise havacılıkla ilgili faaliyetler neredeyse tamamıyla durdu.<sup>299</sup>

Uzun bir aradan sonra, 1909 yılında İstanbul’da balon uçuşları yeniden başladı. Mayıs ve Haziran ayında Fransız havacı Ernest Barbotte’nin “Osmanlı” ismini verdiği balonla yapılan uçuşlarda balona ilk defa hanedan ve ordu mensupları da bindiler. Baron de Caters ve Louis Blériot gibi Fransız havacıların İstanbul’a gelerek uçaklarla yaptıkları uçuşlar da ilgi çekmekte, bunlar hakkında çeşitli raporlar düzenlenmekteydi.<sup>300</sup> Bu havacılık olayları İkinci Meşrutiyetin ilanından sonra Osmanlı Devleti’nde hem devlet yönetimi hem de silahlı kuvvetlerde başlayan modernleşme çalışmalarının ivme kazandığı döneme denk geliyordu. İstanbul’a gelmeden önce uzun yıllar Almanya’da görev yapan Harbiye Nâzırı Mahmut Şevket Paşa orduda modern silahların kullanılması temin etmek amacıyla Avrupa’daki askeri ataşeliklerden gelişmeler hakkında bilgi istiyor, gelen raporlar değerlendirilmeleri amacıyla Genelkurmay Başkanlığı (*Erkan-ı Harbiyeyi Umumiyye*) içerisinde bölümlere dağıtılıyordu.<sup>301</sup> Ordunun havacılığa

<sup>298</sup> **Balon yahud Mütesaid-i Hava**, Mahmud Bey Matbaası, Hicri 1311.

<sup>299</sup> 19. yüzyılda Osmanlı topraklarında balon uçuşları hakkındaki anlatımlar için bkz. Yavuz Kansu, Sermet Şensöz ve Yılmaz Öztuna, **Havacılık Tarihinde Türkler 1**, Hava Kuvvetleri Basım ve Neşriyat Md.lüğü, 1971, ss. 62-67. Kansu vd. tarafından yazılan bu kitap Türk havacılık tarihi alanında araştırma yapmak için bir başlangıç olarak kullanılabilir. Ancak; yazarlar tarafından bilimsel araştırma disiplinine uyulmadığı için Birinci Dünya Savaşı ve özellikle Çanakkale Cephesi’ndeki havacılık faaliyetleri konusunda tarihi olaylarla ilgisi olmayan ifadeler içermektedir. Kitabın içeriğindeki yanlışların bir kısmına ileride değinilecektir.

<sup>300</sup> İstanbul’da yabancı havacılar tarafından yapılan uçuşların yansımalarına örnekler için bkz. **Resimli Kitap**, No: 9, Haziran 1325 ve No: 15, Kânûn Evvel 1325. Yabancı havacıların uçuşlarına ait rapor örneği için bkz. Kural, **a.g.e.**, ss. 7-9.

<sup>301</sup> Berlin ve Paris askeri ataşeliklerinden gelen ve bölümlere dağıtılan rapor örnekleri için bkz. Kural, **a.g.e.**, s. 21-22.

doğrudan ilgi göstermeye başladığı bu dönemde, Şubat 1910'da Fen Kıtaları ve Müstahkem Mevkiler (*Kıtaat-ı Fenniye ve Mevakii Müstahkeme*) Müfettiş Yardımcısı Mirliva Nuri, Müstahkem Mevkiler Şube Müdürü Yarbay Galip ve Berlin Elçiliği (*Sefareti*) Askeri Ataşesi Kurmay Binbaşı İsmail Enver'den oluşan bir komisyon Fransa ve Almanya'daki balon üreticilerini gezerek inceleme ve değerlendirme yaptılar. Diğer yandan, Paris Askeri Ataşesi Ali Fethi (Okyar) Fransa Dışişleri Bakanlığı tarafından Mayıs 1910'da düzenlenen ilk Uluslararası Hava Seyrüsefer Konferansı'nda Osmanlı Devletini temsil etmek üzere görevlendirildi. 7 Teşrinievvel 326 (20 Ekim 1910) tarihinde yayınlanan emirle bir balon müfrezesinin kuruluşu belirlenerek Osmanlı Ordusu'nda havacılıkla ilgili ilk birlik teşkil edildi.<sup>302</sup>

Ataşeler o yıllarda Avrupa'daki büyük devletler tarafından düzenlenen askeri tatbikatları izlediler ve gözlemlerini İstanbul'a rapor ettiler. Harbiye'den arkadaşı Paris ataşesi Binbaşı Ali Fethi (Okyar)'la beraber 1910 yılı Picardie tatbikatını izleyen Kolağası Mustafa Kemal (Atatürk) uçakların askeri alandaki önemini ilk olarak burada gözlemledi. Binbaşı Ali Fethi 2 Eylül 1911 tarihli raporunda, Avrupalı meslektaşlarından daha önce, harp zamanında uçakların keşif ve haberleşme amacıyla fevkalade hizmette bulunacağını belirtiyor, “...havacılık alanında geri kalmamak için Osmanlı Ordusu tarafından da ne kadar çalışılsa azdır” diye yazarak bu alanda geri kalınmaması için bir an önce gerekli önlemlerin alınmasını önemle bildiriyordu.<sup>303</sup>

Havacılığın askeri önemini henüz kavrayamamış olan Berlin Askeri Ataşesi İsmail Enver ise, balon ve onun ikmal maddelerinin pahalı olacağından bahsederek, havadan keşif amacıyla balon alınması yerine “*tarassud merdivenleri*” alınmasının daha uygun olacağını yazıyordu.<sup>304</sup>

---

<sup>302</sup> Osmanlı Ordusu'nda havacılıkla ilgili ilk teşkilatın kurulmasına giden süreçle ilgili belgelerin çevrim yazısı için bkz. Kural, **a.g.e.**, s. 15. Osmanlı Ordusu'nda askeri havacılığın kuruluş dönemi faaliyetleri için bkz. Esen Ünalın, **Türk Askeri Havacılığının Kuruluş Dönemi (1909-1913)**, Hacettepe Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), 1996 ve Ahmet Çelik, **II. Meşrutiyet Döneminde Türk Hava Kuvvetleri**, Selçuk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), 2004. Her iki tez çalışmasında da tarihi olaylara uymayan ifadeler yer aldığından (örneğin; yurtdışında uçuş eğitimi alan ilk pilot subaylarımızın brövelerini aldıkları ve yurda döndükleri tarih) araştırma çalışmaları için kaynak olarak kullanılırken dikkatli olunmalıdır.

<sup>303</sup> Kural, **a.g.e.**, s. 173, 174

<sup>304</sup> **a.g.e.**, s. 11



Şubat 1911’de Avrupa’da tayyarecilik (pilotaj) tahsili görmek üzere gönüllü subayların belirlenmesine karar verildi. Havadan keşif görevinden en iyi neticenin alınabilmesi için adayların yabancı dil bilen “*sunufu selase*” mensubu, yani orduda üç temel sınıf olarak kabul edilen piyade, topçu veya süvari sınıfından olmaları, ayrıca fotoğrafçılık konusunda bilgili olmaları istenmişti.<sup>305</sup> Keşif görevinin kayıt altına alınmasında büyük önemi olan fotoğraf çekme yeteneği ilk defa Osmanlı havacılarından isteniyordu, batı dünyasındaki pilot adaylarının seçiminde henüz böyle bir şart yoktu. Pilot adaylarının seçimi için İstanbul’da yapılan sınava, ulaşım imkânları çok kısıtlı olduğu için sadece dört aday katılabilirdi. Sınavda başarılı olan Süvari Yüzbaşı Fazıl Fesâ (Evrensev) ve İstihkâm Mülâzım-ı Evvel Yusuf Kenan’ın sağlık durumlarının Avrupa’da uçuş eğitimi görmeye müsait olduğunun tespiti için muayene olmaları istendi. Havacılık hekimliğinin henüz ayrı bir ihtisas alanı olarak tanınmadığı bir dönemde verilen raporda, pilot adayının fizyolojik durumunun yanı sıra psikolojik durumunun da değerlendirilmeye alınmış olması dikkat çekicidir. Dünya havacılık tarihinde bir ilk olan ve askeri tabiplerimizin havacılık hekimliğinin gerekleri konusunda bir öngörüye sahip olduklarına işaret eden bu durum havacılarımızın Avrupalı meslektaşlarına göre niteliklerini yükseltmektedir.<sup>306</sup>

İki subay Temmuz 1911’de Paris yakınlarında Etampe’deki Blériot havacılık okuluna eğitime gönderildi.<sup>307</sup> Eğitimini başarı ile tamamlayan Yüzbaşı Fazıl Fesâ 9 Mart 1912’de Fransa Havacılık Kulübü’nün 780 sayılı sivil pilot brövesinin sahibi oldu. Aynı gün eğitimini tamamlayan Mülâzım-ı Evvel Yusuf Kenan 797 sayılı bröveyi aldı.<sup>308</sup>

İlk tayyarecilerimiz Fransa’da eğitim alırlarken, Genelkurmay Başkanlığı 2nci Şubede görevli olan Erkân-ı Harp (Kurmay) Kaymakam (Yarbay) Süreyya (İlmen) tayyarecilik

<sup>305</sup> a.g.e., s. 22, 23

<sup>306</sup> a.g.e., s. 38-39, 45-46

<sup>307</sup> Pilot adayı iki subayın seçimi ve yurtdışına gönderilmeleri sürecinin özeti için bkz. Kural, a.g.e., s. 28, 29.

<sup>308</sup> L’*Aérophile*, 1 Avril 1912, s. XIV. L’*Aérophile* dergisi Fransız Havacılık Kulübü (*Aéro-Club de France*) tarafından bröve verilen pilotların kimliklerini ve bröve aldıkları tarihleri yayınlamıştır. *Aéro-Club de France*’in 29 Eylül 1948 tarihli yazısında Fesâ beye brövesinin 10 Mart 1912’de verildiği ifade edilmektedir. Kansu vd., a.g.e., s. 117. Kansu vd. iki subayın okulu bitirerek Şubat 1912’de döndüğünü yazmaktadır; bu doğru değildir. Yukarıda iki örneği verilen çalışma gibi Fransız kaynaklarına başvurmayan birçok yayında ilk Türk pilotlarının bröve alış tarihleri yanlış verilmektedir; eksik araştırma ve bilimsel niteliği olmayan kaynakları kullanması nedeniyle yanlış tarih veren çalışmalara bir diğer örnek için bkz. Emin Kurt, **Türk Hava Kuvvetlerinin Kuruluşunda Bağış ve Yardımlar (1911-1914)**, Ankara Üniversitesi, Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), 2018, s. 28.

işleriyle ilgilenmeye memur edildi. Bu geniş kapsamlı görevi tek başına götüremeyeceğini anlayan Süreyya Bey tayyarecilik işleriyle ilgilenmek üzere Kıtaât-ı Fenniye ve Mevâki-i Müstahkeme Müfettişliğinde (Fen Kıtaları ve Müstahkem Mevki Müfettişliğinde) bir komisyon kurulmasını teklif etti. Süreyya Bey'in başkanlığında kurulan “Tayyare Komisyonu” Osmanlı havacılığının ilk resmi kuruluşu oldu. İstihkâm Kaymakam Refik, İstihkâm Binbaşı Mehmet Ali ve İstihkâm Binbaşı Zeki (Baner)'nin üye bulunduğu bu komisyon bugünkü Türk hava kuvvetlerinin ilk tohumlarını serpti.<sup>309</sup> Komisyon tarafından Ayastefanos'un kuzeyinde seçilen alanda Ocak 1912'de hangarların inşa edilmeye başlanması ile ilk askeri havaalanı ve havacılık okulu olarak “Ayastefanos Tayyare Mektebi” kuruldu.<sup>310</sup>

Sömürgeler temin etmekte diğer Avrupa imparatorluklarından geride kalan İtalya, Akdeniz'e kıyısı bulunan Kuzey Afrika topraklarını işgal etmek amacıyla 29 Eylül 1911'de Osmanlı Devleti'ne savaş ilan etti.<sup>311</sup> Askeri tarihte muharebe alanında uçakların ilk defa kullanıldığı Osmanlı-İtalyan Harbi sırasında İtalya Ordusu hava gücü askeri havacılık tarihinde birçok olayı ilk defa gerçekleştirdi. Bunların arasında en önemlileri:<sup>312</sup>

- 28 Ekim'de İtalyan donanmasına ait ‘Sardegna’ gemisinin toplarıyla kıyıdaki mevzilere ateş etmesinde, gemi toplarının atış tanziminde uçaklardan faydalandı. Bu askeri tarihteki ilk müşterek deniz-hava harekâtıydı.
- 1 Kasım'da, *Sottotenente* Giulio Gavotti tarafından bir Osmanlı ordugâhına uçaktan el bombaları atılmasıyla ilk defa karşı birliklerin havadan bombalanması gerçekleştirilmiş oldu.

<sup>309</sup> Süreyya İlmen, **Türkiyede Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi**, Hilmi Kitabevi, 1947, s. 19, 21. Keyüsk, **Birinci Kitap**, s. 15. Tayyare Komisyonu'nun kuruluş tarihiyle ilgili olarak herhangi bir arşiv belgesi henüz tespit edilememiştir. Birçok çalışmada ve Hv.K.K. tarafından, Tayyare Komisyonu'nun kuruluş tarihi üzerine varsayımdan yola çıkılarak, Türk askeri havacılığının 1 Haziran 1911'de kurulduğu kabul edilmektedir, ancak Tayyare Komisyonu'nun kuruluş tarihiyle ilgili varsayım doğrulanmış veriye veya arşiv belgesine dayanmamaktadır. Arşiv belgesine dayanmayan bu varsayımı bir tespit olarak ortaya atan çalışmaların bilimsel değeri düşmektedir; örneğin Kurt, **Türk Hava Kuvvetlerinin Kuruluşunda Bağış ...**, s. 26.

<sup>310</sup> İlmen, **a.g.e.**, s. 21-22. Keyüsk, **Birinci Kitap**, s. 17-19, 22. İlk havacılık okulunun kurulduğu Ayastefanos bugün Yeşilköy adıyla anılmaktadır.

<sup>311</sup> İtalya'nın Akdeniz havzasıyla ilgili emelleri için bkz. İsrail Kurtcephe, **Türk - İtalyan İlişkileri (1911-1916)**, Ankara, 1995.

<sup>312</sup> Osmanlı-İtalyan Harbi'nde İtalyan havacıların faaliyetleri için bkz. **I Primi Voli Di Guerra Nel Mondo**, Ufficio Storico Dell'Aeronautica Militare, 1961. Angelo Del Boca, **Gli italiani in Libia**, Roma, 1986. Askeri havacılık tarihinde ilk havadan bombardıman için bkz. Harry Woodman, “The origins of aerial bombardment”, **Aeroplane Monthly**, January 1990, s. 28. İtalyanlar tarafından uçaktan atılan propaganda bildirilerinin bir örneği için bkz. Kansu vd., **a.g.e.**, s. 123.

- 23 Şubat 1912’de *Capitano* Piazza Osmanlı ordugâhlarının havadan fotoğraflarını alarak ilk hava foto keşif uçuşunu gerçekleştirdi.
- Arap kabileleri etkilemek amacıyla Ocak 1912’de havadan propaganda bildirilerinin atılmasıyla havacılık ve psikolojik harp sahasında bir ilk gerçekleşti.
- 10-11 Haziran 1912 gecesi *Capitano* Marengo bir Osmanlı ordugâhına bombalar atarak uçaktan ilk gece hava bombardımanını gerçekleştirdi.

İlk Osmanlı havacılarının Avrupa’da eğitimi devam ediyordu ve ilk uçaklar da henüz satın alınmamıştı. Avrupa’daki gazetelere ilan verilmek suretiyle yüksek ücret karşılığında paralı yabancı havacılar tutulması için çaba gösterildi.<sup>313</sup> İtalya Donanması Akdeniz’i kontrol altına aldığı için bu girişimlerle Afrika’ya uçak ulaştırmak mümkün olmadı. Osmanlı Ordusu bu harpte balon veya uçakla hava gücü kullanma imkânına sahip olamadı. Yine de, askeri havacılık tarihinde iz bırakan bazı “ilk”lere imza attı. Osmanlı birlikleri uçan bir hedefe karşı yerdeki askerlerin topluca nişan alarak ve hep birlikte ateş etmesiyle hava hedeflerine karşı ateş toplama yöntemiyle uçaksavar savunma sistemini geliştirdi. Sahra topraklarını bir toprak yığını üzerine çıkararak ve topun kundağını toprak yığınının gerisine doğru düşürerek namlunun açısının iyice yükselmesini sağladılar, sahra topraklarını havaya karşı şarapnel mermileri atabilecek hale getirdiler. Havadan gelecek tehditlere karşı alınan bu önlemler neticesinde, 31 Ocak 1912’de *Capitano* Carlo Montù uçuş sırasında yerden açılan ateşle isabet alarak yaralanan askeri tarihteki ilk havacı oldu.<sup>314</sup> 10 Eylül 1912 tarihinde *Capitano* Moizo’nun kullandığı Nieuport uçağı arıza nedeniyle Osmanlı hatlarının içine mecburi iniş yaptı. Askeri havacılık tarihinde ilk defa olarak bir düşman uçağı ele geçirilmiş ve pilotu ilk havacı harp esir olarak yakalanmış oldu.<sup>315</sup>

Osmanlı Ordusu hava gücünün ihtiyacı olan uçakların satın alınması için Harbiye Nâzırı tahsisat talep etmişti. Osmanlı Devleti’nin mali durumu nedeniyle normal bütçeden bu konu için para ayıramıyordu.<sup>316</sup> Dönemin Osmanlı basınında yayınlanan,

<sup>313</sup> İlmen, **a.g.e.**, s. 51-94. Kural, **a.g.e.**, s. 135-145.

<sup>314</sup> “Tripoli”, **Aircraft**, Vol. 3, No. 1, March 1912, s. 15. Kural, **a.g.e.**, s. 151.

<sup>315</sup> “La guerre en Tripolitaine”, **L’Illustration**, No 3632, 5 Octobre 1912, s. 231-233.

<sup>316</sup> Osmanlı Ordusu hava gücünün çeşitli ihtiyaçlarının karşılanması ve uçak satın alınmasında karşılaşılan mali güçlükler için bkz. Zekeriya Türkmen, “Türkiye’de Havacılık Teşkilatının Kuruluşunda Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa ve Döneminde Gerçekleştirilen Faaliyetlere Bir Bakış”, **Havacılık Tarihi Sempozyumu Bildirileri 1911-1923**, Hava Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı, 2015, s. 42; Kurt, **Türk Hava Kuvvetlerinin Kuruluşunda Bağış ...**, s. 31. Kurt’un çalışmasında, Türkmen’in makalesine atıfta bulunularak, maliyetin karşılanması için Harbiye Nezareti ile Maliye Nezareti arasında ilk temasın 13

Avrupa’da uçak alımı için halktan bağış toplanması örneklerinden bahseden ve Osmanlı Donanmasını güçlendirmek amacıyla kurulmuş olan Donanma-i Osmânî Muâvenet-i Milliyye Cemiyeti’nin faaliyetlerine atıfta bulunan yazılar “hava donanması îanesi” faaliyetlerinin başlatılmasına öncülük etti. Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa da, yaradılışında milli onur ve hislerle donatılmış olan halkın Osmanlı Ordusu’na uçak satın alınması için bağışa katılmaktan gayretini esirgemeyeceğine vurguda bulunarak, donanma ianesinin toplanmasını başarı ile yürüten Donanma-i Osmânî Muâvenet-i Milliyye Cemiyeti’nin teşkilat ve imkânları ile bu görevi de üzerine alarak büyük hizmet gerçekleştirmiş olacağına işaret ederek, cemiyetin bu amaçla çalışmaya başlamasını beklediğini belirten bir yazı gönderdi.<sup>317</sup> Kısa bir süre sonra “tayyare ianesi” olarak anılmaya başlanan bu faaliyet geniş çaplı ilgi gördü; devlet yönetiminden şahısların, ordudan subayların ve halkın katılımıyla, Osmanlı Ordusu hava gücünün ihtiyacını karşılayacak mali kaynağın oluşması sağlandı.<sup>318</sup> Fransa’da REP uçak fabrikası ile imzalanmış olan sözleşmeler karşılığında satın alınan uçaklar teslim edildi.<sup>319</sup>

Osmanlı Ordusu, Almanya ve İngiltere’de uçakların görev yaptığı askeri havacılığın kurulmasıyla eş zamanlı olarak ve aynı çağdaş anlayışla hava gücünü tesis etmeye çalışıyordu. Tayyare Komisyonu, havacılık teşkilatının ihtiyaçlarını ve yapılacak masraflarla ilgili tahminini bir raporla yayınladı. Raporun ardından yayınlanan andıçta, uçak satın alınması, bir havacılık okulu tesis edilmesi, eğitim verecek havacıların ve makinistlerin ve ihtiyaç duyulacak teçhizatın temin edilmesi, uçak bölüklerinin

---

Ocak 1912’de gerçekleştiği belirtildikten sonra, “*Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa tarafından projenin maliyetinin karşılanması için ilk kez 17 Şubat 1912 (4 Şubat 1327) tarihinde girişimde bulunulmuştur.*” ifadesi yazılmaktadır. Bir önce yazılanla çelişen ve birbirini yalanlayan ifadelerin aynı sayfada yer alması çalışmanın özensiz yapıldığına işaret etmektedir.

<sup>317</sup> Osmanlı Devleti’nde hava gücüne mali kaynak yaratmak ve desteklemek amacıyla oluşturulan bağış ve yardım faaliyetleri için bkz. Sabahattin Şen, **Türkiye’de Modernleşme - Ordu ve Askeri Havacılık**, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), 1992; Kurt, **Türk Hava Kuvvetlerinin Kuruluşunda Bağış ...** Kurt çalışmasında; Şen’in çalışmasını kullanmamış, Şen’in çalışmasının Ekler bölümünde yer alan arşiv belgelerini gözden kaçırmış, belgenin yanlış yayınlanmış çeviri yazı halini kullanmıştır.

<sup>318</sup> Kural, **a.g.e.**, s. 161-163. Ekmeleddin İhsanoğlu, Mustafa Kaçar, **Çağını Yakalayan Osmanlı!**, İslam Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi (IRCICA), 1995, s. 531-532.

<sup>319</sup> İlmen, **a.g.e.**, s. 22.

oluşturulması ve ayrıca bir uçak fabrikasının tesis edilmesi için gerekli incelemenin yapılması yer almaktaydı.<sup>320</sup>

Raporda; devletin mali durumu gerçekçi bir biçimde değerlendirilerek, Fransa veya Alman Ordusu'nda planlandığı gibi 6 uçaklı birlikler yerine gerçekçi bir öngörü ile 4 uçaklı birlikler kurması öneriliyordu.<sup>321</sup> Bu dönemde, Alman Ordusu'nda cephedeki hava birliklerinin kadrosunda en fazla 6 uçak bulunması planlanmıştı ama bu genellikle kâğıt üzerinde kaldı. Birinci Dünya Savaşı sürecinde, özellikle savaşın ilk yıllarında Alman hava birliklerinin çoğunun uçak kadrosu eksikti, birliklerde ortalama olarak 3 uçak görev yapıyordu.<sup>322</sup>

Ordunun ihtiyaç duyduğu hava araçları, yedek parça ve mühimmatın bir an önce temin edilmesi amacıyla Tayyare Komisyonunun iki üyesi Mayıs 1912'de Avrupa'ya hareket ettiler. Komisyonun listesinde havadan bomba atabilen uçaklar da bulunuyordu. Almanya'da Harlan fabrikasında yapılan görüşmelerde; teslim edilecek uçağın hassas olarak bomba atabilme kabiliyetine sahip olacağına ve bunun İstanbul'da yapılacak tecrübe uçuşlarıyla doğrulanacağına dair bir madde ekledi. Bu türden bir koşul yer alan ilk uçak alım şartnamesi örneği idi.<sup>323</sup> İngiltere'de Bristol & Colonial Aeroplane Company'e verilen siparişte, Tayyare Komisyonu tarafından hazırlanan şartnamesine göre havada 3 saat kalacak ve bomba atacak şekilde tasarlanarak üretilen uçak İngiliz havacılık sanayinin ilk uzun menzilli stratejik bombardıman uçağını üretmesine vesile oldu.<sup>324</sup> Satın alınacak uçaklarda ilk uçuşları yapmak ve Osmanlı pilot adayı subaylara eğitim vermek üzere yabancı havacıların ve makinistlerin hizmetleri de sözleşmelere ekleniyordu.

<sup>320</sup> Havacılık teşkilatıyla ilgili rapor için bkz. Keyüsk, **Birinci Kitap**, s. 16-22. Andıç için bkz. Kural, **a.g.e.**, s. 164-165. Osmanlı havacılığının kuruluşu sırasında uçak fabrikası tesis edilmesinin düşünülmediği konusundaki yanlış değerlendirme için bkz. İhsanoğlu, Kaçar, **a.g.e.**, s. 532. Konunun eleştirisi için bkz. Bülent Yılmaz, "Türk Havacılık Sanayi Tarihçesine Özlü Bir Bakış", **II. Türk Bilim ve Teknoloji Tarihi Kongresi**, 2006. Uçak fabrikası tesis edilmesi amacıyla gösterilen çabaya ait belgenin çevrim yazısı için bkz. Kural, **a.g.e.**, s. 164.

<sup>321</sup> Keyüsk, **Birinci Kitap**, s. 19.

<sup>322</sup> Birinci Dünya Savaşı'nda Alman hava gücünü değerlendiren çalışmalarda, hiçbir dayanağı olmayan abartılı ve gerçek dışı rakamlar verilmekte, Alman hava birliklerinde 10-15 uçak görev yaparken Almanya'nın müttefiki Osmanlı Ordusu'nu uçaklardan mahrum bıraktığı şeklinde asılsız ve yanlış ifadeler yer almaktadır; bkz. Yalçın, **Türk Hava Kuvvetlerinin Teşkilatlanma Tarihi**, s. 60. Yalçın, **Türk Hava Harp Sanayi Tarihi**, s. 14.

<sup>323</sup> Komisyon üyelerinin Avrupa'da bomba atabilen uçak satın alma girişimleri için bkz. İlmen, **a.g.e.**, s. 47-73.

<sup>324</sup> Chris H. Barnes, **Bristol Aircraft since 1910**, Putnam, 1995, s. 63.

Pilot adayı subayların değişik ülkelerde eğitim almasıyla bu eğitimlerin en iyi ve uygun taraflarının özümsemesi, Osmanlı Ordusu'nda havacılık eğitimiyle ilgili ihtiyaçları karşılayacak en uygun yöntemin belirlenmesi ve eğitim sisteminin temellerinin teşkil etmesi şeklinde akılcı bir yol izlenmişti. İkmal ve bakım yönlerinden lojistik olarak bazı sakıncalar içerse de, farklı ülkelere değişik tip uçakların alınmasında da benzeri düşünceden hareket edilmişti. Osmanlı Ordusu'na hizmet edecek uçaklarla ilgili ihtiyaçları karşılayacak en uygun modelin belirlenmesi ve daha sonraki yatırımlara buna göre devam edilmesi. Zaten; havacılığın emekleme devrinde olduğu dönemde herhangi bir ülke veya üretici performansı ve güvenilirliği ispatlanmış uçakları henüz üretmiyordu.

Uçaklardan keşif ve taarruz aracı olarak faydalanmak isteniyordu. Avrupa devletlerinde havacılık işlerinin ordunun hangi birimlerinin kontrolünde olacağı konusunda yaşanan çekişmelerin benzeri Osmanlı Devletinde hükümet içinde ve ordu bünyesinde politik seviyede yaşanıyordu. Sıkça ve bazen ordu içinden subayların silahlı müdahaleleriyle meydana gelen hükümet değişiklikleri, buna bağlı olarak yaşanan komuta seviyesindeki değişiklikler yapılmakta olan işlerde sürekliliği mümkün kılmıyordu. Politik çekişmelerin, ulusal çıkarların ve ordunun gerçek ihtiyaçlarının önüne geçmiş olmasının meydana getirdiği zararlı durum yurtdışındaki havacılık yayınlarında bile eleştiri konusu oluyordu.<sup>325</sup> Dönemin iç politik çekişmeleri nedeniyle ordunun diğer birimlerinde olduğu gibi havacılık işlerinin yürütülmesinde de teşkilat ve komuta konusunda birçok hatalar yapıldı, zaman ve para israf edildi.

İtalya ile barış görüşmelerinin devam ettiği sırada Balkan Harbi başladı.<sup>326</sup> Avrupa'da eğitime gönderilmiş olan havacıların bir kısmı temel eğitimini ancak tamamlamıştı, diğerleri ise eğitimlerini henüz tamamlamamıştı. Yurda döndüklerinde, hava gücünü öngörmeden hazırlanmış olan eski seferberlik planları nedeniyle önceki birliklerinde görevlere gönderildiler. Ordunun havacı personel eksikliğini tamamlamak üzere sözleşme ile para karşılığında yabancı pilotlar ve uçak makinistleri kiralandı. Bütün bu karışıklığa rağmen, Balkan devletlerinin Osmanlı Devleti'ne nota vermelerinden hemen sonra hava gücü kullanılmaya, sınırların ötesindeki düşman orduları hakkında bilgi

<sup>325</sup> "The Paris Airshow", *Aeronautics*, December 1912, s. 175.

<sup>326</sup> Balkan Harbi'nin kapsamlı bir kronolojisi için bkz. **Balkan Harbi Kronolojisi**, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1999.

edinmek amacıyla keşif uçuşları yapılmaya başlandı.<sup>327</sup> Havacılarımızın eğitiminin eksik olmasına, mevcut uçakların çoğunun askeri görevler için elverişsiz olmasına, lojistik eksiklikler ve zorluklara rağmen çeşitli keşif uçuşları gerçekleştirildi.<sup>328</sup>

Balkan Harbi'nin Londra Barış Konferansı görüşmelerinin kesintiye uğramasından sonra başlayan ikinci safhasında Osmanlı Ordusu hava gücü tarafından icra edilen faaliyetler günümüz bilgi harekâtının öncüsüyüdü. Uçakla havadan keşif görevinden elde edilen bilgiler diğer kaynaklardan elde edilen bilgilerin doğrulanması için kullanılıyor, hava keşiflerinde yapılan gözlemlerin haritalar üzerine krokiler şeklinde işlenmesi toplanan bilginin değerlendirilmesi ve yönetilmesinde büyük kolaylık sağlıyordu.<sup>329</sup> Elde edilen bilginin sağladığı fayda nedeniyle başarılı keşif görevleri yapan pilot ve rasıtlara ödül verilmesi öneriliyordu.<sup>330</sup> Muharebe alanındaki genel harekâta sağlanan katkıdan ortaya çıkan bu durum; havacılarımızın hava keşiflerinden bilgi toplamalarının, elde ettikleri bilgileri kıymetlendirmelerinin ve en az aksaklıkla ihtiyaç sahiplerine iletmelerinin, o günkü şartlar altında elde edinilen “bilgi üstünlüğü”nün bir takdiri idi.<sup>331</sup> Türk Ordusu muharebe sahasında elde ettiği tecrübeyi yerinde ve doğru olarak değerlendirerek dünya havacılık tarihinde de iz bırakan öncü bir adım attı. Uçakta pilotun yanında gözetleme görevini yüklenecek ayrı bir gözetleyici (râsıd) sınıfının gerekliliği görüldü, bağımsız bir râsıd sınıfının teşkilatlandırılması için emir verildi. Havadan gözetleme için bir eğitim programı ve bir talimatname hazırlanarak yayınlandı. Bugün bile bilgi harekâtının başarıya ulaşmasında vazgeçilmez unsur olan eğitilmiş ve tecrübeli personel ihtiyacını o günkü şartlar altında karşılamak üzere harekete geçildi, kurmay subayların râsıd olarak eğitimine başlandı. Râsıdların muharebeye intibak eğitimlerinin biran önce tamamlanması ve cepheye kendilerinden

<sup>327</sup> Türk havacılık tarihindeki ilk harp uçuş görevi ve günümüzde “bilgi harekâtı” olarak anılan görevin askeri tarihte hava gücü kullanarak ilk defa Osmanlı Ordusu tarafından gerçekleştirilmesi konusunda bkz. Yılmaz, **Bilgi Harekâtı**, ss. 511-520. Türk havacılık tarihindeki ilk harp uçuş görev emrinin belgesi için bkz. Genelkurmay ATASE Arşivi, **BHK-226-145-001-13**.

<sup>328</sup> Balkan Harbi'nde Osmanlı Ordusu hava gücü faaliyetleri (personel eğitimi, komuta kademesi, teçhizat tedariki, lojistik destek ve harekât) hakkında detaylı bilgi için bkz. Bülent Yılmaz, “Ottoman Aviation, Prelude to Military Use of Aircraft”, **Defeat in Detail, The Ottoman Army in the Balkans, 1913-1913** (Edward J. Erickson), Preager, 2003, s. 347-370. Bülent Yılmaz, “Balkan Harbi'nde Hava Gücü: Askeri Havacılıkta Perdenin açılışı”, **Dokuzuncu Askeri Tarih Semineri Bildirileri II**, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı, 2006, s. 229-253.

<sup>329</sup> Harita eklenmiş keşif uçuşu raporu örneği için bkz. Genelkurmay ATASE Arşivi, **BLH-174-69-001-10, -12**.

<sup>330</sup> Kural, **a.g.e.**, s. 244.

<sup>331</sup> Balkan Harbi'nde Osmanlı Ordusu hava gücünün tarafından icra edilen bilgi harekâtı için bkz. Yılmaz, **Bilgi Harekâtı**, s. 511-520.

faydalanılması amacıyla, cephedeki uçaklara harp görevlerinin yanında râsîd yetiştirme uçuşları için de görev verildi.<sup>332</sup> Elindeki kıt kaynaklara ve zayıf lojistik desteğe rağmen, uçakların askeri alandaki tüm potansiyelini kullanmak konusunda batıdaki çağdaşlarından çok daha ileride bir öngörü sergileniyordu.

Uçaklar henüz milliyet tanıtım işaretleri taşımadıkları için cephe üzerinde uçan herhangi bir uçağa yerdeki tüm kuvvetler, Osmanlı ve düşman ordusu askerleri tarafından ateş açılmaktaydı. Keşif görevinden dönen Osmanlı Ordusu uçaklarına, havaalanını korumakla görevli Redif kuvvetleri tarafından bile ateş edilmekteydi. Uçaklarda görev yapan Osmanlı Ordusu havacılarının hayatı dost birlikler tarafından açılan ateşten dolayı tehdit altında kalıyordu. Bu durumun önlenmesi amacıyla, 6 Mart 1913 tarihinde tüm Osmanlı Ordusu uçaklarında kanat altlarına portakal renginde ay yıldız işareti konulması hususunda emir yayınlandı ve uygulandı.<sup>333</sup> Bu; uçaklara milliyet tanıtım işareti konulması konusundaki ilk resmi girişimlerden biriydi ve harp zamanında gerçekleştirilen ilk uygulamaydı. Fransa'da 1912 yılı askeri tatbikatının izlenmesinden sonra verilen raporda; Fransız uçaklarına milliyet tanıtım işareti amacıyla boyanan kırmızı ve mavi renklerin uçak yere indiğinde ancak ayırt edildiği bildiriliyordu.<sup>334</sup> Portakal rengi ise, renk tayfindaki fiziksel özelliğinden dolayı çok uzak mesafelerden dahi net olarak seçilebilmektedir. Bu nedenle günümüzde de hem sivil hem de askeri alanda en etkin belirleme rengi olarak kullanılmaktadır. Uçaklarda ilk defa milli tanıtım işareti kullanılması konusunda öncülük yapmış olan Osmanlı Ordusu'nun bu önemli özelliğe sahip rengi seçmiş olması dikkate değerdir.

Ağustos ayında barış görüşmeleri devam ederken Türk Ordusuna bağlı hava gücü bir taraftan sınır ötesinde keşif harekâtlarına devam ediyor, diğer taraftan elde ettiği tecrübelerini görev etkinliğini artıracak şekilde değerlendiriyordu. 20 Ağustos 1913'de Sol Cenah Ordu Karargâhında görevli kurmay subayı Yüzbaşı Kazım (Özalp) hava keşif görevlerindeki gözlemlerin bildirilmesinde kullanılacak raporun yapısını açıklayan bir emir yayınladı. Bu havacılık tarihinde hava keşif raporlarını düzenleyen ilk emirdi. Hava gücünün gerçekleştirdiği harekâtın raporlanmasına bir düzen getiren bu öncü girişimi dünya askeri havacılığında standardizasyon için atılan ilk adımı

<sup>332</sup> Keyüsk, **Birinci Kitap**, s. 98-111. Kural, **a.g.e.**, s. 235.

<sup>333</sup> Keyüsk, **Birinci Kitap**, s. 91, 92, 115. Kural, **a.g.e.**, s. 268-270.

<sup>334</sup> **a.g.e.**, s. 83.



oluşturuyordu.<sup>335</sup> 29 Eylül 1913 tarihinde Bulgaristan ateşkese razı olduğunda, Trakya'da sınırların yeniden çizilmesinde Osmanlı Ordusu havacılarının hava keşif uçuşlarından elde ettikleri bilginin içeriği, doğruluğu ve karar vericilere zamanında ulaştırılmış olması belirleyici rol oynadı.

Çatalca önlerine kadar geri çekilmek durumunda kalan Osmanlı Ordusu'nun havadan keşif faaliyetlerinin katkısı ile elde ettiği başarı havadan keşif hizmetinin karada savaşan birliklerin harekâtına çok önemli katkı sağladığını açıkça ortaya koymaktaydı. Ancak; Osmanlı Ordusu'nu önyargılı olarak küçümseyen, havacılığı da önyargılı olarak orduya faydalı bir unsur olarak görmeyen anlayıştan dolayı zamanın askeri yayınları Balkan Harbi'nde havadan keşfin muharebede etkinliği artırdığı gerçeğini tespit edememiştir. Amerika Birleşik Devletleri'nde silahlı kuvvetleri güncel konularda bilgilendiren ve yön veren yayınların başında gelen "The United Service Magazine" dergisinde, Balkan Harbi'nde hava gücü faaliyetlerini değerlendiren yazıda, mevcut keşif vasıtaları (süvari) dışında başka bir keşif hizmetinin gereksiz olduğu sonucu ifade bulmuştur.<sup>336</sup> Bu yanlış değerlendirme sebebiyle Batı dünyasındaki orduların hemen hepsinde havadan keşif hizmetinin iyileştirilmesi amacıyla eğitimin geliştirilmesi konusunda gerekli ve yeterli adım atılmamıştır.

Genelkurmay ATASE arşivinde bulunan ve bir kısmı yayınlanmış olan çeşitli raporlardan, Birinci Dünya Savaşı öncesinde Avrupa'da havacılık alanındaki çalışmaların ve gelişmelerin Osmanlı Ordusu tarafından izlendiği ve değerlendirildiği anlaşılmaktadır.<sup>337</sup> Bu değerlendirmeler Balkan Harbi ve daha sonra Birinci Dünya Savaşı yıllarında Osmanlı Ordusu hava gücünün kendisini geliştirmesine ve gittikçe daha etkin görev yapmasına önemli katkı sağlamıştır. Hava gücünün tarihçesini araştıran ve yazarlar Osmanlı-İtalyan Harbi (1911-1912) ve Balkan Harbi (1912-1913) sırasında hava gücünün kullanımını önemsememişlerdir. Askeri havacılık tarihi konusundaki çoğu güncel yayınlarda Balkan Harbi'nde hava gücünün kullanımından

<sup>335</sup> a.g.e., s. 256. Balkan Harbi'nde Osmanlı Ordusu kadroları için bkz. İsmet Görgülü, **On Yıllık Harbin Kadrosu**, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1993, s. 9-44. Raporların yapısının standart hale getirilmesi amacıyla yapılan düzenlemeden önceki ve standardizasyon düzenlemesinden sonraki hava keşif raporlarında çeşitliliğin örnekleri için bkz. Yılmaz, **Bilgi Harekâtı**, s. 520.

<sup>336</sup> H. Bannerman-Phillips, "Progress in Aeronautics", **The United Service Magazine**, No. 1009, December 1912, s. 322.

<sup>337</sup> Avrupa'daki havacılık olaylarının bir değerlendirilmesiyle ilgili rapor örneği için bkz. Kural, a.g.e., ss. 79-87.

sadece birkaç cümle ile bahsedilmekte, temel başvuru yayını olarak kabul edilen eserlerde bile konu kapsamlı bir değerlendirmeye alınmamaktadır.<sup>338</sup> Halbuki, uçağın askeri amaçla ilk defa kullanılması ve buna bağlı birçok “ilk”lerin gerçekleştirilmesinin yanı sıra, hava gücünün kullanılmasıyla ilgili ilk temel prensipler de bu muharebeler sırasında ortaya çıkmıştır.

Askeri havacılığın ilk yılları ve ilk hava savaşları üzerine yayınlanan Türkiye dışındaki çalışmalar konuyu tek yanlı ve eksik değerlendirmişlerdir. Batıda yayınlanan çalışmaların bu tek yanlı bakışı o kadar önyargılı ve araştırma disiplininin uzaklığı ki, Osmanlı Ordusunun Balkan Harbi’nde “*uçaklarını kullanmaya çalıştığına dair hiç kanıt yoktur*” gibi tamamen asılsız ve yanlış ifadeler yer almaktadır.<sup>339</sup> Maalesef; Türkiye’de yayınlanan çalışmalarda da araştırma disiplininin uzak aynı hataların tekrar ettiğini, yurtdışında yayınlanmış ve Osmanlı Ordusu’nu yeteneksiz ve yetersiz göstermeye çalışan yayınları sanki desteklemek isteyen vahim yanlış ifadeler kullanıldığını görmekteyiz.<sup>340</sup>

Zamanın askeri otoritelerinin de tarihçilerle aynı yanılgıya düştüklerini görmekteyiz. Balkan Harbi süresince cephede, hem Osmanlı Ordusu hem de karşındaki düşman orduları bünyesinde yabancı birçok asker, gazeteci ve sivil gözlemci yer almıştır. Bunlar tarafından; harpte hava gücünün kullanılması, gerçekleştirilen çeşitli harekâtlar ve gözlemlenen tecrübeler kendi ülkelerindeki yetkililere rapor edilmiştir. Gözlemlerin bir kısmının yabancı ülkelerdeki havacılıkla ilgili yayınlarda da yer aldığı görülmektedir.<sup>341</sup> Buna rağmen; hava gücünün günün şartları içindeki eksiklerini ve daha etkin olarak görev yapmasını sağlayacak askeri taktik ve stratejik dersleri kavrayamamışlardır. Harp zamanında hava gücünün sağlayabileceği faydaların değerlendirilmesinde Balkan Harbi’ndeki faaliyetleri hesaplarına katmamışlardır.<sup>342</sup>

<sup>338</sup> Konuyla ilgili çalışmalarda kaynak olarak gösterilen Walter J. Boyne, **The Influence of Air Power Upon History** veya Morrow, **The Great War in the Air** gibi eserlerde Balkan Harbi’nde havacılık konusu birkaç paragrafla sınırlıdır.

<sup>339</sup> Michael Paris, “The first air wars - North Africa and the Balkans 1911-13”, **Journal of Contemporary History**, 1, 1991, s. 102.

<sup>340</sup> Balkan Harbi’nde Osmanlı Ordusu hava gücünün başarılarından ve katkılarından bihaber ifadelerle örnek için bkz. Tansel Zeynep Akalın, Nadir Bıyıkoglu (ed.), **Türk Savunma Sanayi Tarihi**, İmge Tanıtım Danışmanlık, (2008), s. 63.

<sup>341</sup> Almanya’da *Flugsport* dergisinin, Fransa’da *L’Aerophile* dergisinin ve İngiltere’de *Flight* dergisinin Balkan Harbi’ni kapsayan tarihlerde yayınlanan nüshalarında yer alan haberler buna örnek gösterilebilir.

<sup>342</sup> Konuya karşı bu ilgisizlik günümüze de yansımaktadır. Askeri havacılık tarihi konusundaki güncel yayınlarda Balkan Harbi’nde hava gücünün kullanımından sadece birkaç cümle ile bahsedilmekte, temel

Hava gücünün muharebe alanındaki katkısı konusunda gözlenen, raporlanan ve yayımlanan tecrübeleri dikkate almamanın ve değerlendirememenin bedelini Birinci Dünya Savaşı'nın özellikle ilk yıllarında ve sonraki sürecinde ödemişlerdir.

Osmanlı Ordusu'nda havacılığının kuruluş yıllarında, uçakların bakım ve onarımlarının bir ihtisas işi olduğu kısa zamanda anlaşılmış, teknik eğitimleri daha yüksek seviyede olduğu için donanmadaki teknik personelden yararlanılması yoluna gidilmiştir. Başlangıçta uçak makinisti olarak görev yapmaya başlayan donanmanın “çarkçı” sınıfından mühendis subayların bir kısmı daha sonra uçuş eğitimi almaya başlamış, hem ordunun hem de donanmanın hava gücünde görev yapmışlardır.<sup>343</sup>

Osmanlı Ordusu Kıtaat-ı Fenniye Şubesi'nde askeri danışman olarak görevli olan Prusyalı Yarbay Muth tarafından verilen, donanma için uçak alınmasını ve donanma subaylarının da uçuş eğitimi almasını öneren rapordan, deniz havacılığının tesis edilmesinin askeri havacılığın ilk kuruluş çalışmalarıyla eş zamanlı başladığı anlaşılmaktadır.<sup>344</sup> Yurtdışında havacılık konusundaki gelişmeleri yakından görmek ve Osmanlı Ordusu hava gücünün iyileştirilmesi amacıyla uzman havacı bulmak için Mart 1914'de Avrupa'ya inceleme heyetinin gönderildi. Dört kişilik heyette donanmadan iki mühendis subay bulunuyordu. Avusturya, Almanya ve Fransa'daki uçak fabrikaları ve havacılık merkezlerinde incelemelerde bulunan heyet, Mayıs 1914'de Avrupa'dan dönüşünde verdiği raporda deniz uçaklarının da satın alınmasını öneriyordu. Donanma Bakanlığı'nın (*Bahriye Nezareti*) donanmanın korunması, deniz üstünde keşiflerinin yapılması ve sahillerin kontrolü amacıyla deniz uçağı kullanmak için yaptığı çalışmalar neticesinde Ayastefanos Tayyare Mektebi yakınındaki deniz fenerinin doğusundaki koyun kenarında Bahriye Tayyare Mektebi kurulması kararlaştırıldı. Bahriye Tayyare Mektebi'nin kuruluşu ile ilgili atama emri 25 Haziran 1914 tarihinde Donanma Bakanlığı 2nci Dairesi tarafından yayımlandı, kadrosunda havacı olarak yetiştirilmek üzere 20 deniz subayı ile göreve başladı. Deniz havacılığının ihtiyacını karşılamak üzere ilk olarak Curtiss F uçan bot tipi deniz uçağı satın alındı. Birinci Dünya

---

başvuru yayını olarak değerlendirilen eserlerde bile konudan bahis bir sayfadan öteye gitmemektedir. Bu ilgisizliğin eleştirisi için bkz. Yılmaz, **Bilgi Harekâtı**, s. 514.

<sup>343</sup> Keyüsk, **Birinci Kitap**, s112-113. Yılmaz, **İki Mavide Bir Asır ...**, s. 38.

<sup>344</sup> Kural, **a.g.e.**, s. 202.

Savaşı'nın başlamasından hemen önce Fransa'dan gelen 2 adet Nieuport deniz uçağı deniz hava gücüne katıldı.<sup>345</sup>

Bahriye Tayyare Mektebi kadrosundaki pilot adayları arasında Mesudiye zırhlısından gelen zenci Çarkçı Teğmen İzmirli Ali oğlu Ahmet de bulunuyordu. "Arap Ahmet" olarak tanınan ve Cumhuriyet döneminde "Çelikten" soyadını alan Deniz Çarkçı Üsteğmen Ahmet dünyanın ilk siyahi pilotu olarak tarihe geçti. Irk ve cinsiyet ayrımının batı dünyasındaki tüm silahlı kuvvetlerde, ait oldukları toplumda mevcut bulunan ayrımcı ve önyargılı yaklaşımlardan dolayı problem yarattığı gözlenmektedir. Ayrımcı yaklaşım silahlı kuvvetlerinin biçimlenmesiyle ilgili doktrinlerin geliştirilmesinde ve ülke kaynaklarının silahlı kuvvetler için kullanılmasıyla ilgili konularda belirleyici olmuştur. Osmanlı Ordusu ayrımcılıktan uzak tutumuyla, gerek doğrudan silahlı kuvvetler içindeki gerekse silahlı kuvvetlerle toplum arasında sosyal ahenk bakımından çağdaşı diğer orduların ilerisinde öncü bir tutum sergilemiştir. Bu tutum Birinci Dünya Savaşı yıllarında, aradaki kültür ve dil farkına rağmen, müttefik Alman Ordusu subaylarıyla özellikle havacılık alanında genellikle uyumlu bir çalışma ortamı gelişmesine katkıda bulunmuştur.

Bu dönemde Avrupa'da ödüllü havacılık yarışmaları düzenlenmekte, birkaç ülkenin topraklarının üzerinden geçen uzun menzilli uçuşlar gerçekleştirilmekteydi. Uzun menzilli uçunların bir amacı da seyahat sırasında ziyaret edilen yabancı ülkelerde uçuş yapan pilotun ülkesinin propagandasını yapmaktı. Osmanlı Devleti yönetimi altındaki topraklar üzerinden geçen benzeri seyahatlerden esinlenen Harbiye Nazırı (Savaş Bakanı) İsmail Enver, politik gücünü artıracak bir eylem olarak pilotlarımızdan İstanbul'da başlayarak Mısır-İskenderiye'de son bulacak uzun menzilli hava seyahatini gerçekleştirmelerini istedi. Muharebe alanlarında gösterilen başarı ve kazanılan tecrübeyle ve liyakatle değil, iç siyasetteki aktif rolü ve hanedandan yaptığı evlilikle bulunduğu rütbeye ve mevkie gelen İsmail Enver bu tür bir seyahatin zorlukları ve Osmanlı havacılığının henüz buna hazır olmadığını idrakinde değildi. Balkan Harbi'nde büyük yararlılıklar göstermiş olan, Osmanlı Ordusu'nun en tecrübeli havacıları bu seyahate biri harp sırasında çok yıpranmış diğeri yapısal kusurları nedeniyle Avrupa'da uçuşları geçici olarak durdurulmuş uçaklarla gönderildi. İsmail

---

<sup>345</sup> Güvenç, a.g.e., ss. 43-55.

Enver'in maceraperest girişimi neticesinde Osmanlı Ordusu'nun en değerli üç havacısı hayatını kaybetti. Birinci Dünya Savaşı'nın hemen öncesinde, mevcut durumdaki yetersizlikler göz önüne alınmadan kişisel bir ihtiras neticesinde yaşananlar Osmanlı Ordusu havacılığında telafi edilemez kayba neden oldu.<sup>346</sup>

Balkan Harbi'nden sonraki kısa süreli barış döneminde Osmanlı Ordusu'nun çeşitli kuvvetlerinin ıslah edilmesi için yabancı ülkelerin askeri heyetlerine görev verildi. Kara ordusunun yenilenmesinde Alman askeri misyonu, donanmanın yenilenmesinde İngiliz subaylar ve hava gücünün yenilenmesinde Fransız havacılar görev aldılar. Avrupa ordularındaki gelişmeleri bir an önce ordu bünyesine kazandırmak, bu arada dış politikada da belirli bir dengeyi sağlamak amacıyla yapılan bu hareket, yabancı ıslah heyetlerinin doğal olarak kendi ülke çıkarlarını ön planda tutması nedeniyle verimli olmadı. Hava gücünün ıslah edilmesi için görevlendirilen Binbaşı Louis Marie de Goÿs de Mezerac havacıların uçuş eğitimini ön plana çıkarırken, sadece Fransa'ya uçak siparişleri verilmesini önerdi, havacılık sanayinin geliştirilmesi konusunda girişimde bulunmadı. Hava gücünün keşif veya hava muharebesinden daha ziyade bombardımanda fayda sağlayacağı fikrine sahip olduğu için Fransa'ya döndüğünde havadan bombardıman birliklerinde görev aldı.<sup>347</sup>

Osmanlı Ordusu'nda seferberlik ilan edildiğinde, cephede görev yapabilecek durumda ikisi Bahriye Tayyare Mektebinde konuşlu bulunan deniz uçağı olmak üzere 6 uçak, Ayastefanos Tayyare Mektebi ve Bahriye Tayyare Mektebi'nde görev yapan veya eğitim görmekte olan karacı ve denizci subaylarla birlikte toplam 39 havacı bulunmaktaydı.<sup>348</sup>

<sup>346</sup> Türk havacılık tarihinde ilk görev şehitlerinin verildiği 1914 yılı İstanbul-İskenderiye hava seyahati resmi yayınlarda bile çok yanlış olarak aktarılmıştır; örneğin: Ajun Kurter, **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi - I**, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, 2002, ss. 158-166. Kurter'in kitabında yer alan, Türk havacılık tarihindeki olaylarla ilgisi olmayan yanlış ifadeler ve yanlış tanımlanmış görseller Hava Kuvvetleri Komutanlığı'na rapor edilmesine rağmen düzeltmeler yapılmadan yeniden yayınlanmıştır (Ajun Kurter, **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi, Cilt I - V**, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, 2006). 1914 yılı İstanbul-İskenderiye hava seyahatinin yurtiçi ve yurtdışı arşiv belgelerine dayanan kapsamlı bir analizi için bkz. Yılmaz, **Şehit Pilot Çarkçı Yüzbaşı Mehmet Fethi**.

<sup>347</sup> Christienne, **a.g.e.**, s. 92, 154. Goÿs'un uçakların bombardıman harekâtı dışındaki faaliyetlerini ikinci plana atan görüşleri için bkz. **a.g.e.**, s. 155.

<sup>348</sup> Keyüsk, **Birinci Kitap**, s. 198; Yılmaz, **İki Mavide Bir Asır ...**, s. 48-49; Deniz Müzesi Komutanlığı Arşivi, **0005-Fabrikalar 134 93**. Keyüsk'te uçuş talimi alıyor olarak listelenen Mehmet Şakir (Feyzi) 15 Temmuz 1914 tarihinde Almanya'da 816 numaralı bröveyi almış pilottur; bkz. **Die Alten Adler**. Bahriye Tayyare Mektebi'nde havacı olarak yetiştirilmek üzere atanan denizci subaylar Keyüsk'te ihmal edilmiştir. Bahriye Tayyare Mektebi'nin kuruluşu ve atanan denizci subaylara ait Deniz Müzesi Komutanlığı Arşivi'ndeki belge ilk defa Yılmaz'da yayınlanmıştır.

**İKİNCİ BÖLÜM**

**BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI'NDA**

**ÇANAKKALE CEPHESİ'NDE HAVA GÜCÜ**

**(1 Ağustos 1914 - 9 Ocak 1916)**

**I. BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI'NIN BAŞLAMASI, OSMANLI DEVLETİ'NİN SAVAŞA GİRMESİ ve ÇANAKKALE CEPHESİ'NİN AÇILMASI**

18. yüzyılın ikinci yarısında gerçekleşen Sanayi Devrimi 19. yüzyılda dünyada ve özellikle Avrupa'da yaşanan büyük değişikliklere zemin hazırladı. Avrupa'nın ekonomik, siyasi ve askeri bakımdan güçlü imparatorlukları bazen ittifaklar kurarak bazen savaşarak ana ülkeden uzak topraklarda edindikleri sömürgelerini büyüttüler. Fikri mülkiyet hakkının patent uygulamasıyla koruma altına alınmaya başlanması yeni ürünler ve çözümler geliştirenleri teşvik etti. Bu dönüşüm; buharlı motorun deniz ve demiryolu araçlarında, içten yanmalı motorların karayolu araçlarında uygulamaya konulmasında, telgrafla haberleşmenin ve bazı ateşli silahların geliştirilmesinde etkili oldu. Petrol rafinerilerinin kurulması, elektrik enerjisi üretim ve dağıtım şebekeleri bir yandan üretimin diğer yandan tüketimin artmasında rol oynadı. Yaşanan gelişmeler toplumsal yaşamda değişikliklere neden olduğu gibi fikir hareketlerinin de önünü açtı.<sup>349</sup>

Sanayi Devrimi'nin özellikle iletişim alanında yarattığı gelişmeler ideolojik oluşumların daha geniş insan toplulukları içinde yayılmasına neden oldu. Ulus-devlet ve milliyetçilik gibi kavramlar ve akımlar toplumsal hayatta yer almaya ve etkisini göstermeye başladı. Monarşi yapısına sahip Avrupa imparatorlukları bu tür fikir hareketlerini kendi varlıklarına karşı bir tehdit olarak gördükleri için 19. yüzyılın

---

<sup>349</sup> Sanayi Devrimi'nin bilimsel ve teknolojik etkileri için bkz. Gavin Weightman, **The Industrial Revolutionaries: The Making of the Modern World 1776-1914**, Grove Press, 2010. Sanayi Devrimi'nin sosyal, ekonomik ve siyasi etkileri için bkz. Peter N. Stearns, **The Industrial Revolution in World History**, Routledge, 2012.

başlarında ayaklanmalara karşı ortak bir tutum izliyorlardı.<sup>350</sup> Ancak; yüzyılın sonuna doğru, kendi çıkarlarını yaşatmak ve korumak için uluslararası siyaset uygulamalarında diğer ülkelerdeki hareketleri kendi lehlerine kullanmaya çalışıyorlardı. 19. yüzyılın son çeyreğinden itibaren, imparatorluğun ana topraklarında siyasi birlik ve uzak topraklardaki sömürgeleriyle ilgili emellerine toplumsal destek sağlamak için bu tür fikir hareketlerini kendi ülkelerinde de yaygın olarak kullanmaya başladılar.<sup>351</sup>

19. yüzyılın sonlarında ve 20. yüzyılın hemen başında, dünya genelinde ve Avrupa özelindeki durum göz önüne alındığında; Prusyalı General Friedrich von Bernhardi'nin "*Deutschland und der Nächste Krieg* (Gelecek Savaş ve Almanya)" isimli eserinde dile getirdiği görüşü aslında dönemin tüm imparatorlukları tarafından benimsenmiş olan düşünce ve davranış tarzını yansıtıyordu. Bernhardi özetle şu görüşü dile getiriyordu: Hak güçlü olanındır, kimin haklı olduğunu savaş belirler.<sup>352</sup>

1853-1856 Kırım Savaşı ortaya çıkma sebepleri yukarıda özetle aktarılan gelişmelere dayanan ilk ateşli çatışma örneği olarak tarihte yerini aldı. Ortaya çıkış sebebi "kutsal yerler sorunu" gibi görünen olayda tarafların her birinin ileri sürdüğü haklar diğer tarafların çıkarlarıyla çatıştığı için en beklenmedik ittifaklar oluştu ve savaş çıktı.<sup>353</sup> 25 Şubat 1856'da Paris'te imzalanan barış anlaşması ile Kırım Savaşı fiilen sona erdi, ancak Avrupa imparatorluklarının Osmanlı Devleti'yle ilgili emelleri sona ermemiştir. 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı esasen Rusya'nın kendi emellerini gerçekleştirmek amacıyla Balkanlardaki milliyetçi ayaklanmalara destek vermesi nedeniyle çıktı.<sup>354</sup> Osmanlı Devleti'ni daha da zayıflatarak topraklarını paylaşmak emeli peşindeki Avrupa imparatorluklarının Balkanlar coğrafyasındaki milliyetçilik akımlarını çıkarları yönünde desteklemeleri ve Hıristiyanlığın korunması gibi düşüncelerle hareket etmesi

<sup>350</sup> Fatma Acun (ed.), **Atatürk ve Türk İnkılâp Tarihi**, Siyasal Kitabevi, Ekim 2010, s. 73.

<sup>351</sup> Fikir hareketleri ve milliyetçilik üzerine bkz. Leon P. Baradat, **Political Ideologies: Their Origins and Impact**, Routledge, 2003; E. J. Hobsbawm, **Nations and Nationalism Since 1780: Programme, Myth, Reality**, Cambridge University Press, 1992.

<sup>352</sup> Friedrich von Bernhardi, **Deutschland und der Nächste Krieg**, J. G. Cotta'sche Buchhandlung Nachfolger, 1912, s. 16.

<sup>353</sup> Kırım Savaşı için bkz. James Agnew, "The Great War That Almost Was: The Crimea, 1853-1856", **Parameters-The US Army War College Quarterly**, Vol. III, No. 1, 1973, ss. 46-57; İlhan Akbulut, "160. Yıldönümünde Kırım Savaşı", **Türk Dünyası Araştırmaları**, Sayı: 208, Şubat 2014, ss. 333-350.

<sup>354</sup> Nükhet Eltut, "1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı ve İki Ülke Açısından Sonuçları", **38. Uluslararası Asya ve Kuzey Afrika Çalışmaları Kongresi-Bildiriler**, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, 2009, ss. 119-129.

neticesinde 1912-1913 Balkan Harbi ortaya çıktı.<sup>355</sup> Bu süreçteki gelişmeler milliyetçi düşüncelerin haritalarda çizilen sınırlar içine hapsedilemeyeceğini açıkça gösteriyordu.<sup>356</sup> Çatışmaların sonunda, ne doğrudan savaşı ne de savaşı dolaylı olarak destekleyen tarafların hiçbirini tatmin etmeyen anlaşmalar geçici ve suni bir barış sürecinden başka bir şey getirmede.

20. yüzyılın başında arka arkaya ortaya çıkan 1908 Bosna-Hersek bunalımı, 1905 ve 1911 yılı Fas bunalımları, 1911-1912 Osmanlı-İtalyan Harbi ve 1912-1913 Balkan Harbi gibi ikili ve bölgesel sorunlar devletler arasında güvensizliğin daha çok artmasına ve ilişkilerde uzlaşmadan uzak tutumlar izlemelerine neden oldu. Kriz yönetiminde başarının temeli politik emellerle askeri hareketlerin iyi koordine edilmesinde yatmaktadır.<sup>357</sup> Arşidük Franz Ferdinand ve eşinin 28 Haziran 1914 günü Saraybosna'da "Kara El" örgütüne mensup Sırp terörist tarafından öldürülmesinden sonra Avusturya-Macaristan ve Alman imparatorluklarının izlediği politika Balkanlarda gerçekleşecek askeri harekâtın başka yerlere sıçramadan bölgesel kalması yönündeydi. Avrupa'nın tüm başkentlerindeki hanedanlar ve hükümetler herhangi bir seferberlik hareketinin yol açacağı felaketin farkındalardı ve askeri hareketler konusunda dizginleri ellerinde tuttuklarını sanıyorlardı. Ancak; Avusturya-Macaristan İmparatorluğu'nun Sırbistan'a yapacağı herhangi bir askeri harekete derhal müdahale etme kararında olan Rusya'nın 24 Temmuz 1914 tarihinde seferberlik ilan etmesiyle Büyük Savaş'ın fitili zincirleme reaksiyon misali ateşlenmiş oldu.<sup>358</sup>

Adım adım Büyük Savaş'ın başlamasına gidilen dönemde; İngiltere Orta-Asya topraklarına, Fransa Afrika topraklarına, Rusya Kafkasya ve Balkanlar coğrafyasındaki topraklara uzanarak büyümekteydiler. Alman İmparatorluğu ezeli rakiplerinin bu gelişimine ve özellikle kendi sınırlarının hemen doğusunda Rusya'nın Doğu-Avrupa

<sup>355</sup> Acun, **Atatürk ve Türk İnkılâp Tarihi**, s. 75-76.

<sup>356</sup> 19. yüzyılın sonundan itibaren milliyetçi akımların Balkanlarda sebep olduğu hareketlenmeler ve Balkan Harbi'nin gelişimi üzerindeki etkisi için bkz. Richard C. Hall, **The Balkan Wars 1912-1913, Prelude to the First World War**, Routledge, 2000.

<sup>357</sup> David Stevenson, "Militarization and Diplomacy in Europe Before 1914", **International Security**, Vol. 22, No. 1, 1977, ss. 125-161.

<sup>358</sup> Rusya 24 Temmuz'da kısmi seferberlik ilan etmiştir. Sırbistan 26 Temmuz'da seferberlik ilan etmiş, aynı gün Rusya'da ordu savaş durumuna geçmiştir. 27 Temmuz'da İngiltere donanmasında asker terhisleri durdurulmuş, Osmanlı Ordusu'nda ikmal efradının celbi ve piyade taburlarının dördüncü bölüklerinin oluşturulması emri verilmiştir. 28 Temmuz'da İngiltere donanması seferber hale gelmiştir. 30 Temmuz'da Osmanlı Ordusu kısmi seferberlik ilan etmiştir. 1 Ağustos'ta Almanya ve Fransa'da genel seferberlik ilan edilmiş, aynı gün Almanya Rusya'ya savaş ilan etmiştir. Bkz. Arı, **a.g.e.**, ss. 11-17.



topraklarına yönelik Pan-Slavizm politikasına seyirci kalamazdı.<sup>359</sup> Diğer yandan; Fransa-İngiltere-Rusya ekseninde oluşmaya başlayan yakınlaşmaya karşı olarak yeni ittifak arayışlarına girişti.

Alman İmparatorluğunun kuruluşunun yaklaşık ilk 20 yılına denk gelen ve “Bismark Dönemi” olarak tanımlanan zaman süresinde Alman dış politikasında Osmanlı Devletine önem verilmemişti. Bir arkeolog ve diplomat olarak Orta-Doğu coğrafyasında görev yapan Max von Oppenheim bu tutumun değişmesinde önemli rol oynadı. İmparator II. Wilhelm’in “Weltpolitik” olarak tanımlanan politikasında İngiltere’ye rakip bir güç olarak sahneye çıkan Alman İmparatorluğu’nun uluslararası ilişkilerinde Osmanlı İmparatorluğu önemli bir yer aldı. Alman İmparatoru II. Wilhelm’in 1898 yılında Osmanlı topraklarını ikinci ziyareti sırasındaki beyanatları Osmanlı Devletiyle beraber Müslüman âleminin dostu ve koruyucusu olacağı izlenimi yaratmak amacı taşıyordu.<sup>360</sup>

Alman İmparatorluğu’nun Osmanlı Devletine ve onun hâkimiyeti altındaki topraklara ilgisinin altında, Rusya’nın Pan-Slavizm politikasına karşı geliştirilen, “Pan-Germanizm” olarak tanımlanan ideoloji ve bu ideolojinin politik açılımları yatıyordu. Kuruluşundan sonraki 20 yıl içinde çok hızlı bir ekonomik büyüme yaşayan Alman İmparatorluğu artık kendi topraklarına sığamaz hale gelmişti. Sanayi devriminin getirdiği gelişmeler daha az iş gücü ile üretimin artmasını sağladığı için çok hızlı artan nüfusun iş bulma imkânları azalmıştı. Hızlı büyüme devleti iflase doğru sürükleyen ekonomik ve sosyal bir tıkanıklık yaratmıştı. Sanayide üretim kapasitesi Alman İmparatorluğunun ihtiyaçlarının üstünde olduğu için yeni tüketici pazarlarının yaratılması gerekiyordu. İmparatorluğun bu buhrandan çıkış noktası, kendi nüfusları ve ekonomileri büyüdüğü için aynı tıkanıklığı yaşayan Avrupa’daki zayıf veya kuvvetli komşularının topraklarını istila ederek olamazdı. Güçlü donanması ile denizlere hâkim olan İngiltere’nin doğrudan müdahalesi ile karşılaşmadan doğudaki topraklara, buralardaki kaynaklara ve tüketim pazarlarına erişme imkânı bir kara ulaşım yoluyla

<sup>359</sup> Rusyanın Pan-Slavizm politikası için bkz. Hans Kohn, **Panislavizm ve Rus Milliyetçiliği**, (çev. Agah Oktay Güner), Kervan Yayınları, 1983.

<sup>360</sup> Bkz. Mustafa Çolak, “Birinci Dünya Savaşı’nda Almanya’nın Osmanlı Devleti’nden Beklentileri”, **İkinci Uluslararası Tarih Sempozyumu -100. Yılında Birinci Dünya Savaşı**, 2015, ss. 433-441.

olabilirdi. Bu görüş Alman İmparatorluğu'nun ekonomik kazanç amacıyla Osmanlı Devleti'ne yönelmesinin ve "Berlin-Bağdat Demiryolu" projesinin çıkış noktasıydı.<sup>361</sup>

Osmanlı Devletinin çevresinde ve içinde meydana gelen politik gelişimler Alman İmparatorluğunun Osmanlı Devleti'ne yaklaşma çabalarının karşılık bulmasına zemin hazırladı. Osmanlı Devleti'nde 1790'lı yılların başından itibaren görülmeye başlanan yenileşme çabaları Osmanlı topraklarının sınırlarında sömürgeleri ve hâkimiyet alanları bulunan, Osmanlı Devleti'ni istikrarsızlaştırarak yıkmak ve topraklarını paylaşmak isteyen İngiltere, Fransa ve Rusya'nın işine gelmiyordu.<sup>362</sup> Diğer yandan; Osmanlı topraklarındaki ekonomik, askeri ve siyasi etkinliğini artırma politikası izleyen Alman İmparatorluğu yenileşme hareketlerini engelleyici değil destekleyen bir izlenim bırakıyordu. II. Abdülhamid'in Osmanlı Ordusu'nu teşkilatlandırması amacıyla Alman İmparatorluğu'ndan subaylar talep etmesini takiben 1882 yılında İstanbul'a gelen Albay Otto August Kachler ve 1883 yılında İstanbul'a gelen Binbaşı Colmar von Goltz iki ülke arasında askeri işbirliği kurulmasında ve gelişmesinde etkili oldular.<sup>363</sup>

Balkan Harbi'nden sonra, 22 Mayıs 1913'te Osmanlı Devleti İstanbul'daki Alman Büyükelçisi Hans von Wangenheim'den askeri yenileşme çalışmalarının devam etmesi için bir Alman general başkanlığında Askeri Heyet görevlendirilmesi talebinde bulundu. Askeri Heyet'e başkanlık edecek generalin belirlenmesinde; Alman hükümeti, Başbakan ve Dışişleri Bakanlığı'nın dışarıda tutulduğu bir yol izlendi. Bu durum; Büyükelçi Wangenheim tarafından politik bakımdan uygun olmadığı değerlendirilen, kendi silah arkadaşları tarafından alingan ve kuruntulu olarak nitelenen Liman von Sanders'in görevlendirilmesine neden oldu. Sanders başkanlığındaki heyet, bahriye dışında, havacılıkla ilgili balon ve uçak sistemleri de dâhil olmak üzere askeri her alandaki kararlarda öncelikli söz hakkına sahipti. Muharebe alanında kazanılan tecrübe veya komuta konusunda sergilenen başarıyla değil, Naciye Sultan'la evliliği sayesinde hanedanla damat olarak akrabalık ilişkisi kurarak terfi alan ve Harbiye Nazırı görevine

<sup>361</sup> Bkz. Roland Usher, **Pan-Germanism**, Grosset & Dunlap, 1914, ss. 1-18.

<sup>362</sup> Stanford J. Shaw, **Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı İmparatorluğu, Savaşa Giriş**, Türk Tarih Kurumu, 2014, s. 28

<sup>363</sup> Shaw, **a.g.e.**, s. 13. Bkz. Kemal Beydilli, "II. Abdülhamid Devrinde Gelen İlk Alman Askeri Heyeti Hakkında", **İ. Ü. Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi**, Sy: 32, (Mart 1979), ss. 481-493. Selçuk Günay, "Colmar von der Goltz Gözüyle Osmanlı Devleti ve Geleceği", **Atatürk Dergisi**, Cilt 1, Sayı 5, 1991, ss. 26-41.

gelen İsmail Enver aracılığıyla Sanders'in atama iradesi açıklandı. Varılan anlaşma, donama hariç bütün ordu teşkilatını Alman Askeri Heyeti eline bırakır nitelikteydi.<sup>364</sup>

Birinci Dünya Savaşı öncesinde Osmanlı Devleti'nin yönetim merkezi İstanbul'da ve Osmanlı Ordusu içinde 32 yıl süreyle varlığını sürdüren Alman askeri heyetleri sadece ordunun şekillenmesinde değil devletin politikası üzerinde de önemli bir etkiye sahip oldular.<sup>365</sup>

Avusturya-Macaristan hükümetinin 28 Temmuz 1914'te Sırbistan'a savaş ilanı ve taarruz etmesi Avrupa'daki gerilimi topyekûn savaşa doğru geri dönülemez bir yola soktu. Osmanlı Devleti hükümetini oluşturan İttihat ve Terakki hareketinin liderleri Alman sivil ve askeri yöneticilerinden kendi amaçları doğrultusunda fayda elde edebileceklerini umuyorlardı. Devleti yönetecek niteliklerden yoksun olan İttihat ve Terakki hareketinin liderleri Avrupa'da gerilimin tırmandığı günlerde Osmanlı Devleti'ni tarafsız tutacak bir politika izlemediler.<sup>366</sup> Padişah V. Mehmet Reşad'tan Alman İmparatorluğu ile askeri ittifak yapma yetkisi almış olan Osmanlı hükümeti temsilcileri, sadrazam ve Hariciye Nazırı (Dışişleri Bakanı) Sait Halim Paşa, Harbiye Nazırı İsmail Enver Paşa, Dâhiliye Nazırı (İçişleri Bakanı) Mehmet Talat Bey ve Meclis-i Mebûsân Reisi Halil (Menteşe) Bey Almanya elçisi Wangenheim'le ittifak görüşmelerine gizlice başlamışlardı. 2 Ağustos 1914'te Osmanlı Devleti ile Alman İmparatorluğu arasında gizli ittifak anlaşması imzalandığında, Almanya bir gün önce Rusya'ya resmi olarak savaş ilan etmişti. Dolayısıyla; Osmanlı-Alman ittifak anlaşmasınının 2. maddesi gereğince Osmanlı İmparatorluğu ile Rusya arasında savaş durumu başlamış oluyordu.<sup>367</sup> 2 Ağustos'tan sonra Osmanlı Devleti hükümet temsilcilerininin İtilaf Devletleri elçileriyle yaptıkları tarafsızlık görüşmeleri sözde ve göstermelik davranışlar olarak kaldı.

<sup>364</sup> Liman von Sanders başkanlığında Alman Askeri Heyeti'nin Osmanlı Ordusu'nun yenileşmesi için görevlendirilmesi konusunda bkz. Jehuda L. Wallach, **Bir Askeri Yardımın Anatomisi**, çev. Fahri Çeliker, Genelkurmay Başkanlığı, 1985.

<sup>365</sup> Alman askeri heyetlerinin etkileri için bkz. Ali Topal, **The Effects of German Military Commission and the Balkan Wars on the Reorganization and Modernization of the Ottoman Army**, Naval Postgraduate School (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), 2013. Harry Howard, **The Partition of Turkey A Diplomatic History 1913-1923**, University of Oklahoma Press, 1931.

<sup>366</sup> **Türk İnkılap Tarihi** (Harp Okulları İçin Ders Kitabı), Genelkurmay Basımevi, 1973, s. 14.

<sup>367</sup> Osmanlı İmparatorluğu'nun Birinci Dünya Savaşı'na giriş süreci için bkz. **Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, I nci Cilt**, Genelkurmay Basımevi, 1970, ss. 43-53. Osmanlı İmparatorluğu ile Alman İmparatorluğu arasında imzalanan gizli anlaşmanın metni için bkz. Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Savaşı'na Girişi, **Askeri Tarih Belgeleri Dergisi**, Yıl: 67, Sayı: 141, Ocak 2018, s. 14, 17 (bundan sonra "ATBD-141" olarak anılacaktır).

Alman savaş gemileri Goeben ve Breslau'ın Akdeniz'de bazı Fransız limanlarını bombalamasından sonra, Başkumandan Vekili İsmail Enver tarafından bu durumu bilerek Çanakkale Boğazı'ndan geçmelerine ve İstanbul'a gelmelerine izin verilmesi, imzaladığı gizli anlaşma nedeniyle Alman İmparatorluğu'nun yanında savaşa girme yükümlülüğü bulunan Osmanlı Devleti'ni sıcak savaşa bir adım daha yaklaştırdı.<sup>368</sup> 9 Eylül 1914'te Alman Amiral Souchon'un Osmanlı Donanma Komutanı ilan edilmesinden sonra 22 Ekim 1914'te Başkumandan Vekili İsmail Enver'in Karadeniz'de Rus donanmasına hücum edilmesi emrini vermesi, 29 Ekim 1914'te Rus donanma gemileri ve limanlarının bombardıman edilmesiyle Osmanlı Devleti fiili olarak Birinci Dünya Savaşı'na girmiş oldu.<sup>369</sup>

1891-1906 yılları arasında Alman Ordusu Genelkurmay Başkanı olarak görev yapan Alfred von Schlieffen ezeli düşman olarak gördüğü Fransa'ya karşı yapılacak askeri harekâtın planını oluşturmuştu. Birinci Dünya Savaşı başladığında Alman Ordusu'nun harekât planı temel olarak Schlieffen Planı'na dayanan hareket ile kısa sürede zafer elde ederek savaştan galip çıkmayı hedefliyordu.

Birinci Dünya Savaşı'nın hemen öncesinde Avrupa'daki askeri liderler bir savaşı kazanmanın tek etkin yolunun taarruz harekâtı olduğu düşüncesindeydiler, genelkurmay başkanlıklarının hazırladığı planlar taarruz prensibi üzerine kurulmuştu. Yakın geçmişte; Balkan Harbi'nde Osmanlı Ordusu'nun savunma harekâtı ile düşman kuvvetlerini durdurduğu, uçak gibi modern savaş teçhizatının sağladığı havadan keşif yeteneği ile düşmanın zayıf yanlarını keşfettikten sonra yapılan karşı harekât ile başarı sağladığı gerçeğini henüz ders olarak çıkaramamışlar, planlarını günün şartlarına göre güncellememişlerdi. Balkan Harbi'nden önce hazırlanmış olan Schlieffen Planı'nı dönemin diğer askeri planlarından ayırt eden özelliği; Alman Ordularının hem Fransa hem de Rusya Cephesi'nde aynı anda taarruz harekâtı yürütemeyeceği gerçeğinden yola

<sup>368</sup> Goben ve Breslau savaş gemilerinin “düşmanla muharebeye” tutuştuktan sonra Çanakkale Boğazı'ndan geçmelerine izin verilmesiyle ilgili belgeler için bkz. ATBD-141, **a.g.e.**, ss. 79-84. Osmanlı Donanması hizmetine alınan Goeben'e “Yavuz Sultan Selim”, Breslau'ya “Midilli” isimleri verildi.

<sup>369</sup> Amiral Souchon'un Harbiye Nazırı İsmail Enver'in ve Bahriye Nazırı Ahmet Cemal'in gizli emirleriyle Rus hedeflerine taarruzunun ayrıntıları için bkz. BDHTH-C8, **a.g.e.**, s. 56-68, 465. Amiral Souchon'un Osmanlı Donanma Komutanı olarak atanması hakkında belge için bkz. ATBD-141, **a.g.e.**, s. 320-321; savaş ilan etmeden Rus donanmasına hücum edilmesi hakkındaki belge için bkz. **a.g.e.**, s. 514-515; Rus donanma gemileri ve limanlarının bombardıman edildiği hakkındaki belge için bkz. **a.g.e.**, ss. 521-523.

çıkarak, taarruz ve savunma harekâtlarını bünyesine katmış olmasıydı.<sup>370</sup> Ancak; Schlieffen planını hazırlarken uçaklar dünyada silahlı kuvvetlerde henüz kullanıma girmemişti, bu nedenle planda hava gücü unsuruna yer verilmemişti.

Schlieffen Planı'na göre; doğuda Rusya cephesinde savunma prensibi gözetilerek Rus Ordusu 10 tümenle tutulacaktı. Fransa cephesine 41 kolordu ile taarruz edilecek, kuzeyde Belçika ve Luxemburg üzerinden bir kuşatma harekâtı ile güneye doğru Fransa içlerine ilerlenecek ve 6 hafta içinde zafere ulaşılabilecekti. Rusya'nın seferberliğini bu sürede ancak tamamlayabileceği bekleniyordu. Fransa cephesinde zaferden sonra kuvvetler demiryolu ile hızla doğu cephesine kaydırılacak ve Rusya karşısında da zafer elde edilecekti.<sup>371</sup> Olaylar, II. Mahmud zamanında Osmanlı Ordusu'nun yenileştirilmesinde görev alan ve Schlieffen'den iki dönem önce Alman Ordusu Genelkurmay Başkanı olarak görev yapmış olan Helmuth von Moltke'nin "hiçbir askeri plan düşmanla temas etmedikçe rüştünü ispat etmiş sayılmaz" şeklinde özetlenen görüşünü doğrulayan şekilde gelişti.<sup>372</sup> 20. yüzyıl savaşlarının yeni silahı olarak sahneye çıkan uçakların muharebe alanında oynadıkları rol Schlieffen Planı'nı işlevsiz kıldı.

Alman orduları Batı Cephesi'nde Belçika üzerinden hareketle kuzeyden Fransa sınırlarından içeri ilerlerken, 22 Ağustos'ta Fransız havacıların gerçekleştirdiği hava keşif görevinde Alman ordusunun sağ kanattan hızla ilerleyerek Fransız ordusunu kuşatacağı anlaşıldı. Bunun üzerine Mons'ta kuvvetli bir savunma hattı oluşturuldu, Fransız ve İngiliz birliklerinin tüm cephe hattında az kayıpla geri çekilmesi sağlandı. Uçakların muharebe alanında sadece havadan keşifle sınırla kalan bu hizmeti bile çok önemli bir fayda sağlamıştı. Schlieffen Planı'nı tamamen başarısız hale getiren de yine bir hava keşif göreviydi. 2 Eylül'de yapılan hava keşfinde; Alman ordusunun Paris'i kuşatmak amacı ile yaptığı manevranın kendisini geri çekilmekte olan güneydeki 6. Fransız Ordusu ile kuzeydeki 5. Fransız Ordusunun tam ortasına ve İngiliz Seferi Ordusunun (*British Expeditionary Forces - BEF*) karşısına konumlandığı fark edildi. İki kanattan sarılan, sağ ve sol kanat kuvvetleri arasındaki irtibatı da zayıflayan Alman

<sup>370</sup> A.J.P. Taylor, **The First World War**, Penguin Books, 1966, s. 20. Balkan Harbi'nde Osmanlı Ordusu'nun savunma düzeninde havadan keşif yeteneğini kullanarak zafer elde etmesi konusunda bkz. Yılmaz, **Bilgi Harekâtı**, s. 511-520.

<sup>371</sup> Schlieffen Planı için bkz. Robert T. Foley, "The Origins of the Schlieffen Plan", **War in History**, Vol 10, No 2, 2003, ss. 222-232.

<sup>372</sup> Moltke'nin taktik ve stratejik askeri görüşleri için bkz. **Moltkes Militärische Werke, II**, Ernst Siegfried und Sohn, 1900.

ordusunun ilerlemesi Marne Muharebesinde durduruldu.<sup>373</sup> Birinci Dünya Savaşı'nın Batı Cephesi'ndeki bu gelişmelerden sonra savaşın çehresi artık siperlere çakılıp kalmış olan ordular arasında bir kıyım muharebesine dönüştü.<sup>374</sup>

Bu sırada; Rus Orduları seferberliğini Almanya'nın umduğundan çok daha çabuk tamamlamış ve Doğu Cephesindeki zayıf Alman ordusuna taarruz etmişti. Uçaklarla havadan yapılan keşif Batı Cephesinde kuvvetli Alman Ordusunun yenilgisini hazırlarken; Doğu Cephesinde zayıf Alman Ordusunun galibiyetini sağladı. Alman havacılar Ağustos ayının son günlerinde yaptıkları hava keşiflerinde Rus 4. Kolordusunun 2. Ordu ile irtibatının kesildiğini ve Rus 1. Ordusunun çok geride kaldığını rapor ettiler. Bu zaafi değerlendiren Alman General Hindenburg taarruza geçerek Tannenberg Muharebesinde Rus 2. Ordusunu 140 bin kayıp verdirerek yendi. Yapılan hava keşfi, Almanya için Doğu Cephesi'nde erken bir mağlubiyeti ve savaşın kısa süre içinde kaybedilmesini önlemişti.<sup>375</sup>

Avrupa'da Batı ve Doğu Cephelerinde tarafların birbirine üstünlük sağlayamamaları ve çatışmaların siper savaşlarına dönüşmüş olması yeni arayışlara sebep oldu. Bir yanda İngiltere, Fransa, Rusya ittifakı karşısındaki Alman Ordularının durumunu zayıflatacak çıkış yolları ararken, diğer tarafta Almanya kendisini rahatlatmak için müttefiki Osmanlı Ordusu'nun yeni cephe açarak düşman ordularının Avrupa cephelerine asker sevkiyatını önlemesini istiyordu.<sup>376</sup> Osmanlı Donanmasının Karadeniz'deki Rus limanlarını bombalamasından sonra Kafkasya Cephesi'nde başlayan Osmanlı-Rus çarpışmaları Almanya'nın isteğini bir ölçüde sağlamıştı. Doğu Cephesinde Rus Ordusunun baskısını artık hissetmeyen Almanya'nın kuvvetlerini Batı Cephesinde toplamasını önlemek için İtilaf Devletleri bir hareket tarzı arayışına girdiler. Rusya ise hem Alman Ordusu hem de Osmanlı Ordusu karşısında üzerindeki baskının

<sup>373</sup> Marne Muharebesi'nin özlü bir incelemesi için bkz. John J. McGrath, "Six Weeks in 1914", **Military Review**, Volume 95, Number 6, ss. 29-42.

<sup>374</sup> Birinci Dünya Savaşı'nın ilk zamanlarında Batı Cephesi'ndeki askeri harekât için bkz. John Buchan, **A History of the Great War, Volume I**, Houghton Mifflin Company, 1923, ss. 114-179, 197-234. Birinci Dünya Savaşı'nda çatışılan cepheler genel olarak; batı Avrupa'da (Belçika, Hollanda, Fransa, Almanya toprakları) çatışmaların yaşandığı cephe "Batı Cephesi (Western Front)", doğu Avrupa'da çatışmaların yaşandığı cephe "Doğu Cephesi (Eastern Front)", Osmanlı Devleti'nin Akdeniz havzasına komşu topraklarında çatışmaların yaşandığı cephe "Akdeniz Cephesi (Mediterranean Front)" olarak adlandırılırlar.

<sup>375</sup> Buchan, **a.g.e.**, ss. 180-196.

<sup>376</sup> **Osmanlı İmparatorluğu'nun Siyasi ve Askeri Hazırlıkları ile Harbe Girişi** (2. Baskı), Gnkur. 2014, s. 66.

azaltılması için müttefiklerinden Osmanlı Ordusuna karşı bir cephe açmalarını istiyordu.<sup>377</sup> Ayrıca; müttefikleri ile arasında daha kısa bir ikmal yolunun açılması için Çanakkale ve İstanbul Boğazlarının İtilaf Devletlerinin kontrolü altına girmesi gerekiyordu. Eğer bu ikmal yolu açılmazsa, ekonomik sıkıntı ve yoklukların halk arasında hareketlenmelere sebep olduğu Rusya'da Çarlık rejiminin mevcudiyetini devam ettirmesi büyük tehlikeye girecekti. Balkan devletlerinden Yunanistan, Bulgaristan ve Romanya'nın hangi ittifakın yanında yer alacağı da mevcut çatışmalarda hangi tarafın daha üstün geleceğine bağlıydı. İngiltere'nin bir diğer kaygısı; sömürgelerindeki Müslüman ahalden oluşan askeri birliklerinin Osmanlı'nın Cihad çağrısından etkilenecek düzensiz ve etkisiz hale gelmesiydi.

Karadeniz'le Akdeniz arasında bağlantıyı sağlayan su yolu olarak asırlar boyunca önemini koruyan İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı yukarıda sıralanan gelişmeler, endişeler ve beklentiler nedeniyle tüm tarafların ilgi odağı haline gelmişti. İngiltere'deki siyasi ve askeri liderlerin 'İtilaf Devletleri donanması İstanbul önünde varlığını gösterdiğinde Osmanlı Devleti teslim olacaktır' şeklindeki algıları, savaşın ilan edildiği Ağustos ayından beri devam eden görüşmelerin Ocak 1915'te Çanakkale Boğazı'na karşı bir askeri harekât başlatılması yönünde kararlar alınması şeklinde sonuçlanmasının önünü açtı.<sup>378</sup>

Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi'nde ilk çatışmaların başlaması, 18 Mart Çanakkale Boğazı Muharebesi, 25 Nisan ve Ağustos 1915'teki amfibi çıkarma harekâtları, İtilaf Devletleri kara kuvvetlerinin Gelibolu Yarımadası'nı tahliye ederek geri çekilmeleri ve tüm bu askeri hareketlerin gelişimi yurtiçinde ve yurtdışında daha önce yapılmış birçok çalışmada incelenmiştir. Bu çalışmada buradan sonra; Çanakkale Muharebeleri'nde tarafların hava gücü ilk defa nispi güç analizi yöntemi kullanılarak incelenecektir. Çanakkale Cephesi'nde birbiriyle mücadele eden Osmanlı Ordusu ve İtilaf Devletleri Orduları hava gücünün, giriş bölümünde oluşturulmuş bulunan nispi

<sup>377</sup> **Dardanelles Commission, First Report**, His Majesty's Stationary Office, 1917, s. 15 (bundan sonra "DC1R" olarak anılacaktır). C. E. Callwell, **The Dardanelles**, Houghton Mifflin Company, 1919, s. 7.

<sup>378</sup> İngiltere tarafından Çanakkale Cephesi'nin açılmasının analizi için bkz. Dermott P. Monteith, **Cultural Arrogance and Blind Faith: The Strategic Origins of the Dardanelles Campaign**, School of Advanced Military Studies, USA, 2015. Bazı saptamalarında tarihi olaylara aykırı ifadeler kullanan Monteith'in çalışması İngiltere'de Çanakkale Cephesi'nin açılmasında rol oynayan faktörlerin ayrıntılı bir analizini yapmaktadır.

güç analizi modelinde temel alınan personel, komuta, teçhizat, lojistik, konuş ve harekât unsurları çerçevesinde durumları ortaya konulacaktır.<sup>379</sup>

## II. ÇANAKKALE CEPHESİ'NDE İTİLAF DEVLETLERİ ORDULARI HAVA GÜCÜ

### A. İngiltere Ordusu Hava Gücü

Birinci Dünya Savaşı'nda İngiliz Ordusu hava gücü faaliyetlerini aktaran altı ciltlik resmi yayın, 1915 yılındaki Çanakkale Harekâtı'nın başlangıçta sadece donanma ile boğazın geçilmesi şeklinde planlanmasındaki temel nedeni yeni hava silahının, yani uçakların, havadan yapacakları gözetleme ile donanma top atışlarının etkinliğinin artacağına dair inanç olduğu şeklinde açıklamaktadır.<sup>380</sup> İtilaf Devletleri Orduları kara kuvvetlerinin Çanakkale Cephesi'nde büyük sayıda insan ve malzeme zayıyatı yaşayarak başarısızlığa uğraması nedeni ile Gelibolu Yarımada'sını tahliye etmesinden sonra kurulan soruşturma komisyonunda ifade veren, Başbakan Lloyd George'un yardımcısı ve Savaş Konseyi Sekreteri Yarbay Maurice Hankey de aynı gerekçeyi öne sürmüştür.<sup>381</sup> (Ek-6)

İtilaf Devletleri'nin yukarıda açıklanan, Osmanlı Devleti'ni yenerek savaş dışı bırakılmasından umdukları beklentilerini karşılamak amacıyla Çanakkale Boğazı'nın donanma harekâtıyla geçilmesini ilk olarak Kasım 1914'te öne süren İngiliz Donanma Bakanı Winston Churchill de donanma gemilerinin topları ile Çanakkale savunma tahkimatının tahrip edilebileceği ve kara harekâtına gerek kalmadan boğazın geçilebileceği düşüncesindeydi. Savaşın ilk günlerinde Belçika'daki çatışmalarda, Antwerp, Namur ve Liege'deki tahkim edilmiş mevziler karşısında Alman topçularının

<sup>379</sup> Birinci Dünya Savaşı yıllarında Çanakkale Cephesi'nde hava gücü faaliyetleri üzerine Türkiye'de yapılmış resmi yayınlar da dâhil çeşitli çalışmalarda bilgisizlikten ve bilimsel veriye dayanmayan ifadelerden kaynaklanan birçok yanlışlar yer almaktadır; örneğin: Rezzan Ünalp, "Turkish Air Operations During the Dardanelles Campaign", **Communiques, The Joint Turkish-Israeli Military History Conference I**, Genelkurmay Basımevi, 2000, ss. 119-154 (bundan sonra "Ünalp, Turkish Air Operations" olarak anılacaktır); Ajun Kurter, **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi, Cilt II**, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, 2006.

<sup>380</sup> Jones, **The War in the Air, Vol. 2**, s. 6.

<sup>381</sup> DC1R, **a.g.e.**, s. 24. Çanakkale Soruşturma Komisyonu'na verilen ifadelerde hava gücünden beklentilerden bahsedilmesine rağmen komisyonun İtilaf Devletleri Orduları hava gücünden hiçbir subayı sorgulamamış olması araştırılması gereken bir konudur.



elde ettiği başarı Churchill'in gözlerini kamaştırmış ve yanlış kanıya varmasına neden olmuştu. Tahkim edilmiş mevzilerin çok dik mermi yoluyla tepeden gelen obüs mermileri karşısında dayanmalarının mümkün olamayacağını, buna karşılık deniz üzerinde sallantılı bir gemi güvertesinden atılacak yatık mermi yollu donanma mermilerinin boğazın iki yakasındaki tabyalara pek zarar veremeyeceğini görememişti.<sup>382</sup> Politik hırsı aklını köreltmmişti ve bilgisizlikten kaynaklanan ön yargılı yaklaşımı nedeniyle büyük bir yanılğı içindeydi. Churchill'in, elde edilecek sonucun yaşanabilecek büyük kayıplara degeceği söylemiyle, ısrarla ve düşüncesizce öne sürdüğü Çanakkale Boğazı'nın sadece donanma ile geçilmesi önerisi Donanma Kurmay başkanı Oramiral Henry Jackson'un yazdığı andıçta da destekleniyordu.<sup>383</sup>

Yurtdışında Çanakkale Muharebeleri üzerine yayınlanmış olan ve içeriklerinde itilaf devletleri merkezli görüşler barındıran çalışmalar Churchill'in İngiltere'de hava gücünün kullanılmasının öncülerinden biri olduğu izlenimini vermeye çalışmaktadır. Churchill politik kariyerinin yıldızını parlatmak için topluluklar önünde süslü sözleri kullanmayı biliyordu. 1913 yılında katıldığı yemekli toplantıda, İngiltere'nin havacılık alanında öncülerden biri olmadığı takdirde güvenliğini sağlayamayacağından bahsetti.<sup>384</sup> Ancak; Churchill Çanakkale'yi geçmek için öne sürdüğü ilk harekâtlarda uçakların kullanılmasını hiç gündeme getirmedi. 3 Kasım 1914'de Çanakkale Boğazının girişindeki kalelerin İngiliz donanması tarafından Birinci Dünya Savaşı'nda ilk defa topa tutulması sırasında cephede İngiliz silahlı kuvvetlerine ait herhangi bir hava gücü bulunmamaktaydı. Herhangi bir askeri planlama çalışması yapılmadan, Churchill'in ısrarıyla gerçekleştirilen bu bombardıman zaten başlı başına bir hataydı. İtilaf Devletleri orduları adına askeri değere sahip kazanç sağlamadığı gibi, tam aksine Osmanlı Ordusunu boğazın savunmasını pekiştirmek konusunda uyarmıştı.<sup>385</sup> Churchill 6 Ocak 1915'te Çanakkale'deki donanma komutanı Kora. Sacville Carden'e gönderdiği telgrafla boğazı geçmek için ihtiyaç duyacağı askeri kuvveti bildirmesini istemişti.

<sup>382</sup> Churchill'in değişik topların balistik özellikleri konusundaki bilgisizliğinden kaynaklanan yanılğısı Çanakkale Soruşturma Komisyonu'nda da uzunca tartışılmıştır; bkz. DC1R, **a.g.e.**, s. 24-25. Aynı konuyla ilgili eleştiri için bkz. Jones, **The War in the Air, Vol. 2**, s. 6-7. Belçika'da Alman topçularının elde ettiği başarı ile donanma toplarını kıyaslayan özlü bir analiz için bkz. Dan van der Vat, **The Dardanelles Disaster**, Duckworth Overlook Peter Mayer Publishers, Inc., 2009, s. 172-173.

<sup>383</sup> DC1R, **a.g.e.**, s. 17.

<sup>384</sup> Morley, **a.g.e.**, s. 1.

<sup>385</sup> DC1R, **a.g.e.**, s. 14. Frederick Maurice, **Lessons of Allied Co-Operation: Naval, Military and Air 1914-1918**, Oxford University Press, 1942, s. 35. Oglander, **Gallipoli Vol. 1**, s. 35. BDHHTH-C5K1, **a.g.e.**, s. 100. Hamilton, **Gallipoli Diary, Vol. I**, s. 112.

Kora. Carden, beş gün sonra verdiği cevapta; Fransız deniz uçağı ana gemisi Foudre ve ona bağı dört deniz uçağını da listesine yazmıştı.<sup>386</sup> Churchill Çanakkale Cephesi'nde uçak kullanılmasından ilk defa, Carden'in cevabı geldikten sonra, 12 Ocak 1915'te bahsetti, o tarihe kadar Çanakkale Cephesi'nde hava gücünden faydalanmak aklına gelmemişti.<sup>387</sup> Foudre'nin Sina-Filistin Cephesi'ndeki görevinden dolayı Çanakkale Cephesi'ne destek veremeyeceğinin anlaşılması üzerine, 13 Ocak'ta İngiliz Donanması deniz uçağı ana gemisi Ark Royal'e Çanakkale'ye hareket etmek üzere hazırlanması bildirildi.<sup>388</sup>

Birinci Dünya Savaşı'ndan önceki yıllarda İngiliz Ordusu'nda önde gelen isimlerin askeri havacılığa karşı benimsedikleri bağnaz bakış açısı önceki bölümde incelenmiştir. Tüm İngiliz subaylarının havacılık konusunda aynı yanlış düşüncelere sahip olduğunu söylemek de haksızlık olur. RNAS subayları deniz uçaklarının gemilerle uzak cephelere taşınması ve gemilerin güvertesinden uçak kalkıp inmesi gibi zamanına göre yenilikçi fikirler ileri sürülüyordu. Bu fikirlerden yola çıkarak, tersanede inşası yeni başlamış kömür nakil gemisinin omurgası üzerine tasarlanarak inşa edilen Ark Royal deniz uçağı ana gemisi Eylül 1914'te denize indirildi.<sup>389</sup> (Ek-7)

<sup>386</sup> Winston S. Churchill, **The World Crisis, 1911 - 1918, Volume I**, Odhams Press Limited, 1938, s. 535.

<sup>387</sup> Churchill, **The World Crisis, 1911 - 1918, Volume I**, s. 542.

<sup>388</sup> Roskill, **a.g.e.**, s. 201.

<sup>389</sup> Ark Royal deniz uçağı ana gemisiyle ilgili aktarılanlar geminin kaptanı Clark-Hall'ın geminin seyir defterine kaydettiğı verilerdendir. Bkz. The National Archives, **ADM 53/34098**, Ship's Log, HMS Ark Royal, 9 December 1914 - 30 April 1915 ve **ADM 53/34099**, HMS Ark Royal Log, 1 May 1915-31 July 1916. Bazı kaynaklar Ark Royal'i ilk uçak gemisi olarak tanımlanmaya aday göstermektedirler. Bu durum, üzerinden uçaklar kalkabilen ve üzerine uçak inebilen yüzer seyyar üs olarak bilinen uçak gemisi tanımına aykırıdır. Ark Royal uçakların kalkış ve inişine elverişli bir güverteye sahip değildi. Ön kısmında bulunan güverte uçakların depolandığı ve bakım hizmetinin yapıldığı bölüme açılan ambar kapakları ve uçakların güverteden denize ve denizden güverteye naklini sağlayan 2 adet buharlı büyük vinç nedeniyle pist olarak kullanmaya uygun değildi. Güverte altındaki kapalı bölüm uçakların deniz şartlarından korunmalı olarak nakledilmelerini, bakım ve onarım işlerinin yapılmasını sağlıyordu. Deniz uçaklarını buharlı vinçleri ile bordosunun yanından deniz üzerine bırakabiliyor, görevini tamamlayan uçakları da aynı vinçlerle sudan kaldırarak güvertesi üzerinde alabiliyordu. Deniz uçaklarının ana yurttan uzak cephelere taşınması ve burada görev yapmalarına imkân sağladığı için Ark Royal "deniz uçağı ana gemisi" olarak tanımlanmalıdır. Denizaltı tehdidinden dolayı Çanakkale Cephesi'nde bulunduğu sürenin üçte ikisini güvenli koylarda demirlemiş olarak geçirmesi nedeniyle, "seyyar uçak depo gemisi" olarak anılmasının daha uygun olacağı da ifade bulmuştur; bkz. Andrew Forbes (ed.), **The War at Sea: 1914-18**, Sea Power Center-Australia, 2013, s. 214.

Dz. Yb. Robert Hamilton Clark-Hall 9 Aralık 1914'te kendi komutasına verilen Ark Royal'i sefere çıkarmak üzere hazırlıklara başladı.<sup>390</sup> Kendisi de pilot sertifikasına sahip olan Yb. Clark-Hall'le beraber gemi mürettebatında RNAS mensubu 16 pilot deniz subayı vardı. Ancak; gemide hava gücü için görevlendirilen personel denizde görev yapmaya uygun değildi. Gemideki deniz uçaklarının bakım ve onarımından sorumlu makinistlerin neredeyse hepsi ve denizci pilot subaylardan yedisi deniz tutmasından rahatsızdılar.<sup>391</sup> Makinistlerden altısı aşırı rahatsızlandığı için gemi sefere çıkmadan önce gemiden ayrıldılar ve hastaneye gönderildiler.<sup>392</sup> Denizci pilotların yarısı sertifikalarını 1914 yılı içinde almışlardı. Aralık 1914'te Noel günü Almanya-Cuxhaven'deki Alman hava gemisi üssüne yapılan ama başarılı olmayan uçakla bombardıman harekâtına katılan Yzb. Cecil Francis Kilner dışında hiçbirinin muharebe tecrübesi yoktu.<sup>393</sup> Gemi mürettebatında hava gücünden beklenen temel işlevi, yani havadan keşif görevini gerçekleştirmek üzere eğitim almış râsıd yoktu.<sup>394</sup> Bu nedenle; Ark Royal 17 Şubat 1915'te Çanakkale Cephesi'ne ulaştığında, başlangıçta yapılan havadan keşif veya donanma gemilerinin atış tanzim hizmeti için iki denizci pilotun aynı uçakla göreve çıkması gerekiyordu. Pilotlardan biri uçağın güvenli olarak uçmasını sağlarken diğeri râsıd görevini üstleniyordu. Aynı anda iki pilotu birden riske atmanın ne kadar sakıncalı olduğu 5 Mart 1915 günü Queen Elizabeth'in atışını tanzim etmek için yapılan görev sırasında açıkça ortaya çıktı. Atış tanzimi için havalandan Ütğm. Walter Hugh Stewart Garnett ve Yzb. Hugh Alexander Williamson'ın görev yaptığı Sopwith deniz uçağının pervanesi havada dağıldı. Uçağın yaklaşık 1,000 metreden denize düşmesi neticesinde iki pilot da yaralanmıştı ve ağır yaralanan Williamson bir süre uçuş görevi yapamadı.<sup>395</sup> Aynı anda iki pilotu birden riske atmamak için bazen tek pilotla yapılan uçuşlardan verim alınamıyordu.

Pilot adaylarının seçiminde ve eğitiminde uygulanan yöntemler nedeniyle RNAS'de görev yapan pilotların etkinliği de düşüktü. Savaştan önceki yıllarda deniz hava

<sup>390</sup> Ark Royal'in Çanakkale Cephesi'nde görev için hareketten önceki hazırlık süreci için bkz. The National Archives, **ADM 53/34098**, 9 December 1914 - 1 February 1915. Çanakkale Cephesi'ne açılmadan önce Ark Royal hakkında yazılan rapor için bkz. Roskill, **a.g.e.**, ss. 201-204.

<sup>391</sup> Hugh Dolan, **Gallipoli Air War**, Macmillan, 2013, s. 17.

<sup>392</sup> The National Archives, **ADM 53/34098**, 17 December 1914 - 4 January 1915.

<sup>393</sup> Raleigh, **a.g.e.**, s. 402-405.

<sup>394</sup> Dolan, **a.g.e.**, s. 22.

<sup>395</sup> The National Archives, **ADM 53/34098**, 5 March 1915. Jones, **The War in the Air, Vol. 2**, s. 17. Dolan, **a.g.e.**, s. 32'de pervanenin tüfek atışından isabet alması neticesinde dağıldığı ifade edilmektedir.

gücünün çok sayıda pilota ihtiyacı olacağından bahsediliyordu.<sup>396</sup> Ancak; eğitim için başvuran gönüllü adaylar arasında pilot eğitimi için liyakati bulunanlar bile önyargılı görüşler nedeniyle reddediliyordu. Diğer yanan; bir yıl önce kalbindeki sağlık sorunu nedeniyle reddedilen bir aday bir yıl sonra tekrar başvurduğunda kabul ediliyordu. Uçuş eğitimi süresinin kısa olması ve ilk solo uçuştan sonra pilotların bir öğretmen pilot nezareti olmadan kendi başlarına uçuşa bırakılmaları kaza ve kırımların artmasına neden oluyordu.<sup>397</sup> Cepheye gönderilen pilotların büyük bir kısmının muharebe tecrübesi de yoktu.

Alman denizaltılarının Çanakkale Cephesi'ndeki başarılı harekâtları nedeniyle, hızı düşük olan ve bünyesindeki hava gücü de kendisini korumak için yeterli olmayan Ark Royal 10 Mayıs 1915'te Gökçeada-Kefaloz (Aydıncık) Koyu'na çekildi. Daha sonra; Kasım 1915'te önce Limni Adası-Mondros Körfezi'ne ve birkaç gün sonra Selanik limanına çekildi.<sup>398</sup> Ark Royal'in yerini almak üzere Ben-my-Chree deniz uçağı ana gemisi 1 Haziran 1915'te Çanakkale Cephesi'ne doğru denize açıldı ve 23 Temmuz'da Tavşan Adası'na gelerek Çanakkale Cephesi'ndeki harekâta destek vermeye çalıştı.<sup>399</sup> (Ek-8)

Mürettebatında; kendisi de pilot olan gemi komutanı Yb. Cecil J. L'Estrange Malone'la beraber 4 pilot bulunuyordu. Uçuşlarda râsıd görevi verilen Ütğm. Robert Erskine Childers râsıd eğitimi almamıştı. Uçucu mürettebata Haziran 1915'te bir pilot ve daha sonra eğitimsiz iki râsıd subay katıldı. 23 Temmuz'da mürettebata katılan Asteğmen

<sup>396</sup> "The Royal Flying Corps", **Flight**, 20 April 1912, s. 347.

<sup>397</sup> Mark Barber, **Royal Naval Air Service Pilot 1914-18**, Osprey Publishing, 2010, ss. 10-13.

<sup>398</sup> Jones, **The War in the Air, Vol. 2**, s. 52, 74.

<sup>399</sup> The National Archives, **ADM 53/35180**, HMS Ben-my-Chree, Copy of Log for Month of June 1915. The National Archives, **ADM 53/35181**, HMS Ben-my-Chree, Copy of Log for Month of July 1st to 31st 1915. Çanakkale Cephesi'nde hava gücü faaliyetleri üzerine Türkiye'de yapılmış çalışmalarda, Ben-my-Chree tarafından taşınan uçaklar da 18 Mart deniz harekâtına katılmış olarak değerlendirilmekte, bu nedenle 18 Mart'ta cephedeki toplam düşman uçağı sayısı için abartılı ve yanlış rakamlar verilmektedir; örneğin: Ünalp, **Turkish Air Operations**, s. 124 (48 uçak, 18 Mart için en abartılı rakam). Atatürk Araştırma Merkezi Başkanlığı'nın süreli yayın organında abartının ötesinde akıl dışı rakam verilmiştir; "18 Mart öğleden önce İtilâf Devletleri'nin 14'ü İngiliz, 4'ü Fransız olmak üzere 18 zırhlı, birçok kruvazör, torpido muhripleri, 20 denizaltı, 14 uçak gemisi, 200 uçak olmak üzere yaklaşık 300 gemiden ulaşan muazzam bir deniz filosu ile Boğaz'a hücumuna karşılık, Türkler ise sadece 4 uçak ve 6 gemiyle karşı koymaya çalışıyordu (Aksan, 2007:50, Çamoğlu, 1953:27).", bkz. <http://www.atam.gov.tr/dergi/sayi-73/95-yil-donumunde-canakkale-zaferi> veya Kemal Turan, "95. Yıl Dönümünde Çanakkale Zaferi", **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**, Cilt: XXV, Sayı: 73 (Mart 2009), s. 69. Bilimsel niteliği olmayan ve asılsız ifadeler içeren yayınları kaynakça olarak kullanan kişilere ait yazıların kontrolsüz yayınlanması yayını yapan kurumların itibarını zedelemekte, yayınlarını değersizleştirmektedir.

Sisemore da cephedeki diğer râsıdlar gibi kilosu hafif gönüllüler arasından seçilmiş, râsıd eğitimi almamış bir subaydı.<sup>400</sup>

İngiliz Ordusu hava gücünü takviye etmek amacıyla RNAS 3. Filo Çanakkale Cephesi'ne sevk edildi ve filo mürettebatından ilk grup 23 Mart 1915'te Gökçeada'ya vardı. Filo savaşın ilk ayında Belçika-Ostend'deki deniz piyade gücüne destek vermek için görevlendirilmişti. Belçika'nın Kuzey Denizi sahillerinde, iç kısımlarında ve Kuzey Fransa'nın Belçika ile sınır olan bölgesinde havadan keşif, gündüz ve gece bombardıman taarruzu ve devriye uçuşu görevleri yaptı. Kara veya deniz birlikleriyle işbirliği veya topçu atışlarının tanzimi konusunda deneyimleri olmadı. Belçika'da cepheye geldiğinin ikinci gününde filodan otomobilleri kullanarak karayolu üzerinden hareketle keşif görevi yapması istendi. 1915 yılı Şubat ayı sonuna kadar gerçekleştirdiği faaliyetlerde, bir kısmına kendi imkânları ile zırh ve makineli tüfek taktığı otomobillerle karada yaptığı harekâtlar hava harekâtlarından daha çok zamanını meşgul etti. Hava harekâtı olarak çeşitli keşif uçuşları ve genellikle Kuzey Denizi civarındaki Alman hava gemisi üslerini hedef alan bombardıman taarruzları gerçekleştirdi. Hem karadan kalkan uçakları hem de deniz uçaklarını kullanan filo uçucuları sınırlı bir muharebe tecrübesi kazandılar.<sup>401</sup> Daha sonra Çanakkale Cephesi'nde kendilerine verilecek olan topçu atışlarının tanzimi konusunda hiçbir tecrübeleri olmadı. Batı Cephesi'nde görev yaptıkları sürede uçaklarında telsiz cihazı da yoktu. Başlangıçta, filo komutanı Dz. Yb. Charles Rumney Samson dâhil 13 pilot bulunan filoda eğitim görmüş râsıd yoktu.<sup>402</sup> Filonun tüm mürettebatı askeri kurallar ve disiplin konusunda özensiz davranış sergiliyordu. Kendisi de dik başlı ve maceraperest karakteri ile tanınan filo komutanı Yb. Samson mürettebatını “korsanlar” olarak tanımlamaktaydı.<sup>403</sup> (Ek-9)

RNAS 3. Filo Nisan 1915'te Bozcaada'da oluşturulan havaalanına yerleştiğinde personel kadrosunda 18 subay ve değişik rütbelerden 102 kişi bulunuyordu.<sup>404</sup> Uçaklara sonradan takılan telsiz telgraf cihazını kullanabilecek yetkinlikte sadece iki subay

<sup>400</sup> Ian M. Burns, “Over The Wine-Dark Sea, Part Two”, **Over The Front**, Vol. 9, No. 2, s. 154.

<sup>401</sup> RNAS 3. Filo'nun Belçika ve Fransa'daki faaliyetleri için bkz. Charles Rumney Samson, **Fights and Flights**, The Battery Press, 1990, ss. 6-211.

<sup>402</sup> Samson, **a.g.e.**, s. 3, 4

<sup>403</sup> Samson, **a.g.e.**, s. 9, 115. RNAS 3. Filo personelinin korsanlar gibi başıbozuk davrandıkları başka çalışmalarda da vurgulanmaktadır. Bkz. Popham, **a.g.e.**, s. 16; John James, **The Paladins**, Macdonald and Co. Ltd., 1990, s. 53.

<sup>404</sup> Samson, **a.g.e.**, s. 224.

vardı.<sup>405</sup> Keşif görevlerinin çoğunda, Ark Royal'ın deniz uçaklarının yaptığı keşif görevlerinde olduğu gibi, iki pilot beraber göreve çıkıyorlardı. Bu durumun beraberinde getirdiği riskin farkında olan filo komutanı Yb. Samson donanmadan ve kara ordusundan râsıd görevini yapacak subaylar talep etti. Donanmadan üç asteğmen ve kara ordusundan iki subay RNAS 3 emrine verildi. Daha sonra beş kara subayı daha râsıd görevi için filoya katıldılar.<sup>406</sup> Donanmadan ve kara ordusundan gönderilenlerin daha önceden uçuş tecrübeleri yoktu. Topçu atış tanzimi için gönderilen kara ordusu subaylarından sadece bir tanesi topçu sınıfındandı. Havadan bombardıman görevlerinde de iki pilot beraber göreve çıktıkları için bir aksilik durumunda iki pilotun birden kaybedilmesi riski alınmış oluyordu.

Çanakkale Cephesi'nde İngiliz Ordusu hava gücünün bir diğer temsilcisi 15 Ağustos 1915'te cepheye sevk edilen RNAS 2. Filo oldu. Kadrosunda 16 pilot ve 200 diğer mürettebat bulunuyordu. RNAS 2. Filo'yu cephedeki diğer İngiliz Ordusu hava gücü birliklerinden ayırt eden en önemli özelliği, kadrosunda havadan fotoğraf çekme konusunda eğitim almış subaylar bulunmasıydı. Filo'nun Çanakkale Cephesi'ne sevk edildiği günlerde İngiliz Ordusu hava gücü için formel râsıd eğitimi halen yoktu. İtilaf Devletleri Orduları Gelibolu Yarımadası'nı tahliye ettikten sonra da Çanakkale Cephesi'nde görev yapmaya devam eden RNAS 2. Filo'da, cephedeki diğer deniz hava gücü birlikleri gibi, eğitimsiz asteğmenler veya ikinci pilot râsıd görevini yerine getiriyordu.<sup>407</sup>

Hava gücünün acilen ihtiyaç duyduğu nitelikli râsıd temini amacıyla 1914 yılının sonunda Netheravon'daki havacılık okulunda düzenlenen ilk kursa sadece beş subay gönderilmişti ve hiçbiri donanma mensubu değildi. Donanma havacılığı için râsıd eğitimi verilmesi düşüncesi ilk olarak Ocak 1915'te gündeme geldi. Râsıd görevi için gönüllü olan dört donanma subayının Şubat 1915'te aldığı eğitim flamalarla işaretleşme ve Mors alfabesi ile sınırlı kaldı.<sup>408</sup> Ekim 1915'te açılan râsıd kursuna katılan 6 kişinin

<sup>405</sup> Samson **a.g.e.**, s. 223. Çanakkale Cephesi'nde İngiliz deniz hava gücünde uçaklarda kullanılan telsiz haberleşme cihazları telgraf maniplesi ile mors kodu gönderen telsiz telgraf cihazıydı. Tek yönlü haberleşme sağlayan bu cihazlar mesaj gönderebiliyordu, mesaj alma özellikleri yoktu.

<sup>406</sup> Samson, **a.g.e.**, s. 225, 267, 271.

<sup>407</sup> Mick Davis (ed.), "From the Album of PO W. 'Bill' Pollard, RNAS: Pt 1", **Cross and Cockade International**, Vol. 38, No. 2, Summer 2007, s.71, 83.

<sup>408</sup> Jefford, **a.g.e.**, s. 188. C. G. Jefford, **Observers and Navigators and Other Non-Pilot Aircrew in the RFC, RNAS and RAF**, AirLife Publishing Ltd., 2000, s. 18, 23.

hepsi donanma gönüllü ihtiyat kuvvetleri subayıydı ve aldıkları eğitim de ilk kurstakinden farklı değildi. Daha sonra açılan kurslarla Aralık 1915 sonuna kadar râsîd eğitimini tamamlayan 24 donanma subayından hiçbiri Gelibolu Yarımadası'nın tahliyesinden önce Çanakkale Cephesi'nde görev almadı.<sup>409</sup>

Ben-my-Chree'in Çanakkale Cephesi'ne ulaşmasından yaklaşık iki hafta sonra, cephedeki RNAS hava gücünü teftiş etmek üzere Albay Frederick H. Sykes 24 Haziran 1915'te Agamemnon gemisi ile cepheye geldi.<sup>410</sup> Yaptığı teftişlerden sonra; cephedeki hava gücünün temel problemlerini teşkilat yapısının yetersizliği ve iletişimsizlik olarak tanımladı.<sup>411</sup> Alb Sykes, 4 Şubat 1914 tarihinde Havacılık Kurumu'na (*Aeronautical Society*) verdiği konferansta da altını çizdiği gibi, donanma veya kara kuvvetlerinin hava gücünden faydalanamamasının kökündeki sorunun eğitim olduğunun farkındaydı.<sup>412</sup> Raporunda; muharebe alanı üzerinde görev yapmaya uygun olmayan uçakların râsîd eğitimi için kullanılmasını öneriyordu.<sup>413</sup> Bu önerisi Balkan Harbi sırasında Osmanlı Ordusu hava gücünün râsîd eğitimi için cephedeki uçakları kullanma girişiminin bir kopyasıydı. Aynı zamanda; beş aydır Çanakkale Cephesi'nde bulunan İngiliz Ordusu hava gücünün kendisinden beklenen görevi yerine getirecek yetkinlikte olmadığını itirafıydı. Alb. Sykes, RNAS personelinin yeteneklerine göre doğru yerde kullanılmadığını da gördü. RNAS birliklerine bağlı olarak cepheye gelmiş olan uçak makinistlerinin çoğu kara ordusunun makineli tüfek birlikleri emrine dağıtılmıştı. Bu durum; İtilaf Devletleri Ordularının Çanakkale Cephesi'nde insan kaynaklarını doğru yönetemediklerinin bir diğer önemli göstergesiydi.<sup>414</sup>

Topçu atışlarının düzenlenmesinde uçaklardan beklediği faydayı alamayan Korg. William Riddell Birdwood 4 Mart 1915'te Londra'daki Savaş Bakanı Mareşal Horatio Herbert Kitchener'e gönderdiği telgraf mesajı ile bağlı balon gönderilmesini talep

<sup>409</sup> Jefford, **a.g.e.**, s. 189. Jefford, **Observers and Navigators ...**, s. 24, 25.

<sup>410</sup> Ash, **a.g.e.**, s. 244. Çeşitli yayınlarda Sykes'in Ben-my-Chree deniz uçağı ana gemisi ile Çanakkale Cephesi'ne geldiğı ifadesi vardır, bunun tarihi olaylarla ilgisi yoktur ve yanlıştır; bkz. BDHTH-9C, **a.g.e.**, s. 49; Haluk Oral, Zafer Toprak, **Arıburnu 1915-Çanakkale Savaşı'ndan Belgesel Öyküler**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2007, s. xxiv (bundan sonra "Oral-Toprak, Öyküler" olarak anılacaktır).

<sup>411</sup> Jones, **The War in the Air, Vol. 2**, s. 57. Ash, **a.g.e.**, s. s. 245-246.

<sup>412</sup> Sykes'in Kraliyet Birleşik Kuvvetler Enstitüsü'nde (Royal United Services' Institute) verdiği konferans o güne kadar İngiltere'de askeri havacılık konusunda en büyük katılımlı toplantılardan biriydi. Askeri havacılığın güncel meseleleri hakkındaki konferans için bkz. "Further Developments of Military Aviation", **The Aeroplane**, Vol. VI, No. 7, February 12, 1914, ss. 161-164.

<sup>413</sup> Jones, **The War in the Air, Vol. 2**, s. 58. Ash, **a.g.e.**, s. 256.

<sup>414</sup> **a.g.e.**, s. 253.

etmişti.<sup>415</sup> Manchester’da gübre nakli için kullanılan Manica gemisi Drachen tipi uçurtma balonla donatılarak Çanakkale Cephesi’ne gönderildi. 9 Nisan 1915’te Limni Adası’na ulaşarak Çanakkale Muharebeleri’ne katılan gemi mürettebatında altı balon subayı ve 83 yardımcı personel vardı. Mürettebattan hiç kimsenin muharebe alanında tecrübesi yoktu. Balondan keşif ve atış tanzim görevini yapmakla yükümlü olan bölük komutanı Yb. J. D. Mackworth formel eğitim almamıştı. Yardımcı personelin sadece otuzu balonculuk konusunda eğitimliydi, diğerleri eğitimsiz gönüllülerden oluşuyordu.<sup>416</sup> Gemiden uçurulan balonla atış tanzimi görevini yapmak üzere daha sonradan emir alan subay da mayın tarama hizmeti yürüten ve amfibi çıkarma sırasında destek veren bir trol teknesi kaptanıydı, balondan keşif ve atış tanzim görevi konusunda hiçbir eğitimi veya tecrübesi yoktu.<sup>417</sup>

Alb. Sykes’ın ilave balon gemisi talebi üzerine 9 Temmuz’da gelen Hector ve Eylül ayında İngiltere’ye dönen Manica’nın yerine 2 Ekim’de Çanakkale Cephesi’ne gelen Canning balon gemilerinin mürettebatı için de durum farklı değildi.<sup>418</sup> Balon gemilerinin mürettebatları hem balonların göreve çıkarılması hem de balondan yapılacak atış tanzim görevi konularında yeterli eğitime sahip değillerdi. Balon gemileri cepheye geldiklerinde bir donanma topçu subayı birkaç aylık geçici süreyle gemiye atanıyor, atış tanziminin gözlenmesi ve işaretleşme konusunda eğitim veriyordu.<sup>419</sup> Geçici görevle atanan donanma topçu subayının da balondan gözlem yapma konusunda tecrübesi yoktu. Dolayısıyla; hem eğitim veren hem de eğitim alanlar birbirlerinin görev alanlarındaki sorunlardan habersizdi. Hem eğitim eksiğinin giderilmesi için zaman kaybediliyor hem de eğitimdeki yetersizlikler nedeniyle verim alınamıyordu.

Çanakkale Cephesi’nde İngiliz Ordusu hava gücünde görev yapan personel genel olarak değerlendirildiğinde; hava gücü personelinin beklenen görevler konusunda eğitim

<sup>415</sup> Richard Layman, “Over the Wine-Dark Sea, Part 1”, **Over The Front**, Volume 9, Number 1, 1994, s. 16 (bundan sonra “Layman, OTF V9N1” olarak anılacaktır).

<sup>416</sup> Conrad Cato, **The Navy Everywhere**, E. P. Dutton & Company, 1919, s. 144-145. Jones, **The War in the Air**, Vol. 2, s. 33. Türkiye’de yapılmış çalışmalarda Manica balon gemisinin Çanakkale Cephesi’ne geliş tarihi 22 Mart şeklinde yanlış verilmektedir; bkz. Rezzan Ünalp, “Turkish Air Campaigns during the Battles of Çanakkale March 1915-January 1916”, **International Review of Military History**, No 89, 2011, s. 324 (bundan sonra “Ünalp, Turkish Air Campaigns” olarak anılacaktır).

<sup>417</sup> “The Landing at “ Z ” Beach, Gallipoli”, **The Naval Review**, Vol. IV, 1916, s. 197.

<sup>418</sup> Jones, **The War in the Air**, Vol. 2, s. 58, 63.

<sup>419</sup> Jones, **The War in the Air**, Vol. 2, s. 34.



eksiğinin en büyük problem olduğu anlaşılmaktadır.<sup>420</sup> Çanakkale Cephesi'nde İngiliz Ordusu hava gücünde havadan keşif ve top atışını tanzimi gibi özel ihtisas konusu olan görevler için eğitilmiş personel bulunmadığı, bu nedenle kilosuz hafif olan denizci asteğmenler arasından gönüllü olanlara bu görevlerin yüklendiği İngiliz resmi yayınlarında da açıkça belirtilmektedir.<sup>421</sup> Donanma hava gücünün râsıd eksiğini kapatmak amacıyla görevlendirilen kara kuvvetleri subaylarının da havadan keşif yapmak konusunda eğitimleri ve tecrübeleri bulunmamaktaydı. Eğitim eksikliği yanı sıra cepheye gönderilen hava gücü personelinin çok büyük bir kısmının kendilerinden beklenen görev konusunda muharebe tecrübesi de yoktu.

Çanakkale Cephesi'nde İngiliz Ordusu komuta seviyesinde hava gücünden etkin olarak nasıl faydalanacağı konusunda hem görüş birliği hem de tecrübe birikimi yoktu. Yukarıda bahsedildiği üzere; Çanakkale Cephesi'nin açılmasında, cephedeki hem deniz hem de kara harekâtının gündeme taşınmasında ve başlatılmasında en büyük rolü oynayan Churchill, Kora. Carden'in kendisinden uçak talebinde bulunduğu 11 Ocak 1915 tarihli telgrafından sonra yayınladığı yazıya kadar hava gücünden faydalanmaktan bahsetmemişti.<sup>422</sup> Bu nedenle; hem geminin kendisi, hem yüklenen hava gücü teçhizatı, hem de eğitimi ve tecrübesi eksik mürettebatı ile Çanakkale Cephesi'nde görev yapmaya uygun olmayan Ark Royal deniz uçağı ana gemisinin alelacele hazırlanarak cepheye gönderilmesindeki kusur Churchill'e aittir.<sup>423</sup>

Çanakkale Cephesi'ndeki hezimetin soruşturana komisyona ifade veren CID sekreteri Yb. Hankey, Savaş Konseyi'nin 16 Şubat 1915 tarihli toplantısını amfibi çıkarma harekâtı yapılması fikrinin çıkış noktası olarak tanımlamıştır. Bu toplantıda alınan 5 maddelik karar metninde hava gücünden hiç bahsedilmemiştir.<sup>424</sup>

<sup>420</sup> Çanakkale Cephesi'nde hava gücüyle ilgili daha önceki çalışmalarda tarafların hava gücünde yer alan personelin eğitim durumu ve tecrübelerinin değerlendirmeye alınmadığı görülmüştür.

<sup>421</sup> Oglander, **Gallipoli Vol. 1**, s. 87. Jones, **The War in the Air, Vol. 2**, s. 76.

<sup>422</sup> DC1R, **a.g.e.**, s. 51.

<sup>423</sup> Yb. Clarke-Hall komutasındaki Ark Royal'de görev yapan deniz hava gücünün başarısız olmasını yeren çalışmalar mürettebatın eğitim ve tecrübe eksikliğini ve gemiye yüklenen hava gücü teçhizatının yetersizliğini göz ardı ederek suçlamalarda bulunmaktadır. Asıl kusurun, cephe şartlarına uygun olmayan hava gücünü sevk eden karar vericilerde olduğu gerçeğinden bahsedilmemektedir. Ayrıca; cephe görev yapan deniz uçakları ile kara uçaklarını birbiriyle kıyaslama hatası yapmaktadırlar. Dar görüşlü ve ön yargılı suçlama örneği için bkz. John Oliver, **The Air War in the Dardanelles**, y.b., 2017, s. 14, 19, 26, 80.

<sup>424</sup> DC1R, **a.g.e.**, s. 30. Oglander, **Gallipoli Vol. 1**, s. 68.

İngiliz politikacılarının ve İngiliz komutanların başkalarının hayatını hiçe sayan bencil karakterlerinden ve tutumlarından kaynaklanan kendi aralarındaki çekişmeler İtilaf Devletleri Ordularının Çanakkale Cephesi'nde yürütmeye çalıştığı askeri harekâtın başarısızlığa uğramasında önemli rol oynadı. 11 Mart 1915 tarihinde Donanma Bakanı Churchill Çanakkale Cephesi'ndeki İtilaf Devletleri Akdeniz Birleşik Donanma Komutanı Kora. Carden'e kişiye özel gizli bir telgraf mesajı çekti. Yaşanacak büyük sayıda insan kaybına rağmen elde edilecek sonucun çok önemli olduğunu ifade ederek, Çanakkale Boğazı'nın sadece donama harekâtı ile geçilmesinin vakti geldiğini bildiriyordu.<sup>425</sup> Churchill, Çanakkale Cephesi'nde sadece donanma harekâtıyla elde edilecek başarıyla kendi şöhretini büyütme çalışırken, Savaş Bakanı Mareşal Kitchener kara kuvvetleri ile desteklenmediği takdirde harekâtın başarıya ulaşmasını mümkün görmüyordu. Churchill'in gizli telgrafi çektiği aynı gün, 11 Mart 1915'de Orgeneral Ian Hamilton'u makamına çağırarak, Gelibolu Yarımadası'na yapılacak amfibi çıkarma harekâtına komuta etmek üzere kendisini İtilaf Devletleri Akdeniz Sefer Kuvveti Komutanı olarak atadı. Kendi mahiyetindeki kurmay heyetlerine danışmadan hareket etme alışkanlığı olan Mareşal Kitchener, Org. Hamilton'un kurmay heyetini de kendisi belirledi. Org. Hamilton'un karargâhına Kurmay Başkanı olarak atadığı Tümğ. Walter Braithwaite, emirlerine verilen kuvvetlerin eksik ve yetersiz olduğuna işaret ederek, en azından kara ordusu hava gücünde kullanılan en son model uçaklar, pilotlar ve rasıtlardan verilmesini talep etti. Mareşal Kitchener; azarlar bir ifade ile "*Bir tane bile olmaz!*" cevabını verdi.<sup>426</sup> Halbuki; Kitchener donanma tabyaları susturduktan sonra topların tahrip edilmesi için yapılacak mahdut hedefli amfibi çıkarma harekâtının komutanı olarak atadığı Korgen. Birdwood'a 26 Şubat 1915'te gönderdiği telgraf mesajında; "*havadan keşif gerçekleştirilmeden böyle bir harekâta girişmemelisiniz*" şeklinde talimat vermişti.<sup>427</sup> Küçük çaplı amfibi çıkarma harekâtının bile hava gücünün desteği olmadan yapılmamasını emreden Mareşal Kitchener, büyük çaplı amfibi çıkarma harekâtı ile Gelibolu Yarımadası'nın ele geçirilmesi görevini verdiği komutanı ve kuvvetleri hava gücü desteğinden mahrum bırakıyor, adeta onlara ihanet ediyordu.

<sup>425</sup> DC1R, a.g.e., s. 35, 57-58.

<sup>426</sup> Hamilton, **Gallipoli Diary, Vol. I**, s. 8.

<sup>427</sup> DC1R, a.g.e., s. 32.

Savaş Konseyi'ndeki politikacıların kendi hırslarına yenik düşerek silahlı kuvvetlerin komutasındaki üst düzey komutanların ve özellikle genelkurmayın görüşlerini almadan hareket etmesi ordu mensupları arasında tedirginlik yaratmıştı. CID sekreteri Yb. Hankey, 16 Mart 1915'te Başbakan Asquith dikkatine bir andiç gönderdi. Bu andiçta; asker kimliğinden kaynaklanan öngörü ile çok önemli bir uyarıda bulunuyordu: “*müşterek harekâtın diğer askeri hareket türlerine göre daha dikkatli hazırlık gerektirdiği unutulmamalıdır.*”<sup>428</sup> Cephede herhangi bir harekete geçilmeden önce, hazırlıkların durumu konusunda çapraz sorgu ile askeri yetkililerin görüşlerinin alınması elzem olan 10 konuyu sıralamıştı. Ancak; bu konular arasında hava gücü yer almıyordu.

Kişisel hırslardan kaynaklanan çekişme ve diğerini kötüleme sadece kara kuvvetiyle donanma subayları arasında kalmıyordu. Donanma subayları ile deniz havacılar arasında resmi düzeyde açıkça ifade edilmeyen, ancak davranışlara ve tarafların kendi aralarındaki konuşmalara yansıyan çekişme vardı. Kendisi de aslen donanma subayı olan RNAS 3. Filo komutanı Yb. Samson, donanmanın yeterince gayret göstermediğinden, sahneyi kolayca kara kuvvetlerine terk ettiğinden şikâyet ediyor, doğrudan emrinde olduğu komutanını haksız biçimde yeriordu.<sup>429</sup>

Gemilerin kıyıdaki hedeflere atışlarını düzenlemek için uçuş yapan deniz havacılar, uçaktan işaret fişeği ile veya telsiz cihazlarının arıza yapmadığı nadir zamanlarda telsizle gönderdikleri mesajlara hiç aldırış edilmediğinden şikâyet ediyorlardı.<sup>430</sup> Diğer yandan, gemi topçuları havadan keşif ve atış tanzimi yapmaları için uçaklara en çok ihtiyaç duydukları anda ortalıkta uçak bulunmamasından şikâyet ediyorlardı.<sup>431</sup>

Tarafların her biri, davranışlarıyla ilgili olarak kendilerince geçerli gerekçeler öne sürüyordu. Donanma topçuları; karadaki Osmanlı Ordusu tabyaları ve top mevzileri arasında ateş altına alınacak çok fazla sayıda hedef olduğu için uçaklardan gelen mesajlara aldırış etmediklerini, atışlarını geminin güvertesinden gördükleri hedefler

<sup>428</sup> Oglander, **Gallipoli Vol. 1**, s. 100.

<sup>429</sup> Samson, **a.g.e.**, s. 232.

<sup>430</sup> Jones, **The War in the Air, Vol. 2**, s. 12, 44. Samson, **a.g.e.**, s. 233, 234, 251. Brad King, “Gallipoli: The Royal Naval Air Service and the Dardanelles”, **The Joint Imperial War Museum**, 2001, s. 6. Oglander, **Gallipoli Vol. 1**, s. 322.

<sup>431</sup> Donanma gemisinin atışını düzenleyen RNAS 3. Filo'dan bir uçağın görevini terk ederek Osmanlı Ordusu'na ait bir uçağın peşine düşmesi ve bunun şikâyet konusu olması Samson'un anılarında yer almaktadır; bkz Samson, **a.g.e.**, s. 283-284.

üzerine yoğunlaştırdıkları ifade ediliyordu.<sup>432</sup> Deniz havacılar; havadan atış tanzimi görevi sırasında ortaya çıkan fırsatları değerlendirmek için görev yerlerinden ayrıldıklarını, düşman hedefine taarruz ederek ordularına daha çok yardımcı olduklarını söylüyorlardı. Gerekçeleri ne olursa olsun; kuvvetler arasındaki çekişmenin neden olduğu kıskançlık ve komuta kademeleri arasındaki iletişimsizlik nedeniyle eldeki hava gücü gereği gibi kullanılamıyor, İtilaf Devletleri Ordularının harekât hedeflerine ulaşmasına destek vermekten uzak kalıyordu. Komuta kademesinde kendini gösteren “sürtünme” Çanakkale Cephesi’nde İtilaf Devletleri Orduları hava gücünün görünüşteki nicelik üstünlüğüne rağmen etkin olamamasının ardındaki en önemli nedenlerden biriydi.<sup>433</sup>

17 Şubat 1915 tarihinden beri cephede bulunan Ark Royal’e bağlı hava gücünün donanma faaliyetlerini yeterince destekleyememesi nedeniyle, Kora. Carden 9 Mart’ta gönderdiği raporda emrindeki hava gücü takviye edilmediği takdirde yapabileceği bir şey olmadığını bildirdi. Belçika’dan geri çağırılmış olan Yb. Samson emrindeki RNAS 3. Filo Çanakkale Cephesi’ne atandı. Filo personeli; genel olarak disiplinsiz davranışları ve diğer birliklerin depolarından izinsiz olarak malzeme almaları nedeniyle, filo komutanının kendi personelini “korsanlar” olarak nitelemesini haklı çıkartan kötü bir şöhret kazanmıştı. İngiltere’ye geri çağırıldıklarında, filo personelinin bir kısmı disiplin cezası alacaklarından endişe ediyordu.<sup>434</sup> Ancak; savaş şartları nedeniyle disiplin olayları göz ardı edildi ve filonun bir an önce Çanakkale Cephesi’ne hareket etmesi istendi.

RNAS 3. Filo havacılarının emirlere aldırış etmeyen, disiplinden uzak ve kendi başına buyruk tutumları İngiliz Ordusu hava gücünün Çanakkale Cephesi’nde harekâtı desteklemekten uzak kalmasına neden oluyordu.<sup>435</sup> Cephedeki donanma komutanlarının bu durumla ilgili şikâyetleri Londra’da hükümet seviyesinde de karşılık buldu.

<sup>432</sup> Peter Hart, **Gallipoli: The Air War**, The Joint Imperial War Museum, 2001, s. 4

<sup>433</sup> Harpte “sürtünme” kavramı için bkz. Carl von Clausewitz, **Vom Kriege**, Ferdinand Dümmlers Verlagsbuchhandlung, 1905, s. 60-62.

<sup>434</sup> Oliver, **a.g.e.**, s. 2, 9.

<sup>435</sup> Samson, **a.g.e.**, s. 284.

Başbakan Asquith'ın özel kalem müdürü Maurice Bonham Carter 10 Haziran 1915'te Churchill'e ve CID Sekreteri Yb. Hankey'e gönderdiği notta şöyle yazmıştı:<sup>436</sup>

*“Donanma havacılığı başarısız olmuştur çünkü oluşumunda donanmanın amaçları gözetilmemiştir. Donanma havacılığı bu nedenle, yetenekli ama disiplinsiz dejenere silahlı-tayfa [korsan] topluluğu halini almıştır.”*

Hankey; Bonham'ın gönderdiği notun arkasına şu ibareyi düşmüştü:

*“Yorumlarınıza katılıyorum ...”*

Çoğu kez kendi başına buyruk davranan RNAS 3. Filo komutanı Yb. Samson hatıratında *“sadece çıkarma yapılan sahiller üzerinde keşif uçuşu görevine yoğunlaşmamıza izin verilseydi”* görevimizden daha iyi sonuç alınabilirdi diye yazmaktadır. Ancak; aynı hatıratın devamında, *“eğer filoma daha özgür davranma imkânı sağlansaydı ve kendimizi alçak irtifadan bombardıman görevine adamamıza izin verilseydi çıkarma harekâtına daha etkin destek verebilirdik”* diye yazmaktadır.<sup>437</sup> Savaştan yıllar sonra kaleme alınan hatıratında, birkaç sayfa arayla yer alan ve bir diğerini geçersiz hale getiren bu çelişkili ifadeler filo komutanı Samson'un da elindeki hava gücüne nasıl komuta edeceği ve harekâta nasıl katkı sağlayabileceği konusunda yeterli fikri ve liyakati olmadığını açık göstergesidir. İtilaf Devletleri Orduları hava gücünün yaşadığı kayıpların çoğunun Osmanlı Ordusu birliklerinin yerden açtığı ateş neticesinde meydana geldiği göz önüne alınırsa; Samson'un alçak irtifadan yapılacak uçuşların taşıdığı riskleri ve yaşanacak kayıpları da idrak edemediği anlaşılmaktadır.

Personelinin davranışlarındaki yanlışları ve eğitim eksikliklerini gözlemleyemeyen RNAS 3. Filo komutanı Yb. Samson emrindeki hava gücüne liderlik ve komuta etmekte yetersiz kalıyordu. Bu nedenle; bir hava gücü birliğinde hayati önemi olan emniyet tedbirleri konusunda da zaaflar yaşanıyordu. Uçakların civarına ateşle yaklaşmakta ve uçakların yanında sigara içmekte tereddüt göstermeyen Yb. Samson emrindeki hava gücü personeline kötü örnek oluyordu. Çanakkale Cephesi'nde yaz aylarında en çok şikâyet edilen konulardan biri karasineklerdi. Filo personeli; içinde yaşadıkları

<sup>436</sup> Roskill, **a.g.e.**, s. 209. Donanma Bakanı Winston Churchill kendi talimatı ile Çanakkale Cephesi'ne sevk edilen deniz havacılarıyla ilgili bu eleştiriden hatıratlarında bahsetmemekte, herhangi bir yorum yapmamaktadır.

<sup>437</sup> Samson, **a.g.e.**, s. 233, 237.

çadırlarda yangın riskine karşı tedbir olarak bulunan yangın söndürücülerini sinekleri öldürmek için kullanıyordu. Bir süre sonra içindeki kimyasal madde boşalan yangın söndürücülerini, sineklere karşı etkili olduğunu fark ettikleri yakıtla dolduruyorlardı. Yakıt içinde motor parçaları yıkamakta olan bir uçak makinistinin tedbirsizlik sonucu yangın başlatması üzerine içeriği değiştirilmiş yangın söndürücülerini kaparak müdahale etmeye çalışan personel kötü bir sürprizle karşılaştı.<sup>438</sup> Meydana gelen yangın neticesinde RNAS 3. Filo deposunda çok miktarda malzeme, yedek parçalar ve birkaç uçak motoru tahrip oldu. Yb. Samson emrindeki uçak makinistinin yakıt yanında ateş yakmasıyla meydana gelen bu vukuatla ilgili olarak, “*kimsenin böyle bir hata yapmasını nasıl önleyecektim hayal edemiyorum*” ifadesi ile kendisini savunmaya çalışmaktadır. Hava gücü birliğine komuta etme liyakatine sahip olmadığını açıkça ortaya koyan bu vukuattan dolayı askeri mahkemeye çıkması gereken Yb. Samson, cephedeki kritik durum nedeniyle sadece soruşturma komisyonunun incelemesine tabi kalmış ve kınama cezası almıştır.<sup>439</sup>

Donanma ve kara kuvvetleri komutanları arasındaki iletişimsizlik hava gücünün işini daha da zorlaştırıyordu. Donanma ve kara kuvvetleri subayları hava gücünden aynı anda farklı görevler bekliyorlardı, her iki taraf da kendi harekâtına destek verilmesinin daha öncelikli olduğunu düşünüyordu. Donanma subaylarıyla kara kuvvetleri subayları arasındaki çekişme ve iletişimsizlik nedeniyle, personeli ve teçhizatı zaten yeterli olmayan hava gücü tüm gayretine rağmen taraflardan hiçbirini memnun edemiyordu.<sup>440</sup>

<sup>438</sup> Oliver, **a.g.e.**, s. 32.

<sup>439</sup> Samson, **a.g.e.**, s. 277-278. Hava üslerinde yangın tehlikesi ve alınması gereken önlemler Yb. Samson'un doğrudan bağlı olduğu Donanma Bakanlığı tarafından da onaylanmış olan eğitim el kitabında açıkça belirtilmekteydi; bkz. **Training Manual, Royal Flying Corps, Part I**, His Majesty's Stationary Office, 1914, s. 9, 16. Hava gücü birliği komutanı olarak alınacak önlemleri Yb. Samson bilmiyorsa, başka kimse de bilemezdi. Aralık 1915'te İngiltere'ye geri çağrılan Yb. Samson'a sağlık durumu gerekçe gösterilerek Nisan 1916 sonuna kadar görev verilmedi. Mayıs 1916'da; daha önce Çanakkale Cephesi'nde görev yapan Ben-my-Chree deniz uçağı ana gemisi komutanlığını Mısır'da devraldı. Ocak 1917'de gemisini Meis Adası'nda Kaş kıyılarındaki Osmanlı Ordusu topçu birliklerinin ateşine açık biçimde demirledi. Gemisi Osmanlı Ordusu topçusunun ateşi ile batırıldı; Ben-my-Chree deniz havacılık tarihinde kara topçusu taarruzu ile batırılan ilk ve tek gemi olarak tarihe geçti. Bu vukuat nedeniyle askeri mahkemeye çıkarılan Yb. Samson göstermelik bir yargılama sürecinden sonra amlandı. Ben-my-Chree deniz uçağı ana gemisinin askeri havacılık tarihinde eşi görülmemiş bir olay olarak yer alan kara topçusu tarafından batırılmasıyla ilgili olarak bkz. Samson, **a.g.e.**, ss. 342-351; Mustafa Ertuğrul, “Büyük Harpte Küçük Bataryam İngiliz Fransız Muavin Kruvazörlerini Nasıl Batırdı”, **Askeri Mecmua**, Sayı 98, Eylül 1935, ss. 711-737; Mustafa Aydemir, **Ben Bir Türk Zabitiyim**, Denizler Kitabevi, 2005; Ian Burns and Gunter Hartnagel, “Castellorizo and the Loss of HMS Ben-my-Chree”, **Cross and Cockade International**, Vol. 48, No. 1, Spring 2017, ss. 57-73.

<sup>440</sup> Samson, **a.g.e.**, s. 248.

Cephedeki tüm kuvvetlerin komutanı konumundaki Org. Hamilton ve mahiyetindeki kurmay heyetinin durum muhakemesi ve yetki kullanma konusundaki eksikleri hava gücünü çok müşkül durumda bırakıyordu. İtilaf Devletleri Ordularının Gelibolu Yarımadasını ele geçirmek için 6 Ağustos 1915'te takviye edilmiş kuvvetlerle yapacakları en önemli amfibi çıkarma harekâtı öncesi yaşanan kriz bunun en çarpıcı örneğiydi. RNAS 3. Filo 6 Ağustos sabahı kara kuvvetlerinin harekâtını desteklemek üzere hazırlanmış harekât emrini aldı. Daha sonra; donanmadan gemi top atışlarının düzenlemesi konusundaki harekât emri filoya ulaştı. RNAS 3. Filo komutanı bu karışıklığı Org. Hamilton'un kurmay subayına bildirerek durumun düzeltilmesini istedi. Kurmay subayının müdahil olma konusunda isteksiz davranması RNAS 3. Filo komutanını Orgeneral seviyesindeki cephe komutanı ile Korgeneral seviyesindeki donanma komutanı arasında çaresiz durumda bıraktı. RNAS 3. Filo komutanını donanma kurmay subayıyla şahsen görüşerek çözüm aramak zorunda kaldı.<sup>441</sup>

İngiltere'de Donanma Bakanlığı Çanakkale Cephesi'nde hava gücünün başarısızlığının temelinde komuta kademesinin yetersizliği olduğunu hissetmeye başlamıştı. Cephedeki deniz hava gücünün beklentileri karşılayamaması ve İngiltere'ye kadar ulaşan şikâyetler bir müfettiş görevlendirerek cephedeki durumun tespit edilmesine ihtiyaç gösteriyordu. Avrupa cephelerindeki İngiliz kara hava gücünün (RFC) yaşadığı sorunların giderilmesinde, teşkilat yapısının iyileştirilmesinde, mevcut teknolojiden daha verimli olarak faydalanmasında ve etkinliğinin artırılmasında başarı gösteren Alb. Sykes bu iş için görevlendirildi. Alb. Sykes Çanakkale Cephesi'ne geldiğinde; cephe komutanı, kara kuvvetleri ve donanma komutanlarıyla ve onların mahiyetindeki birlik komutanlarıyla görüştü. Alb. Sykes, Gelibolu Yarımadası'na çıkarak ateş hattındaki birliklerin hava gücünden beklentilerini yerinde gördü, şahsen havadan keşif görevine katıldı. İlk olarak Temmuz ayında ve daha sonra gönderdiği raporlarda, cephedeki hava gücünün teşkilat ve komuta kademesindeki sorunlar ve bunların iyileştirilmesi için öneriler ağırlıktaydı. Kara kuvvetleri ile donanma arasındaki geleneksel çekişmenin bir tarafa bırakılarak işbirliğinin öne çıkarılmasına, cephedeki tüm hava gücü birliklerinin merkezi tek bir

---

<sup>441</sup> Davies, **a.g.e.**, s. 127-128.

komuta altında toplanmasına dayanan çözüm önerileri cephedeki İngiliz deniz hava gücünün başarısızlığındaki temel soruna işaret ediyordu.<sup>442</sup>

Sykes'in cephedeki hava gücünün etkinliğini artırma çabaları Samson'un yaydığı art niyetli ve kötuleyici söylentiler nedeniyle birlikler arasındaki gerilimi daha da artırıyordu. Cephedeki hava gücünün artırılması amacıyla Yb. Eugene Louis Gerrard emrindeki RNAS 2. Filo Çanakkale Cephesi'ne sevk edildi. Alb. Sykes'in çabalarından ve Yb. Gerrard'ın cepheye atanmasından memnun olan Kora. Robeck, RNAS 3. Filo komutanlığına Bnb. Richard Bell Davies'in atanmasını ve Samson'un cepheden alınmasını istedi.<sup>443</sup>

Alb. Sykes'in tüm çabalarına rağmen Çanakkale Cephesi'ndeki İngiliz deniz hava gücünün cepheye geldiği ilk günden beri beklentileri karşılayamamasındaki diğer önemli bir sorun çözülemedi; cepheye sevk edilen hava gücü teçhizatının yetersizliği.

İtilaf Devletleri Ordusu; Osmanlı Ordusu Çanakkale Cephesi'nde hava gücünü kullanmaya başladıktan altı ay sonra cephede ilk defa hava gücü kullanmaya başladı.<sup>444</sup>

İtilaf Devletleri Ordularına destek vermek üzere cepheye sevk edilen ilk hava gücü birliği 17 Şubat 1915'te Bozcaada'ya varan Ark Royal deniz uçağı ana gemisiydi.<sup>445</sup>

Gemiye yüklenerek Çanakkale Cephesi'ne sevk edilen deniz uçaklarının motor gücü cephenin coğrafi şartlarına ve kendilerinden beklenen görevleri yerine getirmeye yeterli değildi.<sup>446</sup> 1 Şubat 1915'te gece yarısı Çanakkale Cephesi'ne hareket ettiğinde altı deniz

<sup>442</sup> Albay Sykes'in Çanakkale Cephesi'yle ilgili teftiş raporları ve akabinde cephedeki hava gücü birliklerinin kendi emri altında tek komuta merkezine bağlanmasından sonra yaptığı çalışmalar için bkz. Ash, **a.g.e.** Alb. Sykes'in gönderdiği rapor için bkz. Roskill, **a.g.e.**, ss. 241-247.

<sup>443</sup> **a.g.e.**, 223-224

<sup>444</sup> Osmanlı Ordusu'nun İtilaf Devletleri Orduları'ndan altı ay önce Çanakkale Cephesi'nde hava gücünü kullanmaya başladığı konusunda yurtdışı arşivlerde bile belgeler mevcutken, ulusal arşiv belgelerimizi kullanmadan, İtilaf Devletleri gözünden Çanakkale Muharebeleri'ni aktaran çalışmalarda, cephede uçağın "önce müttefikler (İtilaf Devletleri)" tarafından kullanıldığı şeklinde asılsız ifadeler yer almaktadır; bkz. Feza Toker, Tolga Örnek, **Gelibolu - Çanakkale Savaşı Gerçeği**, Ekip Film Yayınları, 2005, s. 50.

<sup>445</sup> Çanakkale Muharebeleri üzerine İngiliz yayınlarının bazılarında Çanakkale Cephesi'ne ilk gönderilen hava gücü birliği RNAS 3. Filo olduğu şeklinde yanlış anlatımlar yer almaktadır. Bkz. Nigel Steel, Peter Hart, **Defeat at Gallipoli**, Pan Books, 2002, s. 346; Oliver, **a.g.e.**, s. 1-2. Steel ve Hart'ın yayınında Çanakkale Cephesi'nde kara hareketinin başarısızlık sebepleri incelenirken hava gücünün kara hareketini desteklemekte yetersiz kalması geçirilmiştir; bu yönüyle eksik kalmıştır.

<sup>446</sup> Birinci Dünya Savaşı yıllarında RNAS tarafından kullanılan deniz ve kara uçaklarının teknik özellikleri ve performans verileri için bkz. Owen Thetford, **British Naval Aircraft Since 1912**, Putnam, 1962.



uçacağı ve dört kara uçacağı taşıyordu.<sup>447</sup> 12-14 Şubat günleri arasında ikmal için Malta limanında demirlemişken bir deniz uçacağı ile uçuş yapıldı. Deniz uçacağı uçuştan sonra denize indiğinde ters döndü.<sup>448</sup> Bu kaza; Ark Royal tarafından taşınan deniz uçaklarının hafif dalgalı deniz şartlarında bile görev yapmaya uygun olmadığının açık işaretini veriyordu. Zaten; Çanakkale Cephesi'ne hareketten önce yazılan raporda da gemiye yüklenmiş olan deniz uçaklarının deniz durumu 3 olduğunda denizden kalkmaları imkânsız olacağı için görev yapamayacakları belirtilmişti.<sup>449</sup> (Ek-10)

Ark Royal 17 Şubat 1915'te Bozcaada'ya vardığında, taşımakta olduğu deniz uçaklarından beşi görev için hazır duruma getirilebildi. Ancak; sadece dördü göreve çıkabildi, toplam beş görev uçuşu yapıldı. Uçakların yerden açılacak uçaksavar ateşine maruz kalmamaları için güvenli irtifaya yükselmeleri yaklaşık 20 dakika sürüyordu; güvenli irtifaya yükselme sırasında görev yapılacak bölgeye doğru uçuş da gerçekleştiriliyordu. Görev bölgesine gidiş ve dönüş için, olumsuz rüzgâr koşullarının olmadığı durumlarda, 40 dakika süre harcanıyordu. Herhangi bir uçuş görevinin başarılı sayılabilmesi için en az 45 dakika uçuş gerçekleştirilmesine ihtiyaç vardı; cephe üzerinde yapılacak 5 dakikalık uçuştan da etkin bir fayda sağlanması beklenemezdi. 17 Şubat günü uçuşa hazırlanan uçaklar tarafından gerçekleştirilen görevlerin süreleri aşağıda (Tablo 5) sunulmuştur:

<sup>447</sup> Ark Royal'e yüklenen ve Çanakkale Cephesi'ne ulaşan uçaklarla ilgili adedi veri gemi kaptanının seyir defterinin analizinden elde edilmiştir; The National Archives, **ADM 53/34098**, 9 December 1914 - 1 February 1915. Roskill'de yer alan ve Ark Royal Çanakkale Cephesi'ne hareket etmeden önce yazıldığı anlaşılan raporda da geminin hangarında 6 deniz uçacağı ve 4 kara uçacağı bulunduğu belirtilmektedir; bkz. Roskill, **a.g.e.**, s. 202.

<sup>448</sup> The National Archives, **ADM 53/34098**, 14 February 1915.

<sup>449</sup> Roskill, **a.g.e.**, s. 202. Uluslararası Beaufort skalasına göre deniz durumu 3; saatte 3.4 - 5.4 m/s hızla esen rüzgarı ve deniz yüzeyinde dalgacık tepelerinin kırılmaya başladığı durumu tarif etmektedir. Bkz. <https://mgm.gov.tr/FILES/genel/sss/beaufort.pdf>

uçak	görev süresi	değerlendirme
# 136	45 dk.	Süre görev için yeterli.
# 172	30 dk.	Süre yetersiz; görev başarısız.
# 172	77 dk.	Süre görev için yeterli.
# 173	27 dk.	Süre yetersiz; görev başarısız.
# 807	100 dk.	Süre görev için yeterli.
# 808		Göreve çıkamadı; başarısız.

Tablo 5: 17 Şubat 1915 tarihinde Ark Royal deniz uçağı ana gemisinden göreve çıkan uçakların uçuş süreleri.<sup>450</sup>

Uçuş görevlerinden sadece üç tanesinin süresi yeterli uzunlukta idi, diğer iki görev başarısızdı. Deniz uçaklarının verimi daha cepheye geldikleri ilk günden %50'nin altında kalmıştı.

İtilaf Devletleri Ordularının Çanakkale Boğazını denizden zorlayarak Marmara Denizi'ne geçmeyi ve İstanbul'a ulaşmayı amaçlayan, yedi evreden oluşan harekât planının boğazın girişindeki savunma tabyalarının işlevsiz hale getirilmesini hedefleyen, 19 Şubat 1915'te başlayan birinci evresi 25 Şubat'ta tamamlanana kadar geçen bir haftalık sürede, Ark Royal'e bağlı deniz uçaklarından 4'ü görev yapabildi ve ancak 7 kez uçuşa çıktılar.<sup>451</sup>

Çanakkale Cephesi'nde en önemli deniz harekâtının gerçekleştirildiği 18 Mart 1915'te İtilaf Devletleri Orduları hava gücünün cephede kendisinden beklenen görevi yerine getirmek için yeterli olmadığı bir kez daha görüldü. İtilaf Devletleri donanma gücünün

<sup>450</sup> The National Archives, **ADM 53/34098**, 17 February 1915.

<sup>451</sup> Çanakkale Boğazını denizden zorlayarak İstanbul'a ulaşmayı amaçlayan harekât evreleri için bkz. Corbett, **History of the Great War**, s. 143. Ark Royal'e bağlı deniz uçaklarının birinci evredeki faaliyetleri için bkz. The National Archives, **ADM 53/34098**, 19 February 1915 - 25 February 1915. Birinci evreyi kapsayan söz konusu tarih aralığında İtilaf Devletleri Orduları hava gücündeki uçakların faaliyetleri Gnkur. ATASE yayınlarında yer almaktadır; bkz. BDHTH-C5K1, **a.g.e.**, s. 115, 116; BHHTH-C8, **a.g.e.**, s. 159. Gnkur. ATASE yayınlarını kaynakça olarak kullanan kitapta, Kora. Carden komutasındaki İtilaf Devletleri donanmasının birinci evredeki harekâtı anlatılırken, yazarın faydalandığını ileri sürdüğü kaynaklardaki bilgilere ve tarihi gerçeklere aykırı olarak, "*Birinci safhada... Deniz uçaklarını da kullanamadılar.*" ifadesi yer almaktadır; bkz. Erol Mütercimler, **Gelibolu**, Alfa Yayınları, Haziran 2005, s. 116. Mütercimler; kitabının kaynakça bölümünde listelediği yayınlarda yer alan bilgilerin aksine, kitabında kendi yazdıklarını da yalanlayan, Çanakkale Muharebeleriyle ilgili gerçek dışı başka ifadeler de sarf etmiştir. Bu durum; kullandığı ifadelerin bilgiye değil önyargıya dayandığını ve kitabındaki uzun kaynakça listesini içeriğini incelemeyeceği yayınlarla şişirdiğini göstermektedir.

Çanakkale Boğazı'ndan geçişi engelleyen top tabyalarına karşı yapacakları atışların düzenlenmesi görevi için ancak üç uçak göreve hazırlanabildi. Harekât öncesi yapılan plana göre; her saat başında Ark Royal'e bağlı bir deniz uçağı tabyalar üzerinde uçuş yaparak tabyaların faaliyet durumları hakkında rapor verecekti.<sup>452</sup> Boğazdan içeri giren İtilaf Devletleri donanmasına karşı saat 11:00 civarında Kumkale tarafındaki obüslerden ateş açıldı ve donanma buna karşılık vermeye başladı. İtilaf Devletleri donanma gücü saat 11:30'da boğazın içinde önceden planlanmış atış yerlerine ulaştı ve tabyalara karşı ateşe başladı.<sup>453</sup> Ark Royal'e bağlı deniz uçaklarının ilk uçuşu ise planlı atışların başlamasından bir saat sonra, ancak saat 12:30'da yapılabildi. Ayrıca; uçuşlar plana uygun olarak düzenli şekilde her saat başı yapılamadı. (Ek-11)

18 Mart günü uçuşa hazırlanan uçaklar tarafından gerçekleştirilen görevlere ait veriler aşağıda sunulmuştur:

uçak no	göreve çıkış - dönüş saati	görev süresi	değerlendirme
173	12:30 - 14:15	105 dk.	Süre görev için yeterli.
922	14:05 - 15:50	105 dk.	Süre görev için yeterli.
172	16:30 - 17:00	30 dk.	Motor arızası, süre yetersiz; görev başarısız.
173	17:15 - 17:30	15 dk.	Motor arızası, süre yetersiz; görev başarısız.

Tablo 6: 18 Mart 1915 tarihinde Ark Royal deniz uçağı ana gemisinden göreve çıkan uçakların uçuş süreleri.<sup>454</sup>

Ark Royal'deki deniz uçaklarından sadece bir tanesi çalkantılı denizden kalkabilecek nitelikte kabul ediliyordu; diğerleri ancak durgun hava koşullarında denizden kalkabilecek nitelikteydi.<sup>455</sup> Motoru en güvenilir uçak olarak tanımlanan 136 numaralı

<sup>452</sup> Julian Corbett, **History of the Great War: Naval Operations, Vol. II**, Longmans, Green and Co., 1921, s. 215 .

<sup>453</sup> a.g.e., s. 216. BDHHTH-C8, a.g.e., s. 177-178.

<sup>454</sup> The National Archives, **ADM 53/34098**, 18 March 1915. Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi'nde deniz savaşları sırasında hava gücü faaliyetlerinin Osmanlı Ordusu birliklerinin raporlarında yer alışı için bkz. ATASE Arşivinden Seçilmiş Çanakkale Deniz Savaşı'na ait Belgeler, **Askeri Tarih Belgeleri Dergisi**, Yıl: 63, Sayı: 132, Ocak 2014 (bundan sonra "ATBD-132" olarak anılacaktır).

<sup>455</sup> Jones, **The War in the Air, Vol. 2**, a.g.e., s. 10.

deniz uçağı bile 18 Mart günü uçuşa çıkamadı. Dalgalı denizden kalkabilecek nitelikte olduğu kabul edilen 136 numaralı deniz uçağı Çanakkale Cephesi'nde 16 görev uçuşuna çıkmaya çalıştı. Bu uçuşlardan 5 tanesinde cephe üzerine varmadan ortaya çıkan motor arızası nedeniyle görev yapamadan geri döndü. 2 Mayıs 1915'te onaltıncı görev uçuşu için denizden kalkmaya çalışırken flotör desteklerinin kırılması nedeniyle suya battı ve hizmet dışı kaldı.<sup>456</sup> Tablo 6'da sunulan verilerden görüleceği üzere; 18 Mart günü uçaklarda meydana gelen motor arızaları İtilaf Devletleri Orduları hava gücünün işlevsiz kalmasında etkili oldu. Uçakların havadaki görev yerlerinden geminin yanında denize inmek için geçirecekleri süre de dikkate alındığında, 18 Mart günü saat 15:30'dan sonra İtilaf Devletleri Orduları hava gücünün hiçbir etkinliğinin kalmadığı anlaşılmaktadır.

Ark Royal deniz uçağı ana gemisine bağlı deniz hava gücü 25 Nisan 1915'te yapılan amfibi çıkarma harekâtını desteklememekte de yetersiz kalmıştır. 1968 yılından beri araştırmacılara açık olan, gemi kaptanı tarafından tutulan seyir defteri incelendiğinde; 25 Nisan'dan bir hafta öncesi ile bir hafta sonrası arasındaki tarihlerde aynı gün içinde sadece bir gün (27 Nisan 1915) 5 uçak görev yapabilmıştır. 25 Nisan günü sadece bir tek uçak 2 görev uçuşu yapabilmıştır.<sup>457</sup>

İtilaf Devletleri Orduları hava gücünde yer alan deniz uçaklarının iniş takımlarının zayıf olması onların etkinliğini önemli ölçüde azaltan bir diğer kusurlarıydı. Denizden başarılı bir kalkışın görev tamamlandıktan sonra ana geminin yanında güvenli bir şekilde suya inerek sonuçlanacağını hiçbir garantisi yoktu. Deniz uçaklarının flotör destekleri suya iniş sırasında üzerlerine binen yüklerden dolayı hasar görüyor ve hatta kırılıyorlardı. Flotörlerin su alması nedeniyle uçağın deniz üzerinde dengesinin bozulması veya kalkış ağırlığının artması önemli bir sorundu.<sup>458</sup> Flotörlerde veya desteklerinde meydana gelen arızalar uzun süreli tamir gerektirdiği için uçaklar görev yapamaz durumda kalıyorlardı. (Ek-12)

<sup>456</sup> Jones, **The War in the Air, Vol. 2**, 46. 136 numaralı Short Admiralty Type 135 modeli flotörlü deniz uçağının Çanakkale Cephesi'ndeki uçuş kayıtları için bkz. The National Archives, **ADM 53/34098**, 17 February 1915 - 18 March 1915.

<sup>457</sup> İtilaf Devletleri Orduları hava gücünün Ark Royal uçak ana gemisine bağlı deniz uçakları tarafından 18 Nisan 1915 - 2 Mayıs 1915 tarihleri arasında gerçekleştirilen uçuşlar için bkz. The National Archives, **ADM 53/34098**, 18 April 1915 - 2 May 1915.

<sup>458</sup> 1 Mart 1915'te 808 numaralı deniz uçağı flotörünün su alması nedeniyle uçuş görevine çıkamadı; 2 Mayıs 1915'te 136 numaralı deniz uçağı flotör desteğinin kırılması nedeniyle suya battı.

İtilaf Devletleri Orduları hava gücünde yer alan deniz uçaklarının motor gücünün düşük olması etkinliklerini birçok yönden olumsuz etkiliyordu. Düşük motor gücü nedeniyle uçakların taşıyabileceği yük miktarı sınırlıydı. Bu nedenle; havadan keşif veya topçu atışının düzenlenmesi görevlerinde pilotun yanında râsıd olarak, eğitimi ve tecrübesi yeterli olmayan kiloca hafif asteğmenler göreve çıkıyordu. Düşük motor gücü nedeniyle uçakların cephe üzerinde uçaksavar ateşinden korunabilecekleri kadar yüksek irtifaya çıkmaları için uzun süre gerekiyordu. Bu durum; fazla yakıt tüketimine bağlı olarak cephe üzerindeki görev süresinin kısalmasına, hem de uçağın görev yapması gereken bölge üzerine ulaşmasının gecikmesine neden oluyordu.

Motor gücü zayıf olan deniz uçakları çoğu kez güvenli irtifaya yükselemedikleri için yerdeki Osmanlı Ordusu birliklerinin tüfekle veya topla açtığı uçaksavar savunma ateşinden isabet alıyorlardı. Bu durum; uçakların uçuş güvenliğini tehlikeye sokan derecede hasar görmesine ve havacıların yaralanmasına neden olmaktaydı.<sup>459</sup> Ark Royal'in getirdiği deniz uçakları daha cepheye ilk geldikleri gün yaptıkları uçuşta Osmanlı Ordusu birliklerinin yerden açtığı savunma ateşinden isabet aldılar.<sup>460</sup> Deniz uçaklarının flotörlerinin su almasının temel nedeni de Osmanlı Ordusu birliklerinin yerden açtığı uçaksavar ateşinden isabet alarak delinmeleriydi. Pilotlar güvenli irtifaya yükselebilmek, cephe üzerinde daha hızlı uçarak uçaksavar ateşinden isabet alma olasılığını düşürmek için bazen yanlarına râsıd almıyorlardı. Bu durumda; keşif veya atış tanzim görevinin verimi çok daha düşük oluyordu. Atış tanzim görevinde, uçaksavar ateşinden sakınmak için hedef üzerinden hızla uçarak geçmek görevin temel amacını baltalıyordu. Hedef üzerinden hızla uçarak geçen uçaktaki râsıd veya pilotun yeterince doğru ve hassas gözlem yapması mümkün değildi.<sup>461</sup>

Deniz uçaklarının kendilerinden beklenen görevi karşılamakta yetersiz kalmaları nedeniyle Korg. Birdwood Osmanlı top bataryalarının yerleşiminin tespit edilmesi ve atışların tanzim edilmesine yardımcı olmak üzere sabit balonlar talep etti. Sabit balonların avantajları; uzun süre havada kalabilmeleri, gözlemlerin doğrudan telefon

<sup>459</sup> Jones, **The War in the Air, Vol. 2**, s. 17-18. Layman, **OTF V9N1**, s. 8; Hamilton, **Gallipoli Diary, Vol. I**, s. 22, 26. Hamilton; deniz uçakları motorlarının güçsüz olmasından duyduğu büyük hoşnutsuzluğu Kitchener'e gönderdiği raporunda nazik bir dille ifade etmek zorunda kaldığını belirtiyor, gerçek duygularını "... lanet şey (deniz uçağı) sudan ancak kalkabiliyordu." cümlesiyle günlüğüne kaydediyordu.

<sup>460</sup> Jones, **The War in the Air, Vol. 2**, s. 11.

<sup>461</sup> Cato, **a.g.e.**, s. 143.

hattı ile rapor edilmesi ve deniz uçaklarında oldukça sık görülen mekanik arızaların balonlarda görülmemesiydi. 9 Nisan 1915'te Çanakkale Cephesine gelen Manica balon gemisi, güvertesine bağlı Fransız yapımı uçurtma balonla donanma top atışlarının tanziminde deniz uçaklarına göre daha faydalı oldu.<sup>462</sup> Balonla yükselen râsıd gözetlediği hedefin yaklaşık konumunu ve menzilinı telefonla Manica'ya bildiriyor, buradan da bilgi telsizle donanma gemilerine iletiliyordu. Atışın düştüğü yer gözlenerek düzeltme bilgileri aynı yoldan iletiliyordu.<sup>463</sup> Küresel uçurtma balonla donatılmış Rescue isimli römorkör gemisi de harekâta katıldı. Ancak; köhnemiş küresel balonu harekâta katkı sağlayamadı. (Ek-13)

Osmanlı topçuları gözetleme balonunun yarattığı tehdidin farkındaydılar ve birçok kez onu düşürmek için ateş ettiler. Osmanlı Ordusu hava gücü de havadan bombardıman taarruzları gerçekleştirerek balon gemilerini tesirsiz hale getirmeye çalıştı. Manica'da balonun şişirilmesi için kullanılan hidrojen tüplerinin şarapnel parçalarından isabet almasının büyük bir felakete sebep olacağı anlaşıldığı için tüpler Gökçeada'da demirlemiş bulunan Rescue gemisine aktarıldı. Böylece, Manica'ya bağlı olarak görev yapan uçurtma balonun tehlikeden uzak biçimde şişirilmesi sağlanıyordu.<sup>464</sup>

Donanma topçu ateşinin tanziminde gemiye bağlı uçurtma balondan deniz uçaklarına göre daha iyi netice alındığı için iki balon gemisi daha gönderilmesi istendi. Balon gemisi Hector 9 Haziran 1915'te bölgeye gelerek Manica'yı desteklemeye başladı.<sup>465</sup> Gemilerden kaldırılan balonların İtilaf Devletleri Ordularının atış tanzimine katkısı fark edildiği için Osmanlı Ordusu topçuları balonu düşürmek için daha çok çaba harcamaya başladılar. Oluşan tehditten dolayı Hector kıyıda daha uzakta, denizde daha açıkta yer tutarak balon uçurmak zorunda kalmıştı. Bu durum balondaki râsıdın görüş alanının ve balonun etkinliğinin azalmasına neden oldu.<sup>466</sup> İngilizler balonları kıyıda çıkartma yaptıkları yerlerden de uçurarak kullanmayı düşünmüşlerdi. Ancak; karada sabit bir yerin Osmanlı Ordusu topçusu tarafından vurulma riski çok yüksek olduğundan böyle

<sup>462</sup> Manica balon gemisi tarafından yapılan gözetlemenin ve atış tanziminin Yavuz Sultan Selim muharebe gemisini tehlikeye sokacağı düşünülerek geminin Çanakkale Muharebelerine katılması düşüncesinden vaz geçilmişti; bkz. BDHHC-C8, **a.g.e.**, s. 215, 263.

<sup>463</sup> Jones, **The War in the Air, Vol. 2**, s. 33. Roskill, **a.g.e.**, s. 236. Cato, **a.g.e.**, s. 144-145.

<sup>464</sup> Jones, **The War in the Air, Vol. 2**, s. 48. Layman, **OTF V9N1**, s. 19.

<sup>465</sup> Manica Eylül ayının sonunda onarım ve bakımların yapılabilmesi için İngiltere'ye dönme emri aldı. Hector ise 1916 yılının ilk aylarına kadar bu cephede görevine devam etti.

<sup>466</sup> Roskill, **a.g.e.**, s. 237, Layman, **OTF V9N1**, s. 20.

bir girişimde bulunmadılar. Cepheden ayrılan Manica'nın boşluğunu doldurmak üzere Canning isminde bir diğer balon gemisi de Ekim ayının başında Mondros Limanına geldi. İngilizlerin yarımadaı boşaltarak bölgeden çekilmelerine kadar olan sürede görev yaptı.<sup>467</sup>

Ege Denizi'nde Alman denizaltı tehdidi sebebiyle hızı düşük olan Ark Royal deniz uçağı ana gemisinin Gökçeada-Kefaloz Koyu'na çekilmesi ile zaten başarısız olan deniz uçaklarının cephedeki etkinliğı iyice düştü. Cephede kara uçaklarının kullanılması gündeme geldi. İngiliz donanması tarafından deniz havacılığı teşkilatı düzenlenirken kara uçaklarının sadece İngiltere'de kıyılarıdaki stratejik hedeflerin düşman taarruzlarından korunması için kullanılması öngörölmüştü. Kara uçaklarının deniz aşırı harekâtlarda donanmaya yardımcı olabileceğı düşünölmemişti.<sup>468</sup> Çanakkale Cephesi'nde deniz uçaklarının başarısız olması ve boğazın açıklarındaki adalara hava üssü inşa edilerek burada konuşlanacak hava gücünden faydalanma imkânının bulunması İngiliz donanmasındaki düşünce yapısının değışmesine neden oldu. Kara uçaklarıyla donatılmış olan RNAS 3. Filo 26 Şubat 1915'de Ege bölgesine hareket emri aldı. Filonun çekirdeğini filo komutanı Yb. Samson emrinde Belçika ve Fransa'da görev yapan karma bir kara uçakları topluluğı oluşturmaktaydı.<sup>469</sup> 23 Mart 1915'te Gökçeada'ya ulaşan filoda iki adet B.E.2a, üç adet Maurice Farman, iki adet B.E.2c, bir adet Breguet, iki adet Sopwith Tabloid ve sekiz adet Henri Farman F.20 uçağı bulunmaktaydı.<sup>470</sup> Ark Royal'e yüklenmiş olan dört adet Sopwith Tabloid uçağı da sonradan filoya devredildi.

Filo komutanı Yb. Samson'un cephede yaşayacağı tecrübe ile anlayacağı üzere, sürekli arıza çıkartan ve bir kişiden fazlasını uçuramayacak kadar zayıf motorları olan Henri Farman uçakları işe yaramazdı.<sup>471</sup> Diğer uçaklar da daha iyi durumda değillerdi. Yb. Samson elinde daha iyi bir seçeneğı olmadığı için Maurice Farman uçaklarını "zamanın

<sup>467</sup> Jones, **The War in the Air, Vol. 2**, s. 63.

<sup>468</sup> Roskill, **a.g.e.**, s. 196.

<sup>469</sup> Yb. Samson emrindeki RNAS 3. Filo'da sadece kara uçakları görev yapmasına rağmen, bazı kitaplarda "deniz uçağı filosu" olarak anılmıştır; bkz. S. Bilbaşar, **Çanakkale 1915**, Apa Ofset Basımevi, (1971), s. 127. Hamaset edebiyatı örneğı olan ve içeriğinde tarihi gerçeklere aykırı birçok anlatım bulunan Bilbaşar'ın kitabı bilimsel araştırma disipliniyle ilgisi olmayan kitapta övgüyle anılmış ve kaynak olarak kullanılmış, kaynak olarak kullanan kitapta da birçok asılsız ifadeler yer almıştır; bkz. Mütercimler, **a.g.e.**, s. xiii.

<sup>470</sup> Jones, **The War in the Air, Vol. 2**, s. 24.

<sup>471</sup> Samson, **a.g.e.**, 221. Hamilton, **Gallipoli Diary, Vol. I**, s. 110.

*en iyi uçakları*” olarak nitelemektedir. Ancak; Donanma Bakanı Churchill’in savaş başlamadan önce havacılarla yaptığı görüşmeler neticesinde Haziran 1914’te kaleme aldığı notlarında, Maurice Farman uçakları tasarımları ve yapılarındaki olumsuzluklar nedeniyle “*nelerden sakınılması gerektiğine iyi bir örnek*” olarak nitelenerek eleştirilmişti.<sup>472</sup> Tek kişilik Sopwith uçakları da yüksek motor titreşimi nedeniyle beğenilmiyordu. B.E.2c uçakları iki kişi ile uçamadığı için bir işe yaramıyordu.<sup>473</sup> B.E.2a uçaklarından birisi filo Fransa’da görev yaparken uzun süre kullanılmış bir uçaktı, diğeri de kullanılmış ve yıpranmış üç ayrı uçaktan toplana parçalardan bir araya getirilmişti. Breguet uçağının motor arızası hiçbir zaman giderilemedi; üç kez göreve çıktı, birini tamamladı, diğerlerini motor arızası nedeniyle tamamlayamadan geri döndü.<sup>474</sup> Filoda toplam 22 uçak görünmesine rağmen, nispeten daha iyi durumda bulunan Maurice Farman ve B.E.2a uçaklarıyla harekâta katkıda bulunabilecek nitelikte uçak sayısı beş-altı adetti.<sup>475</sup> (Ek-14)

RNAS 3. Filo’nun uçakları Osmanlı Ordusu birliklerinin yerlerinin tespit edilmesi, topçular için atış tanzim edilmesi, hava keşifleriyle mevcut haritaların düzeltilmesi ve havadan bombardıman gibi çeşitli görevlerde kullanılıyorlardı. Amfibi çıkarma harekâtı öncesinde havadan alınan fotoğraflar Üsteğmen C. H. Butler’in şahsına ait olan Alman yapısı bir fotoğraf makinesi ile çekiliyordu. Hava gücünün temel prensiplerini ortaya koydukları gibi bir iddiada bulunan İngilizler havadan keşif amacıyla görev yapacak havacılarından fotoğraf çekme konusunda yetenekli olmayı beklemediği gibi onlara fotoğraf makinesi vermeyi bile düşünmemişti. Mayıs ayında Bozcaada’ya yerleşen Fransız MF 98T Filosundan havadan fotoğraf çekmek amaçlı bir Fransız fotoğraf makinesini ödünç alınana kadar Üstğm. Butler’in amatör fotoğraf makinesi pek fayda sağlamadı.<sup>476</sup> Üstğm. Butler’in havadan fotoğraf çekmek için kullandığı Henri Farman uçağı motor gücü düşük olduğundan pilot tek başına göreve çıkıyordu. Bu durum havadan fotoğraf çekerek yapılan keşif görevlerinin verimini düşünüyordu. Tek kişiyle

<sup>472</sup> Roskill, **a.g.e.**, 142-143.

<sup>473</sup> Hamilton, **Gallipoli Diary, Vol. I**, 110.

<sup>474</sup> Çanakkale Cephesi’ne geldiği ilk günlerde RNAS 3. Filo’nun emrine verilen uçaklarla ilgili olarak filo komutanı Yb. Samson’un değerlendirmeleri için bkz. Samson, **a.g.e.**, ss. 221-224, 241-242, 251.

<sup>475</sup> Samson, **a.g.e.**, s. 224, 237. Moorehead, **Gallipoli**, s. 122.

<sup>476</sup> Jones, **The War in the Air, Vol. 2**, s. 28. Oglander, **Gallipoli Vol. 1**, s. 324. Garsonnin, “Commentaires et souvenirs d’un pilote de l’aviation française des Dardanelles”, **Revue de l’Armée de l’Air**, #92 (Mar. 1937), s. 342 (bundan sonra “Garsonnin, #92” olarak anılacaktır).



bile fazla irtifa alamayan uçakta Ütğm. Butler Osmanlı Ordusu askerlerinin yerden tüfekle açtığı uçaksavar ateşinde ayağından vuruldu ve birkaç ay görev yapamadı.<sup>477</sup>

Haziran 1915’de RNAS birliklerinin teşkilat yapısında meydana gelen değişikliğe paralel olarak 3. Filo (No. 3 Squadron) artık 3. Hava Alayı (No. 3 Wing) olarak anılmaya başlandı.<sup>478</sup> Filonun kara uçakları Ark Royal’ın deniz uçaklarının görevlerini de devraldılar. Ark Royal Ege Denizi ve doğu Akdeniz’de çeşitli görevlere gitti. Zaman zaman Çanakkale civarında da görev yapmaktaydı. Ancak; cephede Alman denizaltı tehdidinin belirmesi üzerine Ark Royal 10 Mayıs 1915’den itibaren güvenli koyda demirleyerek etkinliğini yitirdi.

Ark Royal’e bağlı olarak görev yapan deniz uçaklarının motor gücü yetersiz olduğundan onların yerine daha iyi verim alınması beklenerek cepheye gönderilen RNAS 3. Filo kara uçaklarının da motor gücü yeterli değildi. Pilot ve rasıttan meydana gelen iki kişilik ekiple havalanan kara uçakları da motor gücü yetersiz olduğu için güvenli irtifaya yükseleliyordu. Osmanlı Ordusu’nun yerden açtığı uçaksavar ateşinden isabet alıyorlardı.<sup>479</sup> Motor arızaları da, deniz uçaklarında olduğu gibi kara uçaklarında da sıkça görülüyor, bu durum hem görevlerin aksamasına hem de uçucu personelin hayatının tehlike altına girmesine neden oluyordu.<sup>480</sup> İtilaf Devletleri Orduları hava gücündeki uçak sayısı artmış gibi görünse de uçakların nitelikleri yetersiz olduğu için RNAS 3. Filo’nun kullanabildiği uçak sayısı ortalama beş-altı adetti. Haziran ayında RNAS 3. Filo’ya takviye amacıyla gönderilen Henri Farman uçaklarının hiçbir işe yaramayacağını bilen filo komutanı Yb. Samson uçakları teslim almayı reddetti, ambalaj sandıkları açılmadan bu uçakların iadesini istedi.<sup>481</sup> Ağustos ayındaki amfibi çıkarma harekâtından önce, Temmuz ayında sadece iki kara uçağının görev yapacak durumda olması Hamilton’u çok endişelendirmişti.<sup>482</sup> Değişik zamanlarda gönderilen takviye uçaklara rağmen; Yb. Samson hatıratında 28 Aralık 1915 tarihine

<sup>477</sup> Davies, **a.g.e.**, s. 122

<sup>478</sup> Bu teşkilat değişikliği ile RNAS 2. Filo (No. 2 Squadron) ismi de 2. Hava Alayı (No. 2 Wing) olarak değişti. Bu çalışmada anlatım bütünlüğü için “RNAS 3. Filo” ve “RNAS 2. Filo” isimlerinin kullanımına devam edilmiştir.

<sup>479</sup> Kara uçaklarıyla yapılan keşif veya bombardıman görevlerinde Osmanlı Ordusu birliklerinin yerden açtığı uçaksavar ateşinden isabet örnekleri için bkz. Samson, **a.g.e.**, s. 259, 275, 276.

<sup>480</sup> Birbirinin ardı sıra meydana gelen motor arızalarının yarattığı sıkıntılara örnek için bkz. Samson, **a.g.e.**, s. 268.

<sup>481</sup> Samson, **a.g.e.**, s. 249.

<sup>482</sup> Hamilton, **Gallipoli Diary, Vol. I**, s. 384.

kadar ortalama 7 uçağın görev yapabildiğini, bazı zamanlarda sadece 4 uçağın göreve uygun durumda olduğunu belirtmektedir.<sup>483</sup>

Uçakların motor gücünün düşük olması yüklenebilecek bomba miktarı ve ağırlığını da olumsuz etkiliyor, bombaların tahrip gücü sınırlı ve düşük kalıyordu. Bombardıman görevlerine; uçağın hedef bölgesine kadar gidişte ve dönüşte güvenli uçuşunu sağlayacak pilot ve hedef üzerinde nişan alarak uçaktan bombaları salacak râsıdla çıkılması gerekiyordu. Râsıdın bir diğer görevi; bomba salma mekanizmasında meydana gelebilecek arızaları gidererek uçağa yüklenmiş olan tüm bombaların atıldığından emin olmaktı. Aksi takdirde; bomba yüküyle kendi üssüne dönmek durumunda kalan uçak kendi mürettebatı ve üs için büyük tehlike oluşturmaktaydı. Uçaktaki ağırlık nedeniyle alçak irtifadan uçmanın sakıncasını gidermek için pilotlar bombardıman görevlerine yanlarına râsıd almadan çıkmayı tercih ediyorlardı. Bu durumda; pilotun üzerine birden fazla görev yüklendiği için bombaların hedefe isabetle atılmasında verim çok düşüyordu. Ayrıca; bomba salma mekanizmasında meydana gelecek bir arızanın uçakta tek başına olan pilot tarafından giderilmesi çok zor olacağı için uçağın ve pilotun kaybedilmesi riski çok yüksekti.<sup>484</sup>

Alb. Sykes'in yaptığı teftişten sonra cephedeki İtilaf Devletleri Orduları hava gücünü takviye etmek için 1915 yılı Ağustos ayı sonunda gönderilen RNAS 2. Filo'nun teçhizatı da mevcut problemleri çözmek için uygun değildi. Filonun malzemesi Gökçeada'ya 14 Ağustos'ta vardı; dolayısıyla 6 Ağustos'ta başlayan amfibi çıkarma

<sup>483</sup> Samson, **a.g.e.**, s. 286. Hamilton ve Samson'un ifadelerinden de görüleceği üzere herhangi bir ay içinde görev yapabilecek durumda olan uçakların sayısı her gün değişiklik göstermektedir. Bu çalışmada yürütülen Nispi Güç Analizi sırasında; her ay için uçak sayısı belirlenirken, daha önceden hizmet dışı kaldığı/bırakıldığı tespit edilebilen uçaklar dışında kalan diğer uçakların filoda hazır buldukları kabul edilmiştir.

<sup>484</sup> Bombaların tahrip gücünün ve hedefe isabet oranlarının düşük olması sebebiyle İtilaf Devletleri Orduları hava gücü tarafından yapılan havadan bombardıman faaliyetlerinde yaşanan kayıplar küçük olmuştur. Konuyla ilgili yayınlarda, bilgisizlikten veya muharebe şartları altında oluşan psikolojik durumdan dolayı abartılı rakamların ifade bulduğu görülmektedir. Örneğin; Çanakkale Cephesi Güney Grubu Komutanlığı Kurmay Heyeti'nde görev yapmış olan Bursalı Yüzbaşı Mehmed Nihad tarafından verilen konferansta "*Bir uçak bombasıyla 60, bir obüsle 90 kişinin saf dışı kalması ilk zamanlarda nadir olan bir şey değildi.*" cümlesi yer almaktadır, bkz. Burhan Sayılır, **Türk Kurmay Subaylarının Gözüyle Çanakkale Savaşı**, Salyangoz Yayınları, 2006, s. 264. Çanakkale Cephesi'nde İtilaf Devletleri Orduları hava gücünde görev yapan uçaklardan birkaç kat daha fazla bomba yükü taşıyan uçaklar tarafından gerçekleştirilen havadan bombardıman taarruzlarında yaşanan kayıplar bile bu kadar büyük olmamıştır, bkz. <https://history.blog.gov.uk/2015/01/19/air-raid-casualties-in-the-first-world-war/>. Kurmay Yüzbaşı Mehmed Nihad'ın yaşadıklarını objektif bir gözle analiz ettiğinden bahsedilmektedir; bkz. Sezgin Kaya, "Bursalı Mehmet Nihat Bey", **Çanakkale Araştırmaları Türk Yılığ**, Yıl: 13, Sayı: 18, 2015, s. 731. Ancak; muharebe şartlarından etkilendiği ve abartılı ifadeler kullandığı görülmektedir.

harekâtına hiçbir katkıları olmadı.<sup>485</sup> Türkiye’de yapılan yayınlarda, daha büyük asker gücüyle takviye edilmiş İtilaf Devletleri Ordularının 6 Ağustos’ta başlattığı amfibi çıkarma harekâtında hava gücünde bulunan uçak sayısı 48 ile 72 adet arasında değişen gerçekdışı rakamlarla ifade edilmektedir. Bu rakamlar tarihi olaylarla ilgisi olmayan, bilgisizlikten kaynaklanan, asılsız söylemlerdir. Bu yanlış rakamlar yayınları yapanların savaşın gerçeğini kavrayamamış olmasından kaynaklanmaktadır. İtilaf Devletleri Ordusu hava gücünün Çanakkale Cephesi’ne geldiği ilk günden itibaren arızalar, kazalar ve Osmanlı Ordusu’nun yerden açtığı uçaksavar ateşiyle kaybettiği uçaklar dikkate alınmamıştır. Ayrıca; hangi uçakların cepheye ne zaman geldiği konusunda da bilimsel araştırma disiplinine uygun çalışma yapılmadığı için, RNAS 2. Filo örneğinde olduğu gibi, cepheye henüz ulaşmamış uçaklar da toplama dâhil edilmişler, bu nedenle abartılı ve yanlış rakamlar yazılmıştır.<sup>486</sup> (Ek-15)

Alb. Sykes cephedeki hava gücünün etkin olabilmesi için mevcut filoların (RNAS 2. Filo ve RNAS 3. Filo) her birinin 3 bölüklü olarak teşkilatlanmasını, her bölükte 6 av uçağı, 4 keşif uçağı ve 2 devriye uçağı bulunması gerektiğini yazmıştı. Donanma Bakanlığı’na gönderdiği “gizli” raporunda, cephede diğer uçaklara nispeten göreve daha uygun olarak değerlendirilen B.E.2c ve kuvvetli motora sahip Maurice Farman

<sup>485</sup> Dolan, **a.g.e.**, s. 261-262.

<sup>486</sup> İtilaf Devletleri Ordularının 6 Ağustos 1915’te başlattıkları amfibi çıkarma harekâtı sırasında hava gücündeki uçakların sayılarıyla ilgili abartılı ve yanlış rakamlara örnekler için bkz. BDHTH-C9, **a.g.e.**, s. 49 (55 uçak); Kansu v.d., **a.g.e.**, s. 192 (72 uçak); Karl Stirling Schneide, “Aviation in the Dardanelles Campaign”, **Çanakkale Savaşları Sebep ve Sonuçları Uluslar arası Sempozyumu**, 14-17 Mart 1990, Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1993, s. 97 (48 uçak); Ünalp, **Turkish Air Operations**, s. 135 (48 uçak); Şerafettin Zeyrek, “Çanakkale Savaşlarında Hava Gücü ve Hava Savaşları”, **Çanakkale Araştırmaları Türk Yılığ**, Sayı 1, Mart 2003, s. 145 (70 uçak); Acun Kurter, **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi, Cilt II**, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, 2006, s. 147, 151 (55 uçak); Oran, **a.g.e.**, s. 63 (55 uçak), s. 69-70 (48 uçak); Avcı, **a.g.e.**, s. 133 (48 uçak); GGHGK, **a.g.e.**, s. 51 (55 uçak); Zaif, **a.g.e.**, s. 49 (55 uçak); Korkmaz, **a.g.e.**, s. 145, 147 (55 uçak); Zekeriya Türkmen, “100. Yıldönümünde Çanakkale Muharebelerinde Türk Ordusu’nun Hava Harekâtına Dair Bir Değerlendirme”, **Yeni Türkiye**, Yıl: 21, Sayı: 65, Ocak-Şubat 2015, s. 506 (55 uçak) (bundan sonra “Türkmen, Değerlendirme” olarak anılacaktır); Yıldırım, **Hava Gücü**, s. 228 (70 uçak); Yalçın, **Türk Hava Gücü**, s. 144 (55 uçak). Schneide’nin çalışması İtilaf Devletleri Orduları hava gücündeki uçakların nitelik zayıflıklarından bahsetmekte ve sonuç bölümünde Çanakkale Cephesi’nde İtilaf Devletleri Orduları tarafından hava gücünün etkin kullanılmadığı konusunda doğru bir tahlil yapmakla birlikte, tarihi olaylara aykırı ve asılsız söylemlere dayanarak Türk havacılığını yeren ifadeler içermektedir. Tarihi olaylara aykırı ve asılsız söylemler üzerinden yerici yönüyle değerlendirildiğinde; yazının Türkiye’de düzenlenen uluslararası sempozyuma bildiri olarak kabul edilmesi ve Türk Tarih Kurumu tarafından yayınlanmış olması üzücü ve düşündürücüdür. Schneide’nin Osmanlı Ordusu hava gücünü yeren ifadelerinin Hv.K.K. resmi yayınlarında yer alması daha da vahim bir durumdur; bkz. “Çanakkale Savaşı’nda Türk Hava Harekâtı”, **Hava Kuvvetleri Dergisi**, Sayı 343, Şubat 2003, s. 17. Diğer yandan; Schneide’nin yayınına atıfta bulunan ve bu yayındaki tahlile rağmen, daha sonradan yapılmış çalışmalarda, tarafların hava gücünü kullanma etkinlikleri konusunda hatalı yargıların ifade bulmuş olması da düşündürücüdür.

uçaklarından talep etmişti.<sup>487</sup> Ancak; cepheye yeni gönderilen RNAS 2. Filo'nun uçakları bu isteği karşılamaktan çok uzaktı. Filoyla beraber cepheye gelen 22 uçaktan 12 tanesi deniz-hava işbirliğine uygun olmayan uçaklardı.<sup>488</sup> Gelen uçakların sadece 6 adedi Alb. Sykes'ın talep ettiği B.E.2c modelindendi. Çeşitli arızalar, Osmanlı Ordusu uçaksavar ateşinden isabet ve ilerleyen aylarda Osmanlı Ordusu uçaklarıyla yapılan hava muharebelerinde kaybedilen uçaklar nedeniyle 1915 yılı Ağustos ayının sonundan İtilaf Devletleri kara ordularının Gelibolu Yarımadası'nı tahliye ettikleri 9 Ocak 1916 tarihine kadar İtilaf Devletleri Ordularının hava gücünde ortalama 23 uçak görev yapabilecek durumdaydı.<sup>489</sup>

Uçakların uçuş görevi yapabilecek durumda olmaları görevlerini etkin biçimde yapabilecekleri anlamına gelmiyordu. Hava gücünden beklenen görevlerin etkin olarak yerine getirebilmesi için uçakların üzerinde bulunması gereken teçhizatla ilgili olarak da çok önemli eksikler vardı. En önemli eksiklerden biri; keşif veya atış tanzim görevinde uçakla denizdeki veya karadaki birlikler arasında iletişim sağlayacak telsiz cihazlarının yetersizliği idi. Gemi topçularıyla uçaklar arasında iş birliği sağlamak amacıyla 1914 yılının sonunda RNAS uçaklarında telsiz telgraf cihazlarının kullanılması benimsemişti. Ancak; Ark Royal'daki deniz uçaklarına tahsis edilen, mors koduyla telsiz işaret gönderen iki adet cihaz çok sorunluydu. Bir bahriye mühendisi tarafından tasarlanan ve Sterling Telephone Company firması tarafından üretilen telsiz setleri deneysel aşamadan henüz çıkmışlardı ve çok sık arıza yapıyorlardı. Telsizle gönderme yapılabilmesi için yerden havalandıktan sonra uzun bir anten kablosunun uçaktan salınması gerekiyordu. Telsiz işaret gönderme cihazı ve aküsü oldukça ağırdılar. Ağırlık uçakların performansını etkilediği gibi telsiz setlerinin uçaktan uçağa aşınması da son derece zahmetli bir işti; taşıma sırasında cihazların hasar gördüğü de oluyordu. Uçaklara yüklenen telsiz cihazları Mors kodu işaretler gönderebiliyor ancak alma yapamıyordu.<sup>490</sup> Denizdeki veya karadaki birliklerden uçaklara mesaj gönderilmesi gerektiğinde işaret lambası, işaret fişeği veya yere serilen beyaz bezler kullanılıyordu. Kullanılan yöntem ne olursa olsun uçakla denizdeki veya karadaki birlikler arasındaki haberleşmeden sağlıklı bir sonuç elde edilemiyordu. İletişim teçhizatının yetersizliği

<sup>487</sup> Roskill, **a.g.e.**, s. 242. Ash., **a.g.e.**, s. 265.

<sup>488</sup> **a.g.e.**, s. 267.

<sup>489</sup> **a.g.e.**, s. 257.

<sup>490</sup> Jones, **The War in the Air, Vol. 2**, s. 14-15. R. D. Layman, **OTF V9N1**, s. 8.

nedeniyle havadan keşif raporları ancak uçak yere inince verilebiliyor, bilginin ihtiyaç duyan komuta kademesine ve birliklere ulaşması gecikiyordu. Topçuların atışları için yapılan görevlerde de netice alınmadığı için havacılarla donanma veya kara topçularının birbirlerine karşı hoşnutsuzluğu artıyordu. RNAS 3. Filo Çanakkale Cephesi'ne sevk edildiğinde filoda telsiz cihazı yoktu. Filoyu cepheye sevk eden en üst komuta mevkiinin ve filonun kendi komuta heyetinin öngörüsüz olduğunu açıkça ortaya koyan bu eksik cephedeki donanma gücü tarafından, uçaklarda taşınabilecek derme çatma telsiz cihazları hazırlanarak giderilmeye çalışıldı.<sup>491</sup>

Beş uçak taşıyan Ben-my-Chree deniz uçağı ana gemisinden beklenen asıl görev, Ark Royal'dakilere göre daha kuvveti motorlara sahip olan deniz uçakları ile Osmanlı Ordusu deniz hedeflerine karşı havadan torpido taarruzu gerçekleştirmesiydi. Gemiye bağlı görev yapan Short Admiralty Type 184 deniz uçaklarının 225 bg Sunbeam motorları ile 14 inçlik Whitehead torpidolarını Osmanlı Ordusu deniz hedeflerine kadar taşıyabilmesi bekleniyordu. Ancak; kendisi de pilot olan geminin kaptanı Yb. Malone uçak motorlarının sıkça arıza çıkarması ve güvenilmez olmaları nedeniyle uçuş görev sürelerini bir saatten kısa tutuyordu.<sup>492</sup> 12 Haziran 1915'te İzmir Körfezi'ndeki hedeflere karşı düzenlenen torpido harekâtında uçakların kendilerinden beklenen görev için yetersiz olduğu açıkça ortaya çıktı. Torpido yükünün ağırlığı nedeniyle tek kişiyle (sadece pilot) uçuşa hazırlanan ve yakıt yükünün sadece yarısını alan uçaklar denizden kalkamadı. Uçaklar deniz üzerinde hız almaya çalışırken torpidolar dalgalar ve sarsıntılar nedeniyle yerlerinden çıkarak denize düştü.<sup>493</sup> 12 Ağustos 1915'te, deniz havacılık tarihinde havadan torpido atarak deniz hedefini vuran ilk başarılı harekât Çanakkale Cephesi'nde gerçekleşti.<sup>494</sup> Çanakkale Cephesi'nde girişilen üç torpido harekâtından birinde deniz uçağı motor arızası nedeniyle denize inerek hedef aramak ve deniz üzerindeyken torpidosunu atmak zorunda kaldı.<sup>495</sup> Deniz uçaklarının yetersiz olduğu anlaşıldığı için bir daha torpido harekâtı yapılmadı. (Ek-16)

İngiliz Ordusu hava gücünün en önemli eksiğı uçaklarının çok büyük bir kısmında savunma veya taarruz amaçlı makineli tüfek bulunmamasıydı. İlk defa Eylül 1914'te

<sup>491</sup> Samson, **a.g.e.**, 219, 222-223.

<sup>492</sup> Dolan, **a.g.e.**, 291.

<sup>493</sup> Burns, **Over The Front**, Vol. 9, No. 2, s. 153.

<sup>494</sup> Torpido harekâtına ait raporun aslı için bkz. Roskill, **a.g.e.**, ss. 221-223.

<sup>495</sup> Burns, **Over The Front**, Vol. 9, No. 2, ss. 156-159.

Fransa cephesindeki birliklere makineli tüfekle donatılmış uçaklar gönderildi.<sup>496</sup> Çanakkale Cephesi'ne sevk edilen deniz ve kara uçakları arasında makineli tüfek takabilme kabiliyeti bulunan uçakların motor gücü düşük olduğundan veya silah sistemini etkin olarak kullanmaya uygun olmadıklarından uçuş görevlerine genellikle makineli tüfek takmadan çıkıyorlar veya o uçaklar hiç kullanılmıyordu. RNAS 3. Filo emrinde bulunan Sopwith Tabloid uçaklarının makineli tüfekleri pervane arasından motorla senkronize olarak ateş edemediğinden filo komutanı Yb. Samson tarafından kifayetsiz olarak nitelenmişlerdi.<sup>497</sup> Yukarıda bahsi geçen Breguet uçağı makineli tüfek takabiliyordu. Ancak; arızalardan dolayı ikisi tamamlanamayan toplam üç uçuştan sonra görev yapmadı.<sup>498</sup> Temmuz 1915'te cepheye gelen Nieuport 10 kara uçaklarına makineli tüfek takılabiliyordu. Ancak; uçağın uçuş doğrultusuna göre yukarıya doğru 45 derece açı ile ateş edebiliyordu. Ayrıca; makineli tüfeğin atış hattı ile makineli tüfeği kullanacak olan pilot veya râsıdın nişan hattı aynı çizgi üzerinde değildi. Bu nedenle; makineli tüfeği kullanan kişi tarafından hedefe nişan almak ve rakip havacıları vuracak isabetli atış yapmak mümkün olmuyordu.<sup>499</sup> Uçaktaki silah sisteminin konumunun uçağın hava muharebesindeki etkinliğinde çok büyük rolü vardı. Arkadan motorlu uçaklarda; pilotun arkasında oturan râsıdın kullanması için takılan makineli tüfeğin atış alanı uçağın önü ve kısmen yan taraflarına doğru çok sınırlıydı. Uçakların çoğunda makineli tüfek gibi etkin bir silah sistemi bulunmaması onları Osmanlı Ordusu hava gücünün makineli tüfek silah sistemi ile donatılmış uçakları karşısında hem savunmasız hem de taarruz imkânından yoksun bırakıyordu. (Ek-17)

Hava gemileriyle ilgili olarak Almanya, Fransa ve İtalya'da yaşanan gelişmeler İngiltere'de bu konunun önemini ve alınması gereken önlemlerin araştırılmasını gündeme getirdi.<sup>500</sup> 1912 yılının sonuna doğru Churchill ile Donanma Komutanı Arthur K. Wilson arasında hava gemilerinin denizcilik ve havadan bombardıman için faydası olup olmadığı konusunda çok belirgin görüş ayrılığı doğmuştu. Wilson geleceğin havadan ağır taşıtlara, yani uçaklara ait olduğunu söylüyordu. Karşı görüşü savunan Churchill'in desteği sayesinde RNAS Havacılık Dairesi Direktörü (*Director of the Air*

<sup>496</sup> Raleigh, **a.g.e.**, s. 249-250.

<sup>497</sup> Samson, **a.g.e.**, s. 223.

<sup>498</sup> **a.g.e.**, s. 242, 252.

<sup>499</sup> Samson, **a.g.e.**, s. 266.

<sup>500</sup> Roskill, **a.g.e.**, s. 3.

*Department*) Tuğa. Murray Fraser Sueter hava gemilerinin geliştirilmesi konusunda çalışmalarına devam edebildi.<sup>501</sup> Ancak; Çanakkale Cephesi'ne gönderilen hava gemileri harekât sırasında herhangi bir etkinlik gösteremediler. Albay Sykes'ın talebi üzerine cepheye SS sınıfı hava gemileri gönderildi. RNAS 2. Hava Gemisi Birliği 2 Ağustos 1915'de Gökçeada'ya vardı. Kısa bir süre sonra bez kaplı bir hangar kuruldu, hava gemilerinden sadece biri şişirildi ve denizaltı gözetleme devriye görevi yapmaya başladı. Denizatlılara karşı henüz herhangi bir taarruz silahı geliştirilemediği için devriye görevi göstermelik kalıyordu. Alb. Sykes'da cepheye yeterli sayıda uçak gönderilmediği için çaresizlikten dolayı hava gemileri talep ettiğini ifade ediyordu.<sup>502</sup> (Ek-18)

İngiltere'de havacılığın gelişimine karşı sergilenen bağınaz tutumun yanı sıra ülkenin yönetiminden sorumlu olan politikacıların ve savunmasından sorumlu olan askerlerin kibirli tutumları nedeniyle İngiltere topraklarına havadan gelebilecek tehditlere karşı yerden havaya savunma sistemi geliştirilmesi düşünülmemişti. Stratejik yerlerin uçaksavarlarla savunulması İngiltere kabinesinde ilk olarak 3 Eylül 1914'teki toplantıda gündeme geldi. Kara kuvvetlerinin uçaksavar sistemleri için ayırabileceği insan ve silah kaynağı yoktu. Görev donanmaya verildi. Donanmanın da kaynakları çok kısıtlıydı ama “Kraliyet Donanma Gönüllü İhtiyatı (*Royal Naval Volunteer Reserve-RNVR*)” bünyesinde “Uçaksavar Gücü (*Anti-Aircraft Corps*)” oluşturuldu.<sup>503</sup> Dolayısıyla uçaksavar konusundaki her türlü faaliyet Donanma Bakanı Churchill'in yetki ve sorumluluk alanındaydı. Buna rağmen; Çanakkale Cephesi'ne sevk edilen RNAS 3. Filo'nun hava taarruzlarına karşı savunulması için uçaksavar silahlarıyla donatılması düşünülmemişti. Bu durum ciddi bir komuta ve teşkilat zaafı olduğunu bir kez daha açıkça ortaya koymaktadır. Cephedeki filo kendi çözümünü geliştirene kadar hava taarruzlarına karşı savunmasız durumda kaldı. RNAS 3. Filo donanma gemilerinden ödünç aldığı 12 librelük topu sahile vurmuş olan bir palamar şamandırası üzerine

<sup>501</sup> Churchill'in 25 Nisan 1912 tarihindeki CID toplantısında hava gemileri konusunda araştırma ve yatırım yapılmasını talep etmesiyle ilgili toplantı tutanağı için bkz. Roskill, **a.g.e.**, s. 40. Churchill değişik yıllarda yayınlanmış anılarında, muharebe gücünü düşük bulduğu için hava gemilerine yatırım yapılmasını önlemek amacıyla politik gücünü kullandığını yazmıştır; bkz. Winston S. Churchill, **The World Crisis, 1911 - 1918, Volume I**, s. 266. Ancak; arşiv belgeleri kendisini yalanlamaktadır.

<sup>502</sup> Ash, **a.g.e.**, s. 269.

<sup>503</sup> İngiltere'de savaş öncesinde uçaksavar sistemleri üzerine düşünülmendiği, stratejik yerlerin hava taarruzlarına karşı uçaksavarlarla savunulması konusunun ancak 1914 yılı Eylül ve Ekim aylarında parlamentoda görüşülmesi ve görevin Donanma Bakanlığına verilmesiyle ilgili notlar ve “hizmete özel” raporlar için bkz. Roskill, **a.g.e.**, ss. 167-179.

yerleştirerek uçaksavar silahı olarak kullanmak istedi. Ancak, ilk kullanımında, geri tepmenin şiddetiyle top şamandırayı kırarak içine düştü.<sup>504</sup> Daha sonra, kara ordusundan ödünç alınan 3 librelik seri ateşli toplar, esir alınan Osmanlı Ordusu askerlerine hazırlatılan mevzilere yerleştirilerek uçaksavar silahı olarak kullanılmaya çalışıldı. Ancak; hazırlanan mevzi topun sadece yükseliş açısını büyütmeye yarıyordu. Top döner kaide üzerinde olmadığı için yana döndürme imkânı yoktu. Bu nedenle; RNAS 3. Filo uçaksavar topları filonun havaalanına taarruz eden Osmanlı Ordusu uçaklarına karşı etkisizdiler. Kara ordusundan ödünç alınan makineli tüfekler de filonun kendi imkânlarıyla yaptığı alçak kaideler üzerine yerleştirilmişti. Kaideler çok alçak olduğu için bunlarla ayakta, hedefe rahat nişan alınabilen pozisyonda atış yapma imkânı yoktu. Yere oturarak yapılan atışta da hedefin makineli tüfekte yana doğru izlenmesi çok güçtü. Bu nedenle; uçaksavar makineli tüfekleri filonun havaalanına taarruz eden Osmanlı Ordusu uçaklarına karşı etkisizdiler. (Ek-19)

İngiliz Ordusu hava gücü cephede kendisinden beklenen görevleri yerine getirecek teçhizat yönünden zayıf olduğu gibi, cepheye sevk edilen teçhizatın ikmali ve idamesi bakımından da sıkıntı çekmekteydi. İngiliz deniz hava gücünün cephede karşılaşacağı lojistik problemler, Ark Royal'in kaptanı yıpranmış uçakların yerine Mart ayında yenilerini istediğinde kendini gösterdi. Yb. Clark-Hall motoru kuvvetli olan Short Admiralty Type 135 deniz uçaklarından talep etmişti. Gelen uçak ise uçuş görevlerinin %50'sinde arıza çıkaran Wight deniz uçağı modelindendi. Uçağın cepheye nakledilmesinde kullanılan ambalajın çok kötü olması sebebiyle parçalarının toplanıp uçağın uçuşa hazır hale getirilmesi günlerce sürdü. 19 Nisan'da gelen 2 adet Sopwith Type 860 uçakları ise motorları için gerekli olan yağ gelmediğinden bu eksikleri İngiltere'den getirilene kadar bir ay süreyle görev yapamadılar.<sup>505</sup>

Cepheye gönderilen uçakların çok farklı modellerde olması, motorlarının da farklı tip, model ve markalardan olması lojistik problemlerinin daha da büyümesine neden oluyordu. Ark Royal'de yedi farklı model deniz uçağı, bu uçaklarda su soğutmalı ve hava soğutmalı tipten yıldız ve sıralı model üç ayrı markadan motor kullanılıyordu. Ben-my-Chree deniz uçağı ana gemisinde Ark Royal'deki uçaklar dışında ayrı bir model daha deniz uçağı bulunuyordu. 1915 yılı sonunda Gelibolu Yarımadası'nın

<sup>504</sup> Samson, a.g.e., s. 250.

<sup>505</sup> Layman, **Over The Front**, s. 13.



tahliye edilmesine kadar geçen sürede RNAS 3. Filo tarafından İngiliz ve Fransız yapımı 10 farklı model kara uçağı kullanıldı. Bu uçaklarda su ile soğutmalı ve hava ile soğutmalı tipten devvar, yıldız ve sıralı model altı ayrı markadan motor bulunuyordu. Filo komutanı Yb. Samson, bu kadar birbirine benzemez uçak ve motorun büyük bir sorun olduğundan şikâyetçiydi.<sup>506</sup> Ağustos ayının sonunda cepheye ulaşan RNAS 2. Filo beraberinde gelen uçaklarla cepheye üç farklı model uçak daha gelmiş oldu. Cephedeki uçak modellerinin bu kadar farklı olmasının hem uçucu personel, hem yer destek personeli, hem de lojistik destek yönünden içinden çıkılmaz bir durum yarattığını gören Alb. Sykes, 21 Ekim 1915'te gönderdiği raporda cephedeki filoların aynı modelden uçaklarla donatılması gerektiğini bildırıyordu. Donanma Bakanlığı ise sanki bu raporu hiç görmemiş gibi davranarak, cevaben gönderdiği 14 Aralık 1915 tarihli telgrafta cepheye altı farklı model uçak gönderildiğini bildırıyordu.<sup>507</sup> Bu durum; cepheyle cephe gerisi arasındaki iletişim eksikliğini, aynı zamanda da ciddi bir komuta ve teşkilat zaafı olduğunu bir kez daha açıkça ortaya koymaktadır.

İngiltere'den gönderilen yedek parçalar, kat edilmesi gereken denizlerdeki iyi hava koşulları altında bile Çanakkale Cephesi'ne ancak iki haftada ulaşırıyordu.<sup>508</sup> İkmal malzemesi getiren gemilerin manifestoları genellikle eksikti, levazım subayları sandıkları açana kadar içlerinde ne olduğunu bilmiyorlardı.<sup>509</sup> Uçaklar ve motorları cepheye farklı sandıklar içinde parçalara ayrılmış olarak gönderildikleri için filoya ulaşan uçakların ve motorların birçok parçası eksik çıkırıyordu. Sandıklardan uçaklara uygun olmayan motorlar, motorlara uygun olmayan pervaneler çıkırıyordu; çeşitli parçaları birleştirmek için gerekli aletler bile bazen çıkırıyordu.<sup>510</sup> RNAS 3. Filo'nun yedek parça sıkıntısı ve bundan dolayı bakım-onarım faaliyetlerin zayıf olması Fransız Ordusu hava gücünü oluşturan MF 98T Filosu'nun da dikkatini çekmişti.<sup>511</sup> Parçalar bulunana

<sup>506</sup> Samson, *a.g.e.*, s. 5.

<sup>507</sup> Roskill, *a.g.e.*, s. 242. Bahsi geçen olgular ve kaynaklarda yer alan veriler İtilaf Devletleri Orduları hava gücünün komuta kademesi ve lojistik destek zaaflarını açık biçimde ortaya koymaktadır.

<sup>508</sup> BDHTH-C8, *a.g.e.*, s. 234.

<sup>509</sup> Moorehead, *Gallipoli*, s. 228. İkmal malzemelerinin nakliyesinde ve boşaltma limanlarında yaşanan karışıklık sadece hava gücünün lojistik ihtiyacına özgü değildi. Kara ordusunun lojistik ihtiyaçlarında da aynı büyük kargaşa yaşanmaktaydı. Herhangi bir askeri birliğe tahsis edilmiş olan arabalarla hayvanlar, toplarla cepaneleri, yiyecekler ayrı gemilere yüklenmişti. Gemilerle gelen malzemenin tamamı limana boşaltıldıktan sonra tahsis edildikleri birliklere göre ayrılıyor, birbirini tamamlayan malzemeler bir araya getirilerek yeniden gemilere yükleniyor ve ihtiyaç duyulan yerlere sevk ediliyordu; bkz. Ogländer, *Gallipoli Vol. 1*, s. 116-117.

<sup>510</sup> Ash, *a.g.e.*, s. 249.

<sup>511</sup> Garsonnin, #92, s. 342.

kadar veya gerekli parçalar ve aletler İngiltere'den getirilene kadar uçaklar görev yapamaz halde bekliyordu. Ege Denizi'nin rutubetli, rüzgârlı ve sıcak havasında açıkta bekletilen uçaklar çabuk yıpranıyorlar ve güvenli uçuş vasıflarını yitiriyorlardı.<sup>512</sup> (Ek-20)

Çanakkale Cephesi'ndeki deniz hava gücünü takviye etmek üzere cepheye gönderilen RNAS 3. Filo'nun cephede konuşlanmasında da lojistik eksiklikler sebebiyle problemler yaşandı. Filo'nun cepheye sevk edildiğini bilgisini alan Clark-Hall üzüm bağı olan bir araziyi kiralamış ve yerel halktan erkek işçiler kullanılarak arazinin kara uçakları için havaalanı olarak hazırlanmasını sağlamıştı.<sup>513</sup> Bozcaada'da uçakları getiren gemilerin yanaşmasına ve yüklerini vinç yardımıyla indirmesine uygun iskele bulunmamaktaydı. Bu nedenle; uzunluğu 14 metreyi bulan büyük ahşap sandıklar içinde gelen uçakların karaya çıkarılmasında ve havaalanına taşınmasında güçlük çekildi. Uçakları, yedek parçaları ve hava gücünün ihtiyacı olan diğer teçhizatı ihtiva eden büyük ahşap sandıklar Ark Royal'in buharlı vinçleri ile sandıkları getiren geminin güvertesinden alınarak denizdeki sandal veya filikalar üzerine kurulmuş platformlara indiriliyordu. Ark Royal bu faaliyetlerle meşgul olduğu zamanlarda asli görevi olan hava gücü desteğini veremiyordu. Filikalar kumsala gelince sandıklar insan ve hayvan gücüyle kıyıda kurulmuş olan rampadan karaya çıkarılıyor ve buradan da yine insan ve hayvan gücüyle toprak yol üzerinden havaalanına naklediliyordu.<sup>514</sup> Bu iş için insan gücü olarak cephedeki savaş gemilerinin mürettebatı çalışıyordu. Bu durum; söz konusu savaş gemisinin ada yakınında demirlemesine, asli görevi olan muharebe görevinden düşmesine, mürettebatının da yorulmasına ve yıpranmasına neden olmaktaydı.<sup>515</sup>

<sup>512</sup> Ash, **a.g.e.**, s. 241.

<sup>513</sup> Jones, **The War in the Air, Vol. 2**, s. 25. Samson, **a.g.e.**, s. 220-221. Moorehead, **Gallipoli**, s. 122. Moorehead'in kitabında üzüm bağının düzeltilerek havaalanı olarak hazırlanmasında erkek işçilerin çalıştırıldığı yazmasına rağmen kitabın Türkçe çevirisinde yanlış olarak "... Rum kadınların yardımıyla ..." pist inşa edildiği yazılmıştır. Birçok çeviri hataları içeren Türkçe çeviri yayını orijinal yayınlara karşılaştırmadan ve kaynak göstermeden alıntı yapan başka çalışmalarda da asılsız olan "*Rum kadınların yardımıyla*" ifadesini kullanmıştır; bkz. Mütercimler, **a.g.e.**, s. 242. Bilimsel araştırma disiplininin yoksun olan bu çalışmalar Çanakkale Cephesi'nde hem havacılık faaliyetleri hakkında hem de genel olarak yapılan değerlendirmelerde yanlış yargıların oluşmasına neden olmuştur.

<sup>514</sup> Samson, **a.g.e.**, s. 220-221.

<sup>515</sup> Vengeance muharebe gemisi 26 - 28 Mart 1915 tarihlerinde RNAS 3. Filo için Abda yük gemisiyle gelen teçhizatın adaya indirilmesinde görev yaptığı için Bozcaada'da demirli kaldı. Bkz. The National Archives, **ADM 53/67111**, Ship's Log, HMS Vengeance, 26 March 1915 - 28 March 1915.

RNAS 3. Filo komutanı Yb. Samson hatıratında uçucu mürettebat dâhil çeşitli hizmetler için personel sıkıntısı çektiğinden birkaç kez bahsetmektedir.<sup>516</sup> Adalarda kurulan askeri havaalanlarının ve uçaksavar mevzilerinin inşaatında Osmanlı Ordusu'ndan esir alınan askerleri de kullanmıştır.<sup>517</sup> Hem askeri havaalanı inşaatında hem de özellikle havaalanı civarındaki uçaksavar mevzilerinin inşaatında savaş esirlerini kullanarak 1907 Lahey Konferansı'nda kabul edilen sözleşmeyi ihlal etmiştir.<sup>518</sup> (Ek-21)

İtilaf Devletleri Orduları hava gücü için adalarda kurulan havaalanlarının tesisleri hem uçaklar hem de personel için uygun şartlar sağlamıyordu. Uçaklar açık havada, sıcak, soğuk, rutubet, yağış, rüzgâr ve rüzgâr tarafından savrulan kumun etkisi altında çabuk yıpranıyordu. Bez hangarlar şiddetli rüzgârla yıkılma, hangar içindeki uçak ve diğer teçhizata hasar verme riski taşıyordu.<sup>519</sup> Havacı personel arasında sadece üst rütbeli subaylar taş evlerde barınma lüksüne sahipti. Diğer personel; subaylar, astsubaylar ve erat dâhil, toprak üzerine kurulmuş bez çadırlarda veya uçakların nakliyesinde kullanılan ahşap sandıklarda barınıyordu.<sup>520</sup> Donanma karadaki havaalanında konuşlanmış olan birliklerinin yiyecek ve su ihtiyacını düşünmemişti. Bu nedenle RNAS 3. Filo ve daha sonra cepheye gelen RNAS 2. Filo yiyecek ve su ihtiyacını adadaki yerel imkânlarla, hatta ördekleri avlayarak karşılamak durumunda kalmışlardı.<sup>521</sup> (Ek-22)

İtilaf Devletleri Ordularının Gelibolu Yarımadasına amfibi çıkarma harekâtı sırasında ve sonrasında bölgenin coğrafyası ve iklim koşullarıyla ilgili olarak yaşadıkları sıkıntılar hava gücünü de etkiliyordu. Çanakkale yöresinde rüzgâr en sık olarak (yıl içinde %35-%50 sıklığında) kuzey-kuzeydoğu (yıldız-poyraz arası) yönlü ve bu yönden yıllık ortalama 4.68 m/s hızla esmektedir. Esmesıklığı düşük olmakla birlikte, yaz ayları dışında, yıllık ortalama 6.06 m/s hızında güney-güneydoğu yönlü rüzgâr da esmektedir. Bozcaada civarında da egemen rüzgâr yönü kuzey-kuzeydoğu olup, yıllık

<sup>516</sup> Samson, **a.g.e.**, s. 224, 259.

<sup>517</sup> Jones, **The War in the Air, Vol. 2**, s. 62. Samson, **a.g.e.**, s. 257-258.

<sup>518</sup> **Laws and Customs of War**, Hague, 18 October 1907, Chapter II, Article 6.

<sup>519</sup> Samson, **a.g.e.**, s. 220, 224.

<sup>520</sup> Samson, **a.g.e.**, s. 263.

<sup>521</sup> Samson, **a.g.e.**, s. 220, 263, 269. Samson hatıratında filonun uçakları ile adalardaki bataklık gölleri üzerinde uçarak ördek avladıklarından bahsetmektedir. Bu uçuşların her birinde uçak gibi değerli bir savaş aracını risk altına soktuğunun, yedek parça ve yakıt gibi ikmal maddelerinin temininde zorluklar yaşarken bu yaptığının bir israf olduğunun idrakine varamadığı anlaşılmaktadır. Yiyecek konusunda çekilen sıkıntının adalardaki yerel halk tarafından nasıl suistimal edildiği çeşitli hatıratlarda yer almaktadır; bkz. Moorehead, **Gallipoli**, s. 228.

ortalama hızı 8.11 m/s'dir.<sup>522</sup> Rüzgârların yıllık ortalama hızları değerlendirildiğinde; Çanakkale civarında uluslararası Beaufort skalasına göre deniz durumu genellikle 3'dür. İtilaf Devletleri Orduları deniz hava gücünün göreve çıktığı adalar civarında deniz durumu genellikle 4'dür. Cepheye hareketten önce İngiltere'de düzenlenen raporda 3 şiddetinde deniz durumunda görev yapamayacağı belirtilen Ark Royal'e yüklenmiş deniz uçaklarının çoğu kez denizden kalkamamasının ve çeşitli kazaların yaşanmasının temel sebebinin, daha önceki çalışmalarda dikkate alınmayan coğrafi konuyla ilgili olduğu anlaşılmaktadır.<sup>523</sup>

Rüzgâr şiddeti adalardaki havaalanlarını kullanan RNAS filoları kara uçaklarının da uygun şartlarda görev yapmasına engel olmuştur. RNAS 3. Filo cepheye ilk vardığı gün bölgede sürekli esen rüzgârların olumsuz etkisini tüm şiddetiyle yaşamıştır. Gemiyle gelen uçak sandıklarının adaya indirilmesi şiddetli rüzgâr nedeniyle birkaç gün gecikme ile başlamış ve filonun göreve hazır hale gelmesi ancak beş günde tamamlanmıştır. Filo personeli rüzgâr şiddetinin azalacağı günleri bez hangarın içinde üşüyerek ve hangarın her an yıkılacağı endişesiyle bekleyerek geçirmiştir.<sup>524</sup>

Daha ilk günlerden rüzgârlı hava nedeniyle görev yapamayan RNAS 3. Filo'nun komutanı Yb. Samson, Kora. Robeck'e "*hava nasıl olursa olsun sürekli keşif uçuşu yapacağımızı garanti ederim*" derken düşüncesizce konuşmuş ve asla tutamayacağı bir sözü vermişti. 27 Nisan 1915'te kuzeyden esen şiddetli rüzgâr nedeniyle tüm uçuşlar durunca, Org. Hamilton günlüğüne "*balonlar veya uçaklar fark etmez, Ege Denizi havacılar için katlanılamaz bir yer*" notunu düşüyordu. Havacı olarak hava şartlarının görevini ne kadar çok etkileyeceğini daha iyi takdir etmesi gereken Yb. Samson ise durumu idrakten çok uzaktı.<sup>525</sup>

<sup>522</sup> Murat Türkeş, "Türkiye'nin ve Çanakkale Yöresinin Rüzgar Klimatolojisi", **Türkiye'de Enerji Politikaları ve Yenilenebilir Enerji Kaynakları Paneli**, 25 Mayıs 2013. 1916 yılında İngiltere'de Donanma Bakanlığı ve Savaş Bakanlığı için hazırlanmış olan iklim şartları raporunda da, 1902-1913 yılları arasına ait meteoroloji gözlemlerine dayanarak, bölgede denizin kabarmasında kuzey-kuzeydoğu yönlü rüzgârların etkili olduğu belirtilmektedir; bkz. **Notes on Climate and Other Subjects in Eastern Mediterranean and Adjacent Countries**, His Majesty's Stationary Office, 1916, ss. 28-31.

<sup>523</sup> Çanakkale Cephesi'ne açılmadan önce Ark Royal hakkında yazılan rapor için bkz. Roskill, **a.g.e.**, ss. 201-204.

<sup>524</sup> Samson, **a.g.e.**, s. 219-220. Jones, **The War in the Air, Vol. 2**, s. 24.

<sup>525</sup> Samson, **a.g.e.**, s. 219. Hamilton, **Gallipoli Diary, Vol. I**, s. 163. Tutulmayan sözler Çanakkale Cephesi'ndeki İtilaf Devletleri Donanması komutanlarının deniz havacılar karşı hissettiği genel güvensizlik duygusunu haklı çıkarıyordu.

Hava şartları balon gemilerine bağlı olarak görev yapan uçurtma balonların görevlerinin de aksamasına neden olmuştur. Havanın puslu olması nedeniyle görüş mesafesinin düştüğü günlerde balon gemileri Mondros Limanı'nda demirli kalmış, Gelibolu Yarımadası'ndaki askeri hareketlere katkıda bulunamamışlardır.<sup>526</sup> (Ek-23)

Adalardaki arazinin de uygun olmaması nedeniyle kara uçakları için havaalanı inşa edilmesinde güçlüklerle karşılaşmıştır. Arazi yapısı ve uygun mekân bulunabilmesi nedeniyle kara uçaklarında oluşan filoların kullanımı için ilk havaalanı Bozcaada'da inşa edilmiştir. Bozcaada havaalanı Seddülbahir'e yaklaşık 28 km, Suvla Körfezine yaklaşık 55 km, harekât bölgesine ortalama 42 km uzaklıktadır. Birinci Dünya Savaşı'nın ilk yıllarında bu mesafeler uçaklar için oldukça uzundur. Ortalama hızları saatte 100 km civarında olan kara uçakları için uçuş süresinin yaklaşık % 40'ı görev bölgesine gidiş ve dönüşte harcanmaktadır.<sup>527</sup>

Alb. Sykes'ın raporundan sonra cephedeki hava gücü birliklerini cepheden sorumlu komutanın karargâh merkezine daha yakın bir yerde ve tek komuta altında toplamak için Gökçeada'da yeni bir havaalanı inşa edildi. Böylece harekât bölgesine olan mesafe yaklaşık üçte bir oranında kısalmış oldu. Gökçeada'da havaalanı olarak kullanılan ilk mevki rüzgârlara açık ve denize doğru yarla biten bir alandı. Coğrafya şartları ve iklim koşulları buradan da görev yapmayı zorlaştırıyordu. Meydana gelen kazalardan birinde bir İngiliz havacı hayatını kaybetti, ikisi ağır üç kişi yaralandı.<sup>528</sup>

Çanakkale Cephesi'ndeki İtilaf Devletleri Orduları hava gücü meteoroloji bilgisi için donanmanın sağladığı hizmete bağımlıydı. Hava birlikleri düzenli meteoroloji bilgisi alamadıkları gibi, elde edebildikleri de havacıların ihtiyaçları değil, donanmanın ihtiyaçları gözetilerek hazırlanmış bilgilerdi. Bölgedeki şiddetli rüzgârlar hava gemilerini de olumsuz olarak etkiliyordu. Hava gemilerinin barındığı ahşap iskeletli ve bez kaplı hangar yüksek olduğu için orta şiddette rüzgârlardan bile etkileniyordu.

<sup>526</sup> Hava şartları nedeniyle Hector ve Canning balon gemilerinin limanda demirli kalması hakkında Alb. Sykes'ın raporu için bkz. The National Archives, ADM 137/177, folio 434.

<sup>527</sup> Samson, a.g.e., s. 219-220. Jones, *The War in the Air*, Vol. 2, s. 24-25, 59, 76. Moorehead, *Gallipoli*, s. 123.

<sup>528</sup> Samson, a.g.e., s. 262. Jones, *The War in the Air*, Vol. 2, s. 63. Oliver, a.g.e., s. 130. Hamilton, *Gallipoli Diary*, Vol. I, s. 123.

Fırtınalı bir havada hangarın ve içindeki hava gemisinin hasar görmesi nedeniyle cephede hava gemilerinin kullanımına son verilecekti.<sup>529</sup>

Oldukça sık olarak motor arızası yaşayan deniz uçakları acil bir durumda ancak denize güvenli iniş yapabiliyorlardı. Bu nedenle deniz uçaklarıyla uçan pilotlar keşif veya atış tanzim görevlerinde kara üzerinde fazla içeriye gitmemeyi tercih ediyorlardı. Bu davranış biçimi görev etkinliğinin önemli ölçüde azalmasına neden oluyordu. Kara uçaklarını kullanan pilotlar da acil bir durumda ancak karaya güvenli iniş yapabiliyorlardı. Osmanlı Ordusu uçaksavar ateşinden aldığı isabet veya çeşitli arızalar nedeniyle denize inmek zorunda kalan kara uçakları tamamen kaybediliyordu. İtilaf Devletleri Orduları hava gücünden RNAS 3. Filo altı kara uçağını denize indiği için kaybetti.<sup>530</sup> (Ek-24)

İtilaf Devletleri Orduları'nın 25 Nisan'daki amfibi çıkarma harekâtından sonra Seddülbahir bölgesinde oluşturulan havaalanı acil iniş durumu için geçici imkân sağladı. Ancak; Osmanlı Ordusu topçusunun menzili içinde bulunan havaalanına inen uçaklar hemen ateş altına alınıyordu. İtilaf Devletleri Orduları hava gücünün Seddülbahir'deki havaalanını kullanan uçaklar Osmanlı Ordusu topçu atışlarında hasar görüyordu.<sup>531</sup> Seddülbahir'deki İtilaf Devletleri Orduları birlikleri de kendi uçaklarının buradaki alana inmesinden hiç memnun değillerdi. Osmanlı Ordusu topçusunun havaalanına inen uçaklara açtığı yoğun ateş onların hayatını tehdit ediyordu. Birliklerden gelen şikâyetler ve inen uçakların da hasar görmesi sebebiyle Seddülbahir'deki havaalanı çok acil durumlar dışında kullanılmamaya başlandı.<sup>532</sup> (Ek-25)

İtilaf Devletleri Orduları hava gücünden Çanakkale Cephesi'nde beklenen birinci harekât tarzı donanma gemilerinin top atışının tanzim edilmesiydi. Amfibi çıkarma harekâtı yapıldıktan sonra da hava gücünden beklenen temel görev hem donanma hem de kara kuvvetleri topçularının atışının tanzimiydi. Ancak; yukarıda ayrıntılı olarak

<sup>529</sup> Peter Wright, "The RNAS Airship Service & The Air Construction Corp", **Cross & Cockade International**, Vol.32, No.4, 2001, s. 217.

<sup>530</sup> RNAS 3. Filo komutanı Yb. Samson'un raporu için bkz. The National Archives, **AIR 1/664/17/122/699**.

<sup>531</sup> John Graham Gillam, **Gallipoli Diary**, George Allen & Unwin Ltd., 1918. s. 96. Popham, **a.g.e.**, s. 31

<sup>532</sup> Gillam, **a.g.e.**, s. 102. Compton Mackenzie, **Gallipoli Memories**, Doubleday, Doran & Company Inc., 1930, s. 154. Garsonnin, "Commentaires et souvenirs d'un pilote de l'aviation française des Dardanelles", **Revue de l'Armée de l'Air**, #91 (Febr. 1937), s. 156; (bundan sonra "Garsonnin, #91 olarak anılacaktır).

açıklandığı üzere personelin bu görevi etkin şekilde gerçekleştirecek eğitimi ve tecrübesi yoktu. Cephede harekâttan fayda sağlayacak komuta kademesinin ve subayların hava gücünün kendilerine faydası olacağına inancı yoktu. Dahası; hem donanma hem de kara kuvvetleri subaylarının deniz havacılar karşı güvensiz ve düşmanca tutumu vardı. Tarafların gerekçeleri ne olursa olsun; duygular karşılıklıydı, deniz havacılar da donanma ve kara kuvvetleri subaylarının atış tanzimiyle ilgili gönderdikleri mesajları dikkate almamasından şikâyetçiydi. Atış tanzim harekâtının icrası için cepheye sevk edilen hava araçlarının ve askeri teçhizatın teknik özellikleri kendilerinden beklenen görevi yapmaya yeterli değildi. Cephedeki şartlar gerek teçhizatın gerek personelin lojistik ihtiyaçlarını karşılamaya yeterli değildi. Cephenin coğrafi şartları hem lojistik desteğin sağlanmasını hem de harekâtın gerçekleştirilmesini çok güçleştiriyordu. Herhangi bir harekâtın icrasında en temel unsurun insan olduğunun farkında olan Çanakkale Cephesi'ndeki İtilaf Devletleri Orduları komutanı Org. Hamilton bütün bu olumsuz koşullar ve yetersizliklerin atış tanzim harekâtını ne kadar değersiz kıldığını özetliyordu: “*çok iyi bir eğitim almadıkları takdirde deniz havacıların topçu atışının tanzimi gibi önemli bir görevde fayda sağlamaları beklenemez.*”<sup>533</sup>

İtilaf Devletleri Ordularının Çanakkale Cephesi'ndeki genel harekât tarzı sadece donanma gücüyle boğazın geçilmesi şeklindeyken hava gücünden beklenen diğer önemli hava harekâtı boğaza döşenmiş olan deniz mayınlarının keşfedilmesiydi. Ark Royal'in demirlediği, suyun nispeten sığ, durgun ve berrak olduğu koyda, eğitim amacıyla geminin etrafında belirli derinliklerde duracak biçimde yerleştirilmiş mayınların havadan keşfi için yapılan denemelerde yaklaşık 900 metre irtifadan deniz yüzeyinden 5.5 metre derinliğe kadar mayınların havadan görülebileceği belirlenmişti.<sup>534</sup> Ancak; Çanakkale Boğazı'nın nispeten daha derin, çalkantılı ve dibi görünmeyen koyu sularında deniz mayınları aynı derecede kolay görünmüyordu.

<sup>533</sup> Hamilton, **Gallipoli Diary, Vol. I**, s. 286.

<sup>534</sup> Mayın arama denemeleri 3,000 fit (914 metre) irtifadan 18 fit (5.5 metre) derinlikteki mayınlar kullanılarak yapılmıştı, bkz. Jones, **The War in the Air, Vol. 2**, s. 19. Türkiye'de yayınlanan çalışmalarda yanlış olarak 1000 metre irtifadan 8 metre derinlikte mayınların görülebileceği şeklinde ifade edilmektedir; bkz. Kansu, vd., **a.g.e.**, s. 196; Kurter, **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi - I**, s. 255.

Çanakkale Boğaz'ı üzerindeki hava keşif görevlerinde, tesis edilmiş olan savunma tertiplerinin ancak su üstünde kalan kısımlarını görmek mümkündü.<sup>535</sup> (EK-26).

Havadan mayın keşfi yapan deniz havacılar, şartlanmış olarak, boğazın nispeten dar olduğu kesimlerde iki kıyısı arasında karşıdan karşıya geçen mayın hatlarının gölgesini görmeye çalışıyorlardı. Erenköy Koyu gibi boğazın en geniş kesiminde ve kıyıya paralel mayın hattı gölgesi aramıyorlardı. 18 Mart 1915'ten önceki havadan keşif harekâtlarında boğazı enlemesine kesen 10 mayın hattı kısmen keşfedilebilmişti. Donanma gemilerinin tabyaları top ateşine tutuktan sonra boğazdan çıkmak için manevra yaptıkları Erenköy açıklarında Nusrat mayın gemisi tarafından 8 Mart sabaha karşı kıyıya paralel olarak döşenen mayınları 18 Mart taarruzundan önceki 10 gün süresince keşfedemediler.<sup>536</sup> İtilaf Devletleri Orduları hava gücünde görev yapan havacıların eğitim ve tecrübe eksikliği deniz mayınlarının keşfi harekâtında da başarısız olmalarına neden oldu.

Amfibi çıkarma harekâtından sonra Çanakkale Cephesi'nde İtilaf Devletleri Ordularının temel hedefi en az kayıpla en kısa sürede Gelibolu Yarımada'sını ele geçirmek olduğu için hava gücünden beklenen görevde Osmanlı Ordusu savunma birliklerinin yerlerinin ve durumlarının keşfedilmesi ağırlık kazanmaya başladı. Bir kez daha; havacıların eğitim ve tecrübe eksikliğinin yanında teçhizatlarının yetersizliği nedeniyle bu görevde

<sup>535</sup> Çanakkale Boğazı'nı su altından geçerek Marmara Denizi'ne çıkan ve geri dönen İtilaf Devletleri denizaltılarını engellemek amacıyla Nara Burnu ile karşı kıyı arasında denizaltı engel ağı tesis edildi; bkz. BDHTH-C8, a.g.e., s. 233, 272-273, Kroki: 30a, 30b. Söz konusu denizaltı engel ağının şamandıralarının havadan çekilen fotoğrafla tespit edilmiş görüntüsü için bkz. Garsonnin, #91, s. 168.

<sup>536</sup> 18 Mart Çanakkale Boğazı Muharebesi öncesinde İtilaf Devletleri donanması tarafından yapılan mayın arama ve temizleme çalışmaları için bkz. C. V. Osborne, **Smoke on the Horizon: Mediterranean Fighting 1914-1918**, Hodder & Stoughton, 1933 ve Piotr Nykiel, **Minesweeping Operations in the Dardanelles**. Bahsi geçen iki yayına göre, 25 Şubat - 18 Mart 1915 tarihleri arasında Çanakkale Boğazında temizlendiği veya tahrip edildiği düşünülen mayın sayısı 16 adettir. Bu rakam 18 Mart'a kadar boğaza döşenen toplam mayın miktarının (bkz. BDHTH-C8, a.g.e., s. 176+) % 4'üdür. Rezzan Ünalp, "İstanbul-Kahire Seferi ve Ardındaki Tarihi Gerçek", **Türk Hava Kuvvetlerinin 100'üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu**, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, 2013, s. 140'da yer alan; 17 Mart'ta Ütgm. Mehmet Cemal tarafından yapılan keşif uçuşu ile mayınların "birçoğunun" temizlendiğinin rapor edildiği ve Mehmet Cemal'in "rapor etmesi üzerine, Nusret mayın gemisi son 26 mayını Kepez Burnu civarına dökmüştür" şeklindeki anlatı yanlış ve asılsızdır (bundan sonra "Ünalp, İstanbul-Kahire Seferi" olarak anılacaktır). Aynı asılsız hikaye, "Düşmanın bir gece önce Türk mayınlarını tamamen temizlediği ...", Kurt'un çalışmasında da yer almaktadır; bkz. Kurt, **Türk Hava Kuvvetlerinin Kuruluşunda Bağış ...**, s. 72-73. Çanakkale Muharebeleri üzerine birçok yayında Nusrat mayın gemisi tarafından döşenen son 26 mayının döşenme tarihi halen yanlış olarak verilmekte, bazı yayımlar bilinçsizce ve kendi kendini yalanlar biçimde birbiri ile çelişen iki farklı tarih vermektedirler; bkz. Arı, a.g.e., s. 115, 120; Enis Şahin, "Çanakkale Savaşları Kronolojisi", **Çanakkale Tarihi IV** (ed. Mustafa Demir), Değişim Yayınları, 2008, s. 1846, 1848; Enis Şahin, "Kronolojik Çanakkale Savaşları Tarihi", **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**, Cilt: XXV, Sayı: 73 (Mart 2009), s. 120, 123.



de etkin olamadılar. Çanakkale Cephesi'nde, Gelibolu Yarımadası'na hâkim durumu nedeniyle en önemli stratejik hedef olan Alçıtepe'nin İtilaf Devletleri Orduları tarafından ele geçirilmesi için 6-8 Mayıs 1915 tarihlerinde gerçekleştirilen İkinci Kirte Muharebeleri hava gücünün Osmanlı Ordusu'nun durumunu tespit etmek amaçlı harekâtta yetersizliğini açıkça ortaya koydu. İtilaf Devletleri Orduları 8 Mayıs akşamüzeri tüm güçleriyle taarruza geçmeden önce, topçuları mühimmattan tasarruf etmeyi hiç düşünmeden o zamana kadarki en yoğun topçu ateşini açtılar. Ancak; İkinci Kirte Muharebesi'nin başladığı 6 Mayıs'tan beri hava gücü Osmanlı mevzileri hakkında hiçbir hava keşif raporu veremediği için mühimmat boş yere harcandı, Osmanlı mevzileri üzerinde isabet ve tesiri olmadı. Taarruz eden düşman kuvvetleri Osmanlı mevzilerinden açılan ateş altında büyük zayıyat verdi.<sup>537</sup> Org. Hamilton'un muharebeden sonra Savaş Bakanı Kitchener'e çektiği telgrafın ilk cümlesi, hava keşif harekâtının gerçekleştirilememiş olmasının acı neticesini bildiriyordu: "*Hedefime varamadığım için harekât başarısızlıkla sonuçlanmıştır.*"<sup>538</sup>

İtilaf Devletleri Orduları hava gücünün havadan bombardıman harekâtlarının etkinliği de çok düşüktü. Ark Royal'le cepheye gelen havacıların havadan bomba atma konusunda tecrübeleri yoktu. RNAS 3. Filo havacılarının Çanakkale Cephesi'ne sevk edilmeden önce Belçika'da yaşadıkları tecrübeler, herhangi bir nişangâh sistemi olmadan uçaktan atılan bombaların isabet yüzdesinin çok düşük olduğunu açıkça ortaya koymuştu. Nişangâh sistemi olmadığı için uçağın hızı, yerden yüksekliği, hedefe mesafe, rüzgârın hızı ve yönü konusundaki tahmine göre bombalar uçaktan salınıyordu. Çanakkale Cephesi'nde bombalar çok nadir olarak hedefe hasar verebilecek kadar yakınına düştüler.<sup>539</sup> (Ek-27)

Bomba salma mekanizmalarının arıza yapması bombardıman harekâtlarını yerdeki hedeften daha çok uçağın kendisi için bir tehdit haline getiriyordu. Hedef üzerinde emniyeti açılarak bırakılan bombanın bomba salma mekanizmasındaki arıza nedeniyle

<sup>537</sup> Ogländer, **Gallipoli Vol. 1**, s. 345-347. BDHTH-C5K2, **a.g.e.**, s. 421-425.

<sup>538</sup> Ogländer, **Gallipoli Vol. 1**, s. 349.

<sup>539</sup> RNAS 3. Filo komutanı Samson uçaklarda nişangâh aleti bulunmaması nedeniyle isabetin çok düşük olduğunu, "*nispeten başarılı*" şeklinde ifade ettiği bombardıman harekâtlarında hedef yakınına isabet eden bombaların şans işi olduğunu belirtmektedir. Bkz. Samson, **a.g.e.**, s. 167, 234, 274-277, 279, 284, 285. İtilaf Devletleri Orduları hava gücünün Osmanlı Ordusu'nun karadan ikmal hattını oluşturan demiryollarına yaptığı havadan bombardıman taarruzlarının etkisiz kaldığı konusunda Kora. Robeck'in raporu için bkz. The National Archives, **ADM 137/177**, folio 399.

düşmeyerek uçağa takılı kalması iniş sırasında uçak ve pilotu için büyük tehlike oluşturmuyordu. Aynı tehlike, bomba salma mekanizmasının kalkış sırasında arıza yapması nedeniyle bombanın uçağın hemen altında patlaması şeklinde de kendini gösterebiliyordu.<sup>540</sup> Bomba füyeleri de sıkça arıza yapıyor, bombalar yere çarptığı halde patlamıyordu.<sup>541</sup>

İtilaf Devletleri Orduları hava gücünden beklenen bir diğer harekât Çanakkale Cephesi'ndeki Alman denizaltılarına karşı devriye ve taarruz harekâtıdır. Eğitim ve tecrübe eksikliği, teçhizatın yetersizliği ve komuta kademesinin bu eksikleri takdir edememesi hava gücünün denizaltılara karşı harekâta da başarısız kalmasına neden oldu. Donanma gemilerine yaklaşan denizaltıların havadan tespit edilebilmesi için kesintisiz devriye uçuşu yapılması gerekiyordu. Ancak; topçu atışı tanzimi, Gelibolu Yarımadası üzerinde keşif uçuşu gibi görevleri bile yerine getirmek için yeterli sayıda uçağı, balonu, hava gemisi ve havacısı olmayan İtilaf Devletleri Orduları hava gücünün denizaltı devriye harekâtını etkin biçimde gerçekleştirmesine imkân yoktu. Denizaltılara karşı uçaktan atılacak su altı mühimmatı da (su altı bombası) henüz geliştirilmemişti. Kara hedeflerine atmak için kullanılan bombaların suya çarptığında deniz yüzeyinde patlaması nedeniyle su altındaki denizaltılara tesiri olmuyordu. Fünye mekanizmaları sert kara hedeflerine atıldıklarında bile düzgün çalışmayan ve patlamayan bombalar, su yüzeyine çarptıklarında daha da seyrek olarak patlıyorlardı. Uçaklarda su üstü veya su altı hedeflerine ateş edecek şekilde yerleştirilmiş silah sistemi (makinelî tüfek) yoktu.<sup>542</sup> İtilaf Devletleri donanması, hava gücü cephedeki Alman denizaltılarına karşı etkin olarak faaliyet gösteremedikleri için kayıplar yaşadılar. Yzb. Otto Hersing komutasındaki U 21 Alman denizaltısı 25 Mayıs'ta İngilizlerin Triumph savaş gemisini, iki gün sonra da Majestic savaş gemisini torpilleyerek batırdı.<sup>543</sup> (Ek-28)

<sup>540</sup> Samson, **a.g.e.**, s. 170. RNAS 3. Filo komutanı Samson'un kalkış sırasında düşerek uçağının altında patlayan bomba nedeniyle yaşadığı tehlikeli olay için bkz. Samson, **a.g.e.**, s. 244.

<sup>541</sup> RNAS 3. Filo komutanı Samson'un hedef üzerinde saldırdığı bombanın patladığını duymadığında bunun bir fünye arızası olduğunun farkına varmaması nedeniyle bombanın uçağının altında takılı kaldığını sanması ve bu nedenle tehlikeli bir iniş yapması hakkında bkz. Samson, **a.g.e.**, s. 244.

<sup>542</sup> Samson, **a.g.e.**, s. 247.

<sup>543</sup> Triumph ve Majestic savaş gemilerinin U 21 alman denizaltısı tarafından torpilleyerek batırılması konusunda bkz. Corbett, **a.g.e.**, ss. 27-31. İtilaf Devletleri Ordularının Gelibolu Yarımadası'na çıkarma yapmış kara birlikleri ve Ege Denizi'ndeki donanma kuvveti üzerinde büyük tesiri olan bu olay Genelkurmay resmi tarihçe yayınında çok zayıf olarak yer almaktadır; bkz. BDHTH-C8, **a.g.e.**, s. 265-266.

İngilizlerin denizaltı tehdidine karşı etkin bir savunma sistemleri olmadığı için İtilaf Devletleri Ordularına bağlı donanmanın hızı düşük savaş gemileri cepheden çekilmek zorunda kaldılar. Denizaltı tehdidinin stratejik etkisi o kadar büyüktü ki, sözde dretnot sınıfından olan Queen Elizabeth cepheden kaçan gemilerin arasına katıldı.<sup>544</sup> Kora. Robeck savaş gemilerini panik halinde Gökçeada limanının emniyetli sularına çekince kıyılara çıkarma yapmış olan düşman birlikleri büyük bir terk edilmiş duygusu yaşadılar. Ege bölgesindeki istihbarat direktörü olan Sir Compton Mackenzie bu olayı defterine “*Kraliyet donanmasının tüm tarihinde hiçbir zaman bundan daha moral bozucu bir hareket yapmadığı muhakkaktır.*” sözleriyle kaydetti.<sup>545</sup>

Savaş sırasında uçaktan deniz üzerindeki hedefe torpido atarak taarruz harekâtı ilk defa Çanakkale Cephesi’ndeki Ben-my-Chree’ye bağlı hava gücü tarafından gerçekleştirildi. Eğitim eksikliği, teçhizatın yetersizliği ve coğrafi koşullar torpido harekâtının da başarısını sınırladı. Haziran ve Temmuz ayında Ege Denizi’nde yapılan denemelerde deniz uçaklarının torpido yükü ile sudan kalkmak için yeterli olmadığı anlaşıldı. Ağustos ayında büyük güçlüklerle üç torpido taarruzu gerçekleştirildi. Yaşanan güçlükler deniz uçaklarının bu tür harekât için henüz yeterli olmadıklarını açıkça ortaya koyduğu için bir daha torpido harekâtı yapılmadı.

Taarruz amaçlı mukabil hava harekâtının önemli görev tiplerinden biri olan av taraması sırasında Osmanlı Ordusu hava gücünü oluşturan uçakların havada karşılanarak tesirsiz hale getirilmesi İtilaf Devletleri Orduları hava gücünün Çanakkale Cephesi’nde en başarısız olduğu harekât tarzıydı. Bu başarısızlığın en temel nedeni, yukarıda etraflı olarak açıklandığı üzere, İtilaf Devletleri Orduları hava gücünde kullanılan uçakların büyük bir kısmında makineli tüfek bulunmamasıydı. Cephede göreve hazır uçak adedi olarak İtilaf Devletleri Orduları hava gücü bazı zamanlarda Osmanlı Ordusu hava gücüne kıyasla 8 misli daha fazla uçağa sahip olmasına rağmen, uçaklarında etkin olarak kullanılabilecek silah sistemi (makineli tüfek) bulunmadığı için hava muharebelerinde varlık gösteremediler. (Ek-29)

<sup>544</sup> Forbes, **a.g.e.**, s. 110. Büyük çaplı topları olan ve yüksek süratli zırhlı savaş gemileri “dretnot (dreadnought)” sınıfı gemiler olarak anılırlar; bkz. **Deniz Harp Terimleri Sözlüğü (DKS 151-1 (A)), Cilt I**, Dz.K.K. Basımevi, 1994, s. 118.

<sup>545</sup> Mackenzie, **a.g.e.**, s. 73. Denizaltı tehdidi nedeniyle Org. Hamilton bile deniz üzerindeki karargahını terk ederek Gökçeada’da karargah kurdu; bkz. BDHTH-C8, **a.g.e.**, s. 235.

İtilaf Devletleri Orduları hava gücünün en zayıf olduğu diğer harekât tarzı satıhtan havaya savunmaydı. Cephenin ilk açıldığı günlerde cepheye sevk edilen donanma gemilerinde ve sonradan cepheye sek edilen kara uçaklarıyla donatılmış deniz hava gücünde uçaksavar silahlarının eksik olması onları Osmanlı Ordusu hava gücünün taarruzları karşısında eli kolu bağlı durumda bırakıyordu. İngiliz Ordusu tarafından cephedeki mevcut imkânlarla oluşturulan uçaksavar sistemleri de, hem yukarıda ayrıntılı olarak açıklanan konuşları bakımından hem de kullananların eğitimsiz ve tecrübesiz olmasından dolayı etkisizdi.<sup>546</sup>

## B. Fransa Ordusu Hava Gücü

3 Ağustos 1914'te Almanya Fransa'ya savaş ilan ettiğinde Fransız donanması emrindeki deniz hava gücünde görev yapabilecek durumda 14 deniz uçağı ve 27 pilot bulunuyordu. Yük taşıma kapasitesi zaten çok düşük olan deniz uçaklarının sadece keşif amaçlı kullanılması öngörülüyordu. Osmanlı Ordusu'nun Süveyş Kanalı'na doğru yaptığı harekâtın havadan keşifle takip edilmesini arzu eden İngiltere bu konuda Fransa'dan yardım talep etti. Akdeniz'de İtilaf Devletleri Ordularına hizmet verebilecek tek hava gücü unsuru Fransız deniz uçağı ana gemisi Foudre'de bulunan deniz uçakları ve bunların pilotlarıydı. 30 Kasım 1914'te Mısır-Port Sait limanına gelen Foudre'de bulunan beş Nieuport deniz uçağı bu görevi üslendi. Uçaklar Fransız deniz havacıları tarafından uçuruluyor, râsıd görevini Fransız denizciler ve İngiliz kara kuvvetleri subayları yapıyordu.<sup>547</sup>

Kora. Carden'in Çanakkale Cephesi'nde görev yapmak üzere Foudre deniz uçağı ana gemisi ve dört deniz uçağı talebinden sonra Aenne Rickmers gemisine yüklenmiş olan iki Nieuport deniz uçağı 24 Şubat'ta Port Sait'ten Çanakkale Cephesi'ne sevk edildi.<sup>548</sup>

<sup>546</sup> Çanakkale Cephesi'nde uçaksavarları izleyen İtilaf Devletleri subayları günlüklerinde ve anılarında Osmanlı Ordusu uçaklarının taarruzlarında uçaksavarların isabet kaydedemediğinden sıkça bahsetmektedir; bkz. Gillam, **a.g.e.**, s. 247, 249, 306.

<sup>547</sup> Robert Feuillo, Lucien Morareau, **L'Aeronautique maritime en 1914**, ARDHAN, 2014, s. 13, 20.

<sup>548</sup> Robert Feuillo, Lucien Morareau, **L'Aeronautique maritime en 1915**, ARDHAN, 2015, s. 30. Richard Layman, **Naval Aviation in the First World War**, The Caxton Publishing Group, 2002, s. 140'da Aenne Rickmers ve Rabenfels (Ağustos 1915'te ismi "Raven II" olarak değiştirilmiştir) gemilerindeki uçak adetleri yanlış verilmektedir. Mütercimler, **a.g.e.**, s. 135'de Fransızların "... Mısır'daki 3. Hava Filolarını ..." Çanakkale Cephesine gönderdiklerini yazmaktadır. Bu ifade; veriyeye

7/8 Mart geçesi İtilaf Devletleri Donanmasına görünmeden Ege Denizi'ne açılan Demirhisar torpidobotu, 11 Mart günü İzmir Körfezi açıklarında gemide kalan son torpido ile Aenne Rickmers gemisini vurdu. Gemi aldığı isabetle hizmet dışı kaldığı için gemide bulunan iki deniz uçağı 31 Mart'a kadar Çanakkale Cephesi'nde Bozcaada'ya ulaşamadı.<sup>549</sup> Aenne Rickmers'in hizmet dışı kalması üzerine Çanakkale Cephesi'ne sevk edilen Rabenfels gemisine yüklenmiş olan üç Nieuport deniz uçağı 21 Mart'ta Limni Adası'na ulaştı. Ancak; Port Sait'teki İngiliz Donanma Komutanından alınan bir emirle Rabenfels ve üç Nieuport deniz uçağı Port Sait'e geri döndü. Akdeniz bölgesindeki İtilaf Devletleri Ordularının tümüne sirayet eden komuta kademeleri arasındaki iletişimsizlik bir kez daha ortaya çıkıyordu.

Cephede bulunan iki Nieuport deniz uçağı telsiz taşımıyordu; uçaklarda herhangi bir silah sistemi (makineli tüfek) yoktu; Fransız deniz hava gücünde havdan keşif görevi yapabilecek eğitimli râsıd da yoktu. Bu nedenlerle; yıprandıkları için 20 Mayıs'ta cepheden çekilen iki Nieuport deniz uçağı cephede buldukları sürede İtilaf Devletleri Ordusu'na etkin destek sağlayamadı.<sup>550</sup> (Ek-30)

Birinci Dünya Savaşı'nın ilk aylarında Avrupa cephelerinde hava gücünün kullanımında yaşananlar Fransa Ordusu'nda savaşın kısa süreceği ve hava gücünden fayda beklenmemesi gerektiği şeklindeki önyargıların hızlı bir biçimde değişmesine neden oldu. Fransa Ordusu, hava gücünün komuta kademesini yenilerken uçaklardan beklediği temel hizmeti keşif ve bombardıman olarak tanımlamıştı.<sup>551</sup> Çanakkale Cephesi'ndeki Fransa Ordusu komutanı General Henri Gouraud cephede ihtiyaç duyacağı kuvvetleri

---

dayanmadan tarihi gerçeklere aykırı olarak uydurulmuştur; Fransız Ordusu'nun Mısır'da "3. Hava Filosu" olarak tanımlanmış herhangi bir hava gücü yoktur.

<sup>549</sup> Corbett, **a.g.e.**, s. 209-210. BDHTH-C8, **a.g.e.**, s. 188. Feuilloy, **L'Aeronautique maritime en 1915**, s. 30. Çanakkale Cephesi'nde hava gücü faaliyetleri üzerine Türkiye'de yapılmış çalışmalarda Foudre deniz uçağı ana gemisi tarafından taşınan iki adet Fransız deniz uçağının 18 Mart deniz harekâtından önce cepheye geldiği ve bu deniz harekâtına katıldığı şeklinde yanlış ifadeler yer almakta, cephedeki toplam düşman uçağı sayısına bu uçaklar da eklendiği için abartılı ve yanlış rakamlar verilmektedir. Bkz. BDHTH-C9, **a.g.e.**, s. 39; Kansu v.d., **a.g.e.**, s. 174, 192; Ünalp, **Turkish Air Operations**, s. 124 (48 uçak, 18 Mart için en abartılı rakam); Kurter, **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi - I**, s. 251; Toprak, **a.g.e.**, s. 87; Mütercimler, **a.g.e.**, s. 109; Oran, **a.g.e.**, s. 36-37; Oral-Toprak, **Öyküler**, s. xxi; Türkmen, **Değerlendirme**, s. 497; Yıldırım, **Hava Gücü**, s. 214.

<sup>550</sup> Feuilloy, **L'Aeronautique maritime en 1915**, s. 30.

<sup>551</sup> AAMPGM, **a.g.e.**, s. 21. Philippe Bernard, "A propos de la stratégie aérienne pendant la première guerre mondiale: mythes et réalités", **Revue d'histoire moderne et contemporaine**, Tome 16, No. 3, Juillet-Septembre 1969, s. 357.

belirlerken Bozcaada'da üstlenen bir hava gücünden de bahsediyordu.<sup>552</sup> General Gouraud'nun talebini karşılamak üzere 26 Şubat 1915'te MF 98T filosu kuruldu. Filonun uçucu personeli filo komutanı Yüzbaşı Antoine Césari dâhil 8 pilot ve 3 râsıdan oluşuyordu. Filo komutanı Yzb. Césari'nin savaşın ilk haftasında Batı Cephesi'nde Metz'deki Zeppelin hangarlarının havadan bombalanmasında ve Eylül ayının ilk günlerinde Marne Muharebesi öncesinde havadan keşif görevinde deneyimi olmuştu.<sup>553</sup> Savaşın başından beri Fransız Ordusu'nun topçu atışının hava gücü tarafından tanzim edilmesi konusunda Batı Cephesi'nde çok sınırlı deneyimi olmuştu; MF 98T filo personelinin topçu atış tanzimi konusunda eğitimleri ve tecrübeleri yoktu.<sup>554</sup>

Limni adasına gitmek üzere 26 Mart'ta gemi ile yola çıkan filo doğrudan Çanakkale Cephesi'ne varmak yerine önce Mısır-İskenderiye'de karaya çıkarıldı.<sup>555</sup> Çanakkale Cephesi'nde hava gücü desteğine çok ihtiyaç duyulduğu bir dönemde Fransız hava filosunun doğrudan cepheye nakledilmesi yerine Mısır'a yönlendirilmesi ciddi bir komuta hatasıydı. Fransız Ordusu istihbarat şubesi hava filosunun Çanakkale Cephesi'nde nerede konuşlanacağı ve yapacağı görevler konusunda İngiltere'den bilgi alamıyordu. Filo Çanakkale Cephesi'ne geldiğinde; emrindeki İngiliz deniz hava gücünün yetersizliğinden rahatsız olan Org. Hamilton günlüğüne “*Fransız uçakları geldi - çok şükür*” diye yazıyordu.<sup>556</sup> Ancak; cephenin tümünden sorumlu en üst kademedeki komutan olmasına rağmen, MF 98T filosunun nerede konuşlanacağı konusundaki taleplere cevap verilmediğinden haberi yoktu. Nerede konuşlanacağı

<sup>552</sup> Julie d'Andurain, “Le général Gouraud, chef du corps expéditionnaire des Dardanelles en 1915”, **Revue historique des armées**, No. 258, 2010, s. 50.

<sup>553</sup> Garsonnin, #90, s. 27. Christienne, **a.g.e.**, s. 88. Marne Muharebesi'nin detayları ve bu muharebede hava gücünün kullanımı için bkz. George Herbert Perris, **The Battle of the Marne**, Methuen & Co. Ltd., 1920 ve Walter J. Boyne, “The Influence of Airpower on the Marne”, **Air Force Magazine**, July 2011, ss. 68-71.

<sup>554</sup> Marne Muharebesi'nde sağ ayağını kaybeden Fransız Albay (daha sonra General) Malleterre'nin Fransız hava gücünün topçu atış tanzim desteği verememesinden dolayı Alman Ordusu topçularının yerlerinin tespit edilememesi ve karşılık verilememesi nedeniyle aciz kalınması konusunda yakınması için bkz. Pierre-Marie-Gabriel Malleterre, **Études et Impressions de Guerre**, Première Série 1914-1915, Jules Tallandier, 1917, s. 46. Perris; Marne Muharebesi'nde sadece Alman Ordusu'nda atış tanzimi yapacak havacılar olduğunu belirtmektedir ve ardından General Malleterre'nin cephedeki deneyiminden ortaya çıkan yakınmasına yer vermektedir, bkz. Perris, **a.g.e.**, s. 17-18.

<sup>555</sup> Garsonnin, #90, s. 28-29. [http://albindenis.free.fr/Site\\_escadrille/escadrille524.htm](http://albindenis.free.fr/Site_escadrille/escadrille524.htm)'de geminin yola çıkış tarihi 28 Mart olarak verilmektedir (bundan sonra “escadrille524.htm” olarak anılacaktır).

<sup>556</sup> Hamilton, **Gallipoli Diary, Vol. I**, s. 227.

konusunda bilgi verilmediği için MF 98T filo komutanı Yzb. Cesari filonun RNAS 3. Filo'nun yerleştiği Bozcaada'ya indirilmesine karar verdi.<sup>557</sup> (Ek-31)

İtilaf Devletleri Orduları kara kuvvetleri ve donaması ile hava gücü arasındaki iletişimsizlik, hava gücünün etkin olarak görev yapmasını önlediği gibi MF 98T Filosu uçaklarına yerdeki dost birliklerden ateş açılmasına da neden oluyordu. Filo komutanı Yzb. Césari bu tür olaylar neticesinde meydana gelebilecek kayıpları önlemek amacıyla askerlere müttefik uçakların resimlerini dağıttı.<sup>558</sup>

Tüm teçhizatı, yük hayvanları ve personeli ile 23 Nisan 1915'te Bozcaada kıyısına varan MF 98T filosunda 8 adet Maurice Farman 11 (MF11) modeli uçak bulunuyordu. Bozcaada'da geminin yanaşarak yükünü indirebileceği iskele bulunmamasının yanı sıra filoyu getiren gemide vinç bulunmaması nedeniyle filo teçhizatı ve yük hayvanlarının karaya çıkarılmasında büyük güçlük yaşandı; hepsi ancak 29 Nisan'da kumsala indirilmişti. Uçakların yüklü olduğu sandıkların havaalanına kadar taşınması, açılması ve uçakların montajı 2 Mayıs'ta tamamlandı. Filo Çanakkale Cephesi'nde ilk uçuşunu 4 Mayıs 1915'te gerçekleştirdi.<sup>559</sup> Bozcaada'ya yerleştikten iki hafta sonra filonun bir

<sup>557</sup> Garsonnin, #90, s. 34.

<sup>558</sup> [escadrille524.htm](#).

<sup>559</sup> Garsonnin, #90, s. 31, 35. [escadrille524.htm](#)'de MF 98T Filosundan ilk uçuşun 11 Mayıs'ta gerçekleştiği ifade edilmektedir. Çanakkale Cephesi'nde hava gücü faaliyetleri üzerine Türkiye'de yapılmış çalışmalarda bilgisizlikten ve araştırma disiplinine uyulmadığı için Fransız MF 98T Filosu uçaklarının 25 Nisan 1915'te başlayan amfibi çıkarma harekâtında İtilaf Devletleri Ordularına hava gücü desteği sağladığı ifade edilmektedir. Bu hata nedeniyle 25 Nisan amfibi çıkarma harekâtında İtilaf Devletleri Orduları hava gücünde görev yapan uçaklar için tarihi olaylarla ilişkisi olmayan çok abartılı ve yanlış rakamlar verilmektedir. Bkz. Hikmet Alnıaçık, **Çanakkale Muharebeleri**, Top. ve Füze Ok. Matbaası, 1974, s. 11 (42 uçak); İsmail Kayabalı, Cemender Arslanoğlu, **Çanakkale Savaşı 60. Yıl**, y.b., 1975, s. 92 (42 uçak); BDHTH-C5K1, **a.g.e.**, s. 241 (36 uçak); Oral-Toprak, **Öyküler**, s. xxii (42 uçak); GGHGK, **a.g.e.**, s. 49 (40 uçak); Zaif, **a.g.e.**, s. 43 (42 uçak). Ünalp, **Turkish Air Campaigns**, s. 324 (MF 98T için 14 uçak); Emine Sonnur Özcan, "Çanakkale Savaşlarında Kullanılan Havacılık Teknolojisi", **Bilim ve Teknik**, TÜBİTAK, Nisan 2013, s. 54 (30 uçak); Korkmaz, **a.g.e.**, s. 153 (42 uçak); Türkmen, **Değerlendirme**, s. 498 (40 uçak); Yıldırım, **Hava Gücü**, s. 221 (42 uçak); Muhammet Erat, "Çanakkale Cephesi'nde Türk Hava Harekâtı", **Havacılık Tarihi Sempozyumu Bildirileri 1911-1923**, Hava Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı, 2015, s. 89 (42 uçak); Yalçın, **Türk Hava Gücü**, s. 130 (42 uçak). Abartılı ve yanlış rakam veren yayınların kaynak olarak kullanılması nedeniyle, araştırma disiplinine uymayan başka çalışmalarda da tarihi olaylarla ilişkisi olmayan ifadeler yer almaktadır; bkz. Abdullah Burak Kandaş, **Çanakkale Savaşları'nda İtilâf Donanması'na Vurulan Büyük Darbe (Mayıs 1915 Harekâtı)**, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yüksek Lisans Tezi), 2015, s. 62 ("... 9 Nisan tarihinde keşif ve gözetleme faaliyetinde kullanılacak olan İngiliz ve Fransız uçaklarının sayısı 36'ya ulaşmıştır."). Kandaş'ın çalışmasında yer alan bu yanlış ve abartılı rakam için kaynak olarak dipnotta BDHTH-C5K1 gösterilmiştir. Resmi tarihçe yayınlarındaki asılsız ve hatalı ifadelerin bilimsel çalışma metoduna uymayan çalışmalarda tarihi gerçeklere aykırı ifadeler yer almasına sebep olduğu konusunda bir örnektir. Kandaş'ın çalışması, içeriğindeki hatalar düzeltilmeden, Atatürk Araştırma Merkezi tarafından da yayımlanmıştır; bkz. A. Burak Kandaş, **Çanakkale'de İtilâf Donanması'na Vurulan Büyük Darbe**, Atatürk Araştırma Merkezi, 2017. Daha önce de işaret edildiği

uçağı denize düştüğü için kaybedildi. Bir uçak da yedek olarak tutulduğundan Mayıs ayının ortasından itibaren filoda görev yapabilen uçak sayısı altı adetti.<sup>560</sup>

Filo adaya ilk yerleştiğinde 80 bg motoru olan MF11 uçaklarında makineli tüfek yoktu. Bu uçakları kullanan Fransız havacıların havada Osmanlı Ordusu uçaklarının taarruzuna uğramaları durumunda piyade tüfeğiyle kendilerini savunmaları bekleniyordu.<sup>561</sup> Filoya sonradan katılan bir MF11bis uçağına makineli tüfek takılmıştı. MF11 uçakları arkadan motorlu oldukları için uçağın ön tarafında, pilotun arkasında oturan râsıdın kullandığı makineli tüfeğin atış alanı uçağın önüne ve kanatlarının önünde yan tarafa doğru çok kısıtlıydı; uçağın arkası Osmanlı Ordusu hava gücündeki uçakların taarruzuna tamamen açıktı.<sup>562</sup> (Ek-32)

Çanakkale Cephesi'ndeki İngiliz deniz hava gücünün uçakları gibi Fransız Ordusu hava gücünde görev yapan uçakların da nitelikleri cephedeki ihtiyaçlara cevap vermekten uzaktı.<sup>563</sup> General Gauraud daha çok uçak talep ederek emrindeki uçakların sayısının artması ile nitelik açığını kapatabileceğini umuyordu. İsteddiği yedek parçalar, telsiz cihazları ve uçaklar 19 Haziran'da Fransa'dan sevk edildi ve ay sonunda cephede

---

gibi, yazıların kontrolsüz yayınlanması yayını yapan kurumların itibarını zedelemekte, yayınlarını değersizleştirmektedir.

<sup>560</sup> **escadrille524.htm**. MF 98T filusunda 1 uçağın yedeğe alınarak 6 uçağın görevde tutulması alışılmış uygulamaydı. Birinci Dünya Savaşı başladığında Fransız Ordusu hava gücünde havadan keşif ve bombardıman görevi verilen filolar 6 uçaklı olarak teşkilatlandırılmıştı; bkz. Christienne, **a.g.e.**, s. 89. Araştırma disiplininin yoksun yayınlarda; Osmanlı Ordusu hava gücü ile Fransız Ordusu hava gücünü kıyaslama girişiminde bulunmaya kalkılan yerde, Fransız Ordusu hava gücü konusunda bilgisizlikten dolayı, herhangi bir kaynağa atıf da yapılmadan, çok abartılı (14-18 uçak) ve yanlış rakam ifade edilmektedir; bkz. Yalçın, **Türk Hava Kuvvetlerinin Teşkilatlanma Tarihi**, s. 67; Kurt, **Türkiye'de Ana Jet Üslerinin Kuruluşu ve Gelişimi**, s. 18 (dipnot 77); Kurt-Güvenbaş, **a.g.e.**, s. 353 (sonnot 8) (“... *Fransızların filoları, 14-18 uçaktan teşekküldür.*”). Kurt-Güvenbaş'ın kitabında kaynakçada listelenen ve atıfta bulunulan çalışmalardan biri John H. Morrow'un “The Great War in the Air, Military Aviation from 1909 to 1921” isimli eseridir. Morrow'un çalışmasında; Fransa Ordusunun 23 filoda toplam 141 uçakla savaşa girdiği belirtilmektedir (Morrow, **The Grate War in the Air ...**, s. 60). Basit bir matematik hesabı ile Fransız Ordusu hava gücü filo teşkilatlarının 6 uçaklı olduğunu anlamak, 14-18 uçak gibi abartılı ve asılsız rakamlar ifade etmekten kaçınmak mümkündür. Kurt-Güvenbaş özensiz ve bilinçsiz davrandıkları için kitaplarının sonnotunda atıfta buldukları yayındaki bilgiyi bile değerlendirememişlerdir. Ayrıca; Morrow'un çalışmasında, Fransız Ordusu hava gücünde alışılmış uygulamada filoların 6 uçaklı olduğu da açıkça belirtilmektedir (Morrow, **The Grate War in the Air ...**, s. 64). Bu durum; Mütercimler örneğinde olduğu gibi, Kurt-Güvenbaş'ın kitaplarındaki kaynakça listesini içeriğini incelemedikleri yayınlarla şişirdiklerini göstermektedir.

<sup>561</sup> Garsonnin, #91, s. 162.

<sup>562</sup> Garsonnin, #91, s. 162.

<sup>563</sup> Birinci Dünya Savaşı yıllarında Fransa ordusu hava gücü tarafından kullanılan uçaklarının teknik özellikleri ve performans verileri için bkz. James J. Davilla, Arthur M. Soltan, **French Aircraft of the First World War**, Flying Machines Press, 1997.



göreve başlayabildi.<sup>564</sup> Ağustos ayı sonunda filoya katılan 130 bg motorlu bir adet MF11bis uçağıyla İstanbul'a havadan bombardıman taarruzu yapılması düşünüldü, hedef uçağın menzili dışında kaldığı için bu görev yapılmadı.<sup>565</sup>

Aralık 1915'te sandıklar içinde Limni adasına gelen altı adet Fransız deniz uçağı, Gelibolu Yarımadası'nın tahliye edilmesine karar verildiği için sandıkları açılmadan Selanik'e sevk edildiler, Çanakkale Muharebelerine katılmadılar.<sup>566</sup>

MF 98T filosu Fransa'daki askeri havacılık anlayışına paralel olarak, havadan keşif ve bombardıman görevleri için teşkil edilmişti ama filoya tahsis edilen teçhizatın arasında uçaktan atılacak bomba yoktu. Filo; Bozcaada'da kurduğu derme çatma bir atölyede kara kuvvetleri topçularına ait mermilerin arkasına kaynakla kanatçıklar tutturarak ve filo tarafından uydurulmuş fünüye tertibatı ile kendi bombalarını ürettiyordu.<sup>567</sup> Fünüye tertibatının güvensiz olması nedeniyle bir bomba atölyede patladı, bir pilotun ölümüne ve büyük hasara neden oldu; filo bomba ihtiyacının bir kısmını RNAS 3. Filo'dan karşılamaya başladı.<sup>568</sup> (Ek-33)

MF 98T Filosu'nun Mısır'da gemiye yüklenmesi sırasında karşılaşılan problemler Çanakkale Cephesi'nde çekecekleri lojistik sıkıntıların habercisiydi. Lisan problemi nedeniyle liman amiriyle veya yükleme yapan işçilerle anlaşmak mümkün olamıyordu. Geminin kendi vinçi yoktu; liman vinç operatörüne ve liman işçilerine söylenen talimatlara ve uyarı etiketlerine rağmen sandıklar yatık veya eğik taşıyor, sandık içinde kayan malzemeler hasar görüyordu. Acele ile yapılan yüklemede filonun yük hayvanları ve teçhizatına ait sandıklar gemiye gelişi güzel dolduruldu.<sup>569</sup> Bu durum malzemelerin Bozcaada'ya çıkarılmasında yaşanan güçlüğün daha da artmasına neden oldu.<sup>570</sup> (Ek-34)

<sup>564</sup> **Les Armées Françaises dans la Grande Guerre, Tome VIII-1er Volume, Annexes-1er Volume**, Ministère de la Guerre, 1924, s. 283, 354 (bundan sonra "AFGG-T8V1AV1" olarak anılacaktır).

<sup>565</sup> Garsonnin, #91, s. 164-165. [escadrille524.htm](#). MF11bis uçağının teknik özellikleri ve performans verileri için bkz. Davilla, **a.g.e.**, s. 232. Garsonnin'de görevin yapılmaması Gelibolu Yarımadası'nın tahliye kararı ile buna gerek kalmadığı şeklinde ifade edilmektedir. Ancak; MF11bis uçağı tahliye kararından üç ay önce Çanakkale Cephesi'nde göreve başlamıştır.

<sup>566</sup> Feuillo, **L'Aeronautique maritime en 1915**, s. 29, 37.

<sup>567</sup> Samson, s. 242-243. Garsonnin, #90, s. 60. Garsonnin, #91, s. 160.

<sup>568</sup> Samson, s. 243. Garsonnin, #90, s. 53.

<sup>569</sup> Garsonnin, #90, s. 31.

<sup>570</sup> Garsonnin, #90, s. 32-33.

MF 98T Filosunun Çanakkale Cephesi'nde nerede konuşlanacağı konusunda bilgi akışı olmadığı için filo personelinin barınak ihtiyacı da karşılanmamıştı. Toprak üzerine kurulmuş, içine sürünerek girilebilen alçak çadırlar ve uçakların nakliyesinde kullanılan ahşap sandıklar barınak amacıyla kullanılıyordu. Ahşap sandıkların yüksekliği düşük olduğu için içerisinde iki büklüm durmak zorundaydılar. Kurutulmuş yosunla doldurulmuş yataklar, yakıt taşımak için kullanılan bidonların tenekelerinden yapılmış kap kacak, ahşap sandık artıklarından masa ve sandalyeler diğer ihtiyaçlarını karşılıyordu. Yiyecek ihtiyaçları büyük ölçüde ada halkı Rumların Anadolu kıyısından kaçak olarak getirdikleri ile karşılanıyordu.<sup>571</sup> Kış ayları başladığında filo personelinin yıpranmış üniformalarını onarmak için kumaş bile bulunamıyordu. Makinistlerin kullandığı bezler yama yapmak amacıyla kullanıldığından makinistler motorlarla çalışırken yağları silmek için kuru otları kullanmak zorunda kalıyordu.<sup>572</sup> Uçak motorlarının bakım ve onarımı açık havada kurulmuş tezgâhlarda yapılıyordu.<sup>573</sup> (Ek-35)

Çıkarma yapmış bulunan Fransız kara kuvvetlerinin mevzilerini Osmanlı Ordusu hava gücünün havadan bombardıman taarruzlarına karşı koruyacak uçaksavar silahı yoktu. Bu konuda önlem; 65 mm dağ topçusu toplarından bir bataryanın uçaksavar görevi yapması konusunda 16 Mayıs'ta yayınlanan emirle ancak alındı.<sup>574</sup>

Bozcaada'nın bitki örtüsü barındırmayan çıplak coğrafyasından dolayı, hem RNAS 3 hem de MF 98T Filosunun adadaki havaalanını gizleme imkânı yoktu.<sup>575</sup> MF 98T Filosu uçakları, Gelibolu Yarımadası'ndaki hedef bölgesine varıncaya kadar gizlenmek ihtiyacından dolayı denize çok yakın olarak alçak irtifadan uçuyorlardı.<sup>576</sup> Filonun kara uçakları denize inmeye uygun olmadığı için kara uçaklarının Bozcaada'dan hedeflere kadar gidiş gelişte deniz üzerinde yaklaşık 60 km uçuşlarının her biri risk taşıyordu. Amfibi çıkarma harekâtından sonra Seddülbahir bölgesinde tesis edilen küçük havaalanı Osmanlı topçusunun atışı altında kaldığı için kullanıma uygun değildi.<sup>577</sup> Ege Denizi'ndeki şiddetli ve ani yön değiştiren rüzgârlar 80 bg zayıf motorlu MF11 uçakları

<sup>571</sup> Garsonnin, #90, s. 37.

<sup>572</sup> [escadrille524.htm](#)

<sup>573</sup> Garsonnin, #92, s. 341.

<sup>574</sup> AFGG-T8V1AV1, a.g.e., s. 280.

<sup>575</sup> Samson, a.g.e., s. 221, Layman, OTF V9N1, s. 31, 34, Garsonnin, #91, s. 167.

<sup>576</sup> Garsonnin, #91, s. 163

<sup>577</sup> Garsonnin, #91, s. 156. [escadrille524.htm](#)

için tehlike oluştuyordu. 25 Ağustos 1915'te Bozcaada'dan kalkan bir uçak rüzgârın ani yön değiştirmesi neticesinde denize düştü; uçak mürettebatı pilot ve râsîd hayatını kaybetti.<sup>578</sup>

Kumkale'ye amfibi çıkarma yapacak Fransız kuvvetleri için Tümamiral Émile Guépratte tarafından yayınlanan 23 Nisan 1915 tarihli ve 34 numaralı harekât emri çıkarmayı desteklemek üzere Fransız deniz uçaklarının mevcut olduğundan bahsediyordu. Uçaklara donanma tarafından ateş altına alınmış bölge üzerinde keşif uçuşu yapmak ve bomba atmak görevleri verilmişti.<sup>579</sup> Ancak; cephedeki Fransız deniz uçakları iki adet Nieuport deniz uçağından ibaretti. Bu uçaklarda telsiz cihazı olmadığı için atış tanzimi veya keşif görevinden bilgi iletmeleri mümkün değildi. Uçaklar tarafından atılacak bomba bulunmadığı gibi, uçakların motor gücü pilot ve râsîda ilave olarak bomba yükü taşımaya da elverişli değildi. Komuta kademesi elindeki hava gücünün niceliğinden ve niteliğinden bihaberdi; bunun doğal sonucu olarak Fransız deniz uçakları amfibi çıkarma harekâtına beklenen desteğı veremediler.

Bozcaada'ya yerleşme faaliyetlerini Mayıs ayında tamamlayan MF 98T Filosu'nun Çanakkale Cephesi'nde icra ettiği uçuş görevleri genellikle havadan keşif ve bombardıman harekâtı şeklindeydi. Keşif görevlerinde; Osmanlı Ordusu tarafından yerden açılacak uçaksavar ateşinden çekinildiğı için kara üzerinde iç kısımlara uçulmuyor, genellikle sahil şeridinde yakın yerler üzerinde ve çıkarma harekâtından sonra İtilaf Devletleri Orduları tarafından işgal edilmiş olan kara parçası üzerinde uçuş yapılıyordu.<sup>580</sup> Önceleri cephedeki Osmanlı birlikleri üzerine yapılan havadan bombardıman taarruzları daha sonra ikmal yolları ve istasyonları üzerine de yönlendirildi.<sup>581</sup> Filoda görev yapan kara uçakları; sıkça ortaya çıkan motor arızaları ve performans niteliklerinin düşük olması sebebiyle açık deniz üzerinde uzun menzilli uçuş görevine uygun değillerdi. (Ek-36)

<sup>578</sup> [escadrille524.htm](#)

<sup>579</sup> AFGG-T8V1AV1, **a.g.e.**, s. 148-156.

<sup>580</sup> İtilaf Devletleri Orduları hava gücünün Osmanlı Ordusu kontrolü altındaki kara parçası üzerinde uçuş yapmadığını kamuoyundan gizlemek ve propaganda amacıyla; MF 98T filosu uçakları tarafından Bozcaada'nın iç kısımlarında kara üzerinde havadan çekilmiş fotoğraflar "boğazda bir Türk kasabası (*une ville turque dans les détroits*)" başlığı ile yayınlanıyordu; bkz. **L'illustration**, No 3774, 3 Juillet 1915, s. 14.

<sup>581</sup> AFGG-T8V1AV1, **a.g.e.**, s. 283.

Taşıdıkları bombaların tahrip gücü de hedeflerde ciddi hasara neden olacak kadar kuvvetli değildi. Ayrıca; bombardıman harekâtına çıkan pilotların cephedeki stratejik hedefler konusunda yeterli bilgisi yoktu. General Gouraud bu eksikliğin telafi edilmesi için Mayıs ayının başında, savaştan önce Ayastefanos Tayyare Mektebi'nin komutanlığını yapmış olan ve bölgeyi tanıyan Bnb. de Goys'in cepheye atanmasını talep etti. Ancak; General Gouraud'un cephedeki hava gücünün etkinliğini artırmak için daha tecrübeli havacılar, sabit balonlar, tahrip gücü yüksek uçak bombaları ve av uçakları talepleri gibi bu isteği de karşılanmadı.<sup>582</sup> (Ek-37)

Harekât planı General Gouraud tarafından hazırlanan ve 21-22 Haziran 1915'te yapılan Kerevizdere muharebelerinde MF 98T Filosuna hem taarruz hattında ve ilerisinde hem de Asya yakasındaki tabyalar üzerinde keşif, atış tanzim ve bombardıman görevleri verildi.<sup>583</sup> Çanakkale Cephesi'nde 83 rakımlı tepeyi hedef alan ve her iki tarafında büyük kayıplar verdiği bu çatışmada Fransız hava gücünün desteği etkin olmadı, Fransız kuvvetlerinin taarruzları ön hattaki birkaç Osmanlı Ordusu siperinin ele geçirilmesiyle sınırlı kaldı.<sup>584</sup>

MF 98T Filosu uçaklarından keşif veya bombardıman görevi yapan Osmanlı Ordusu uçaklarını havada önlemesi de bekleniyordu.<sup>585</sup> Ancak; filonun uçaklarının ateş gücü düşük, motorları güçsüz ve manevra kabiliyeti zayıf olduğu için bu görevi etkin olarak yerine getirmeleri mümkün olmadı. Tam aksine; filonun uçakları Osmanlı Ordusu hava gücü karşısında kayıplar verdi.<sup>586</sup>

<sup>582</sup> a.g.e., s. 217.

<sup>583</sup> a.g.e., s. 370. "Stratégie périphérique et campagnes extérieures", **Batailles Aériennes #074**, 2015, s. 91-92.

<sup>584</sup> Genelkurmay Başkanlığı yayınlarında "83 Rakımlı Tepe Muharebeleri" olarak anılan bu çatışma için bkz. **Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Vnci Cilt, 3ncü Kitap, Çanakkale Cephesi Harekâtı**, Genelkurmay Basımevi, 1980, ss. 115-143. 1914 İstanbul-İskenderiye hava seyahatini başarı ile tamamlayan ekipte yer alarak adını Türk havacılık tarihine yazdıran Kur. Yzb. Kemal Bey bu çatışmada şehit düşmüştür ve anısına bu mekâna "Kemalbey Tepesi" ismi verilmiştir; bkz. **Mubeccel ve Fedekar Bir Şehidimiz Erkânı Harp Yüzbaşı Kemal Derviş**, Maina Basımevi, y.t.y.

<sup>585</sup> AFGG-T8V1AV1, a.g.e., s. 370, 413. [escadrille524.htm](#)

<sup>586</sup> Osmanlı Ordusu hava gücünün Fransız MF 98T Filosuna verdirdiği kayıplardan ileride bahsedilecektir.

### III. ÇANAKKALE CEPHESİ'NDE OSMANLI ORDUSU HAVA GÜCÜ

Osmanlı Ordusu Balkan Harbi'ndeki tecrübelerinden, dünyada yeni gelişmekte olan askeri havacılığın muharebede ordulara zaferi getirecek önemli görevler icra edebileceğini görmüştü. Savaş durumunda Osmanlı Devleti semalarının da güvenlik altına alınması gerektiği düşüncesinden hareketle; yabancı uçakların Osmanlı Devleti hava sahasında uçamayacakları, hava sahasını ihlal eden uçaklara ateş edileceği kısmi seferberliğini ilanını takiben duyurulmuştu.<sup>587</sup> Osmanlı Ordusu'nda seferberlik ilanından hemen sonra, gerek uluslararası ilişkiler gerek Osmanlı Devleti'nin güvenliği açısından arz ettiği önem nedeniyle Çanakkale Boğazı'nın askeri durumu konusunda yazışmalar başlamıştı.<sup>588</sup> Çanakkale Boğazı Osmanlı İmparatorluğu'nun başkenti İstanbul'a açılan kapının kilidi niteliğindedi. Osmanlı Devleti'nin Berlin'deki büyükelçisi Mahmut Muhtar Paşa; Akdeniz'deki siyasi, ekonomik ve askeri dengenin, kapalı bir iç deniz olan Karadeniz'in ekonomik can damarının İstanbul ve Çanakkale Boğazı'ndan geçişe bağlı olduğuna dikkat çekerek boğazların olağanüstü ve özel durumunu şu cümlesiyle vurguluyordu: “*Arazimizi ve mevcudiyetimizi tehdit edebilecek meseleler hep bu mihverler etrafında döner.*”<sup>589</sup> Çanakkale Boğazı'nın büyük öneminin farkında olan Osmanlı Ordusu elindeki kısıtlı imkânlarla önlem almaya çalışıyordu.

Çanakkale Boğazı Müstahkem Mevki Komutanlığı savaşın ilk günlerinden itibaren savunma planları hazırlamaya başladı ve ilerleyen günlerde bunları geliştirdi. Boğazın savunması; her iki yakadaki top tabyaları ve bunları destekleyen seyyar topçu birlikleri, gemilerin serbestçe seyrine müsaade etmeyecek şekilde yerleştirilen deniz mayın (torpil) hatları ve bunları destekleyen ağ engelleri, nispeten küçük tonajlı gemilerden oluşan bir deniz filosu, bütün bunlara destek sağlayarak boğaz güvenliğine katkıda bulunacak gözetleme postaları ve ışıldak müfrezesi bölüğü üzerine oluşturuldu.<sup>590</sup> (Ek-38)

<sup>587</sup> ATBD-141, a.g.e., s. 183-184

<sup>588</sup> a.g.e., ss. 38-43.

<sup>589</sup> Mahmut Muhtar, **Maziye Bir Nazar Berlin Muâhedesinden Harb-i Umûmiye Kadar Avrupa ve Türkiye-Almanya Münâsebâtı**, Matbaa-i Ahmed İhsan ve Şürekâsı, 1341, s. 7.

<sup>590</sup> Düşmanın muhtemel harekâtını da değerlendirerek düzenlenmiş Çanakkale Boğazı savunma planı için bkz. ATBD-132, a.g.e., ss. 2-25.

Boğazın Anadolu yakasında, güneyden kuzeye doğru Orhaniye, Kum Kale, Dardanos, Anadolu Hamidiye, Çimenlik, Anadolu Mecidiye ve Nara Tabyası olmak üzere yedi tabya; Boğazın Avrupa yakasında da, güneyden kuzeye doğru Ertuğrul, Seddülbahir, Yıldız, Rumeli Mecidiye, Rumeli Hamidiye, Namazgâh ve Değirmen Burnu Tabyası olmak üzere yedi tabya yer almaktaydı. Bu tabyaların arasına, özellikle Erenköy Koyunu kollamak üzere “grup” olarak anılan sabit top mevzileri kurulmuştu. Topların çoğunluğu 22 çap uzunluğunda ve 7,000-8,000 metre menzilli toplardı. Menzilleri 15,000 metrenin üzerine çıkabilen 22 adet 35 çap uzunluğundaki güçlü topların sayısı, girintili çıkıntılı yapısıyla bazı bölgeleri tabyaların ateş sahası dışında kalan ve kuş uçuşuyla 65 km uzunluğunda olan Çanakkale Boğazı’nı savunmak için yeterli değildi. Tabyalar ve gruplardan oluşan top mevzilerine ilave olarak boğazın her iki yakasındaki arazinin coğrafi yapısının sağladığı gizlenme imkânından faydalanan ağır topçu alayları, dağ ve sahra topçu birlikleri, obüs ve havan mevzileri de bu savunma gücünü destekliyorlardı.

Denizdeki yüzer savunma gücü bünyesinde dört adet torpidobot, iki muhrip ve iki gambot bulunduran “Hafif Filo” ile sağlanıyordu. Denizdeki asıl savunmayı güneyde Soğanlıdere ile Kepez Feneri arasından başlayarak Çanakkale ile Kilitbahir arasına kadar boğazın en dar bölgesine döşenen 10 ana mayın hattı oluşturuyordu. Mayın hatları, biri Kilitbahir iskelesinde diğeri Çanakkale feneri yanında kurulmuş olan sabit torpido istasyonları ile destekleniyordu. Denizatlıların geçişine engel olmak amacıyla da ağ mâniyası yapılmıştı. Düşmanın gece mayın temizleme veya taarruzuna karşı bir ışıldak müfrezesi elindeki az sayıdaki ışıldak ile hizmet vermeye çalışıyordu.

İtilaf Devletleri Ordularına ait donanma gücünün 18 Mart 1915’te Çanakkale Boğazı’nı sadece donanma harekâtı ile geçme teşebbüslerinde uğradıkları ağır yenilgide önemli bir rol alacak olan, 26 mayından oluşan onbirinci mayın hattı 8 Mart 1915’te Nusrat mayın gemisi tarafından Erenköy Koyu’nun kuzeyinde kıyıya paralel olarak döküldü.<sup>591</sup> (Ek-39)

<sup>591</sup> Türkçe resmi tarihçe yayınında (bkz. Fahri Belen, **Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, 1915 yılı hareketleri**, Kara Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, 1964, s. 147) mayınların Erenköy Koyu’na 18 Mart’tan “*birgün evvel*” döküldüğü ifadesi yer alması nedeniyle bu mayın hattının döşenme tarihi, bilimsel araştırma disiplinine uyulmayan birçok çalışmada halen yanlış olarak verilmektedir; örneğin Zafer Toprak, “Çanakkale’de Kara, deniz ve hava gücü koordinasyonu”, **Toplumsal Tarih**, Sayı 111, Mart 2003, s. 85-86 ve Ünalp, **İstanbul-Kahire Seferi**, s. 140. Nusrat mayın gemisinin Erenköy Koyu’na döküldüğü mayın hattı hakkında bilgi için bkz. Nazmi Bey, **Çanakkale Savaşları Günlüğü**, Çanakkale

Seferberlik ilan edildiğinde Ayastefanos Tayyare Mektebinde bir kısmı onarım halinde, eğitim veya genel maksatlı çok az sayıda uçak bulunmaktaydı. Bunların arasında askeri görev yapabilecek durumda, hepsi Fransız yapımı üç uçak vardı. Deniz Tayyare Mektebinde eğitim amaçlı ABD yapımı bir uçak bulunuyordu. Fransız Nieuport şirketinin savaştan hemen önce İstanbul'a getirdiği iki deniz uçağına el kondu. 21 Temmuz 1914'te iki Alman havacı tarafından İstanbul'a getirilmiş olan Rumpler marka uçak da Osmanlı Ordusu bünyesine katıldı.<sup>592</sup> (Ek-40)

Alman donanmasına ait Goeben ve Breslau savaş gemilerinin Akdeniz'de çeşitli hedefleri bombaladıktan sonra 11 Ağustos'ta Çanakkale Boğazı'ndan geçmeleri üzerine İtilaf Devletleri Orduları donanmasının boğazın açıklarındaki hareketleri hakkında bilgi edinilmesi ihtiyacı doğmuştu. Balkan Harbi'nde tecrübe kazanmış olan Yzb. Fazıl idaresinde bir Nieuport deniz uçağı Ağustos ayının sonunda Çanakkale Müstahkem Mevki Komutanlığı emrine gönderildi. Yzb. Fazıl Eylül ayının ilk haftasından itibaren Çanakkale Boğazı açıklarında Ege Denizi'ndeki İtilaf Devletleri Orduları donanması üzerinde keşif uçuşları yapmaya başladı.<sup>593</sup> Osmanlı Ordusu hava gücü İtilaf Devletleri Orduları hava gücünden beş ay daha önce Çanakkale Cephesi'nde hava gücünden faydalanmaya başlamıştı.

Birinci Dünya Savaşı başladığında Ayastefanos Tayyare Mektebinde bir kısmı Balkan Harbi'nde tecrübe kazanmış karacı ve denizci subaylardan oluşan personel kadrosu mevcuttu.<sup>594</sup> Dünya askeri havacılığında, pilottan ayrı olarak râsîd sınıfını ilk defa teşkilatlandıran ve bu göreve uygun eğitim programını uygulayan Osmanlı Ordusu hava gücünde görev yapan uçucu personel kendilerinden beklenen görevi etkin olarak yerine getirmek konusunda Çanakkale Cephesi'ndeki İtilaf Devletleri Orduları hava gücüne göre çok daha nitelikli durumdaydı. Çanakkale Cephesi'ne havadan keşif ve fotoğraf

---

Deniz Müzesi Komutanlığı, 2004. Araştırma disiplininin uzak ve özensiz çalışmalarda dökülen mayın sayısı hakkında da yanlış rakamlar verilmektedir. Osmanlıca belgeden çeviride mayın sayısı hakkında çeviri hatası için bkz. ATBD-132, **a.g.e.**, s. 255, 259, 265. Nusrat mayın gemisi tarafından mayınların 17 Mart gecesi döküldüğü şeklinde yanlış ifade içeren bir başka resmi tarihçe örneği için bkz. Orhan Yıldırım, **Çanakkale Muharebeleri**, Genelkurmay Basımevi, 1966.

<sup>592</sup> Alman havacıların Almanya-Johanistal'den İstanbul'a uçuşları için bkz. Supf, **Fluggeschichte II**, ss. 235-238.

<sup>593</sup> BDHTH-C9, **a.g.e.**, s. 25.

<sup>594</sup> Balkan Harbi'nde Ayastefanos Tayyare Mektebi kadrosundaki pilotların listesi için bkz. Genelkurmay ATASE Arşivi, **BHK-226-145-001-38**. Listede görevi tayyare mektebi dışında görünen bazı pilotlar Balkan Harbi'nden sonra mektepte göreve başladı. Listede görülen bazı pilotlar ise asıl sınıflarına geri döndü. Mehmet Fethi ve Mehmet Nuri Birinci Dünya Savaşı başlamadan önce 1914 İstanbul-İskenderiye Hava Seyahati sırasında şehit düştü; bkz. Yılmaz, **Şehit Pilot Çarkçı Yüzbaşı Mehmet Fethi**.

çekmek üzere râsîd görevi ile atanan subayların kurmay subaylar olmasına özen gösteriliyordu.<sup>595</sup> Kendi imkânları ile Almanya’da pilot eğitimi alan ve savaşın başlamasından hemen önce İstanbul’a dönen Ütğm. Mehmet Şakir savaş sırasında Osmanlı Ordusu hava gücüne çok önemli katkı sağlayacaktı. (Ek-41)

Osmanlı Devleti’nin fiili olarak savaşa girmesiyle ordunun hava gücünün seri bir şekilde geliştirilmesi gerekiyordu. Bir miktar Osmanlı subayı havacılık eğitimi için Almanya’ya gönderilirken Başkomutanlık Vekâlet’i Osmanlı Ordusu hava gücünün takviyesi için Alman havacı personel ve teçhizat gönderilmesini talep etti. Bu talebi karşılamak üzere sevk ve idare konusunda Avrupa Cephesi’nde başarı göstermiş bulunan Alman havacı Kurmay Üsteğmen Erich Serno İstanbul’da Mareşal Sanders idaresindeki Alman Askeri Misyonu’na atandı.<sup>596</sup> 2 Ocak 1915’te Berlin’den hareketle İstanbul’a varan Serno Ayastefanos Tayyare Mektebi müdürü olarak görevlendirildi.<sup>597</sup> Alman havacılık sistemini iyi tanması ve iletişimde lisan sorununu gidereceği için Üsteğmen Mehmet Şakir Yzb. Serno’nun yardımcısı olarak atandı.<sup>598</sup> Osmanlı

<sup>595</sup> Râsîd görevine atanan Kurmay Yüzbaşı subayla ilgili emir için bkz. Genelkurmay ATASE Arşivi, **BDH-1389-3-18**.

<sup>596</sup> Bundesarchiv-Militärarchiv, **MSg2 / 10875**. Serno’nun Almanya askeri arşivinden temin edilen sicil dosyası kayıtlarının kopyası 2012 yılında Harp Akademileri Komutanlığı-Hava Harp Akademisi’ne verilmiştir. Sicil kayıtlarından faydalanılarak hazırlanan makale 13-14 Aralık 2012 tarihlerinde Harp Akademileri Komutanlığı’nda düzenlenen Havacılık Tarihi Sempozyumu’nda sunulmuş ve yayınlanmıştır; bkz. Uğur Uzunoğlu, “Birinci Dünya Savaşı’nda Türk Hava Kuvvetlerinin Teşkilatlanmasında Etkin Rol Oynayan Alman Havacı Subay: Erich Serno”, **Havacılık Tarihi Sempozyumu Bildirileri 1911-1923**, Hava Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı, 2015, ss. 353-370. Sicil kaydında ve sempozyumda sunulan bildiri Serno hiçbir zaman “von” asalet unvanı ile anılmamaktadır. Buna rağmen; daha sonra yapılan çalışmalarda ısrarla “von Serno” olarak anılması, çalışmayı yapanların bilimsel liyakat eksikliğine işaret etmektedir; bkz. Osman Yalçın, **Türk Hava Gücü**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2017, s. 112, 120, 131, 247, 265, 374.

<sup>597</sup> BDHTH-C9, **a.g.e.**, s. 32. **Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi (1908-1920), IIIncü Cilt, 6ncı Kısım, 1nci Kitap**, Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı, Ankara, 1971, s. 498 (bundan sonra “TSKT-C3K6K1” olarak anılacaktır).

<sup>598</sup> Bnb. Serno’nun Osmanlı Ordusu hava gücündeki göreviyle ilgili olarak 1918 yılında verdiği rapor için bkz. Bundesarchiv-Militärarchiv, **MSg2 / 10876**: Ausbau, Organisation und Tätigkeit der türkischen Luftstreitkräfte im 1. Weltkriege (bundan sonra “MSg2 / 10876” olarak anılacaktır). Birinci Dünya Savaşı’nda Osmanlı Ordusu hava gücüne komuta eden Serno’nun ilk defa bu çalışmada geniş olarak kullanılan Almanya askeri arşivlerindeki orijinal belgeleri Türkiye’de yapılan çalışmalarda ihmal edilmiştir. Bu nedenle; Çanakkale Muharebeleri’nin Alman kaynaklarında nasıl geçtiği ve Alman bakış açısıyla nasıl değerlendirildiği konusundaki çalışmalar eksik kalmıştır; bkz. Necmettin Alkan, “Alman Kaynaklarına Göre Çanakkale Savaşı”, **Bellekten**, Cilt: LXXX, Sayı 289, Aralık 2016, ss. 899-938 ve Ramazan Çalık, “Çanakkale Muharebelerine Alman Bakışı”, **Osmanlı Araştırmaları**, Sayı: XX, 2000, ss. 355-383 (hava gücü konusu ihmal edilmiştir). Alman kaynaklarında Çanakkale Muharebelerinin nasıl yorumlandığı sorusuna cevap arayan Alkan; makalesini hazırlarken kullandığı Türkçeye çevrilmiş yayınları Almanca orijinal eserlerle kıyaslayarak kontrol etmemiş, çevrilerde yar alan hataları kendi makalesine taşımış, bu nedenle makalesinin bilimsel değeri düşmüştür. Örneğin; “*Yarbay Buddeck*” ismini dipnot vererek (Carl Mühlman, **Çanakkale Savaşı** (çev. Sedat Umran), Timaş Yayınları, 1998, s. 140) çeviri yayından alıntı yaparak Çanakkale Cephesi’nde görev yapan Alman havacılarından biri olarak



Ordusu'nda göreve başlayan yabancı subaylara bir üst rütbe verilmesi uygulaması nedeniyle Serno Yüzbaşı rütbesi ile göreve başladı; hava gücü teşkilatının genişletildiği Kasım 1915'te Binbaşı rütbesine yükseldi.<sup>599</sup> (Ek-42)

Alman İmparatorluğu Avrupa Cephesi'ndeki çatışmalarda görevlendirdiği hava gücünün personel ihtiyacını ancak karşılamaktaydı. Bu nedenle Osmanlı Devleti'nde görev yapacak gönüllü sivil havacılar için ilan verildi. Başvuranlar arasından 12 sivil pilot ve 32 sivil uçak makinisti Osmanlı Ordusu emrine gönderildi. Sivil personel eğitim durumları ve kıdemlerine göre askeri rütbeler verilerek Osmanlı Ordusu hava gücünde görev aldılar. Bu sivil havacılar Eylül 1915'e kadar görev yaparak Çanakkale cephesindeki çarpışmaların en yoğun olduğu dönemde bir avuç Osmanlı Ordusu havacısıyla beraber hava gücü faaliyetlerinin yükünü sırtladılar. (Ek-43)

Göreve başlayan Alman pilotların bir kısmı Çanakkale Cephesi'nde Müstahkem Mevki Komutanlığı emrindeki uçak birliğine katıldılar. Alman havacıların râsıd eğitimi olmadığı için Ayastefanos Bahriye Tayyare Mektebi'nde yetişmiş olan deniz havacı Güverte Yüzbaşı Hüseyin Sedat râsıd olarak atandı.<sup>600</sup> Böylece; Alman havacıların uçuş yetenekleri Osmanlı Ordusu deniz subayının yetenekleri ile güçlendirilerek havadan keşif görevlerinde yüksek seviyede etkinlik sağlandı. Temmuz 1915'e kadar Müstahkem Mevki Komutanlığı emrinde görev yapan tek bir hava birliği varken, cephenin ihtiyaçlarına bağlı olarak önce 1. Tayyare Bölüğü, sonra 6. Tayyare Bölüğü teşkil edilerek cephede görev yaptılar. Tayyare bölüklerinin kadrolarında pilot ve râsıd olarak Osmanlı Ordusu subayları ve Alman asıllı havacılar birlikte görev yaptılar. Râsıd görevi yapanlar arasında Osmanlı ve Alman donanmasından subaylar da bulunuyordu. Yzb. Serno'nun Osmanlı Ordusu hava gücünün tecrübeli havacılarla takviye edilmesi

---

anmıştır. Alman pilot Buddecke Birinci Dünya Savaşı'nda hiçbir zaman "Yarbay" rütbesi almamıştır, orijinal Almanca eserde de "Oberleutnant (Üsteğmen)" rütbesi ile anılmaktadır; bkz. Carl Mühlmann, **Der Kampf um die Dardanellen 1915**, Gerhard Stalling, 1927, s. 163.

<sup>599</sup> Şubat 1915'de Harbiye Dâiresi altında kurulan 9ncü Şube tüm havacılık işlerine bakmaktaydı. Kasım 1915'te Karârgâh ı Umûmî altında 13ncü Şube kurularak cephedeki hava birliklerinin komutası bu şubeye verildi. 13ncü Şube Umûr-u Havâiyye Müfettişliği adını aldı ve Binbaşı rütbesine terfi eden Serno bu şubenin komutanı oldu, Serno'nun yardımcısı Mehmet Şakir Yüzbaşı rütbesine terfi ederek müfettişliğin kurmay başkanı oldu; bkz. Mazlum Keyüsk, **Türk Havacılık Tarihi 1914-1916, İkinci Kitap, Birinci Cilt**, Hava Basımevi, 1951 (bundan sonra "Keyüsk, İkinci Kitap, Birinci Cilt" olarak anılacaktır) s. 115. Aynı süreçte, Yüzbaşı Mehmed Ali vekâleten Ayastefanos Tayyare Mektebi müdürü olarak atandı; bkz. Bundesarchiv-Militärarchiv, **MSg2 / 10875**.

<sup>600</sup> BDHTH-C9, **a.g.e.**, s. 40. Ayastefanos Bahriye Tayyare Mektebi kadrosu için bkz. Dz.K.K.-DzMKKA, **0005-Fabrikalar 134\_93**; Yılmaz-Akıncı, s. 49. Hüseyin Sedat için bkz. Dz.K.K.-DzMKKA, **Güverte Yüzbaşı Hüseyin Sedat sicil dosyası**.

konusunda Alman hava gücü karargâhına yaptığı ısrarlı başvurular neticesinde Haziran 1915'ten itibaren Alman askeri havacıları Çanakkale Cephesi'ndeki hava gücüne katılmaya başladılar. Avrupa Cephesi'nde tecrübe kazanmış, hava zaferleri elde etmiş Yzb. Hans Joachim Buddecke, Yzb. Hans Schüz, Ütğm. Theodor Jakob Cronneis gibi pilotların ve Ütğm. Karl Kettembeil gibi râsıdların göreve başlamaları ile Çanakkale Cephesi'ndeki Osmanlı Ordusu hava gücünün niteliği ve etkinliği daha da arttı.<sup>601</sup> (Ek-44)

Osmanlı Ordusu komuta kademesi Birinci Dünya Savaşı'nın ilk günlerinden itibaren, tüm zorluklara rağmen Çanakkale Cephesi'ne hava gücü tahsis ederek cephe civarındaki İtilaf Devletleri Orduları donanma gücünün hareketlerini hava keşfi ile takip etmeye başlamıştı. Yzb. Serno Çanakkale Cephesi'nin Osmanlı Devleti için hayati önemini takdir ettiği için Almanya'dan gelen ilk uçaklardan bir kısmını hemen bu cepheye tahsis etti. Cephedeki hava birliğinin durumunu yerinde görmek ve bizzat keşif uçuşu yapmak üzere ilk uçaklarla birlikte kendisi de 17 Mart 1915'te Çanakkale Cephesi'ne geldi. İtilaf Devletleri'nin Çanakkale Boğazı'nı donanma gücüyle zorlayacaklarını öngörerek, 18 Mart 1915 sabahı günü ilk ışıklarıyla birlikte keşif uçuşuna çıkarken, açık denizlerde düşman gemilerini gözetlemek konusunda tecrübeli olan deniz subayı Yüzbaşı (*Kapitänleutnant*) Schneider'i yanına râsıd olarak aldı. İtilaf Devletleri Orduları donanması Bozcaada'dan henüz demir almış olarak ilerlemeye başlarken gerçekleştirdiği keşfin raporunu boğaz savunmasından sorumlu olan Koramiral Ernst Adolf Julius Guido von Usedom'a ileterek tabyaların yaklaşmakta olan düşman donanmasını alarm durumunda karşılamak üzere hazır olmalarını sağladı.<sup>602</sup>

Genişleyen teşkilat yapısında Binbaşı rütbesine yükselen Serno, Yüzbaşı rütbesine terfi eden Mehmet Şakir'le beraber, Osmanlı Devleti'nin geniş topraklarında birbirinden çok uzak yerlerde görev yapan tayyare bölüklerini ziyaret ederek, onların görev yaptıkları

<sup>601</sup> Çanakkale Cephesi'nde görev yapan Alman havacılar hakkında bilgi için bkz. Franks vd., **Above the Lines**, s. 88-89 (Buddecke), s. 94-95 (Croneiss), s. 207-208 (Schüz). Karl Kettembeil için bkz. Bundesarchiv-Militärarchiv, **MSg109 / 10849**.

<sup>602</sup> BDHTh-C5K1, **a.g.e.**, s. 203. Yzb. Schneider'in 18 Mart 1915 sabahı keşif uçuşuyla ilgili anlatısının metni Bnb. Serno'nun raporunun ekinde yer almaktadır; bkz. Bundesarchiv-Militärarchiv, **MSg2 / 10876**. Kurt, **Türk Hava Kuvvetlerinin Kuruluşunda Bağış ...**, s. 74'de söz konusu keşif uçuşuyla ilgili anlatıyı "*Serno anılarında bu keşfi şöyle anlatmaktadır: ...*" ifadesi ile sunmaktadır. Bu doğru değildir; anlatı Serno'nun anısı değildir. Bundesarchiv-Militärarchiv'de, Serno'nun raporunun ekindeki belgenin üzerinde açıkça "*Kapitänleutnant Schneider, daha sonraki bir sunumda uçuşu şu şekilde tarif ediyor:*" ifadesi yer almaktadır. Anlatının Yzb. Schneider'e ait olduğu, Kurt'un da çalışmasının başka yerlerinde atıfta bulunduğu Kansu v.d., **a.g.e.**, s. 194'te açıkça belirtilmektedir.

şartları ve ihtiyaçları yerinde gözlemledi. Konuyla ilgili raporlar hazırlayıp şahsen Almanya'daki hava gücü komutanına arz ederek, cepheledeki durumun iyileştirilmesi için taleplerini ilettiler. Alman Ordusu'nun askeri değeri çok yüksek olan havacılık malzemelerine en çok ihtiyaç duyduğu zamanlarda bile Osmanlı Ordusu hava gücü için fabrikalardan yeni çıkmış en son sistem uçak ve teçhizatın Osmanlı Ordusu'na gönderilmesini sağladı.<sup>603</sup> Birinci Dünya Savaşı'na taraf olan orduların hepsinin hava gücünde kademeler arasında iletişim ve uyumlu işbirliği problemleri yaşanırken, Bnb. Serno'nun en ücra cephelere kadar giderek oradakilerin sorunlarını dinlemesi, ihtiyaçlarını tespit etmesi, bunları en üst komutanlık katına kadar arz ederek mevcut şartlar içinde çözüm üretmesi onun üstün liderlik ve komuta vasfını ortaya koyuyordu.<sup>604</sup> (Ek-45, Ek-46)

Bnb. Serno'nun Alman havacı subaylarla Osmanlı Ordusu subayları arasında işbirliği tesis eden tutumu da Osmanlı Ordusu hava gücünün etkinliğini artıran önemli bir faktördü.<sup>605</sup> Çanakkale Cephesi'ndeki tayyare bölüklerine komutan olarak atanan subaylar da bölüklerdeki Osmanlı ve Alman Ordusu personelin uyum içerisinde görev yapmalarına liderlik ettiler. Osmanlı Ordusu hava gücünde lisan, kültür ve inanç

<sup>603</sup> Birinci Dünya Savaşı'nda Alman İmparatorluğu tarafından Osmanlı Devletine sağlanan askeri yardım konusunda bkz. Carl Mühlmann, **Das deutsch-türkische Waffenbündnis im Weltkrieg**, Verlag Koehler & Amelang, 1940.

<sup>604</sup> Birinci Dünya Savaşı'nda cephe ile cephe gerisi arasındaki iletişim ve uyum problemleri hakkında bkz. Robert Higham, "Air Power in World War One 1914-1918", **Cross and Cockade International**, Vol. 31, No. 3, 2000, s. 155. Önyargılı ve araştırma disiplininin uzak çalışmalar Bnb. Serno'yu Osmanlı Ordusu hava gücünün ihtiyaç duyduğu malzemeyi sağlamamak ve personeli tayin etmemekle itham etmektedir; bkz. BDHHC-9, **a.g.e.**, s. 257 ve Veli Yılmaz, **1 nci Dünya Harbi'nde Türk-Alman İttifakı ve Askeri Yardımlar**, Cem Ofset, 1993, s. 204. Bu asılsız ithamların tarihi olaylarla ilgisi yoktur. Bnb. Serno Osmanlı Ordusu hava gücünün teşkilat, teçhizat ve personel ihtiyaçlarının Birinci Dünya Savaşı'nın şartları altında en iyi şekilde karşılanması için özveriyle çalışmıştır. Bnb. Serno lisan ve kültür farklılıklarına rağmen Osmanlı Ordusu hava gücünün sevk ve idaresinde üstün komuta ve liderlik vasfı sergilemiştir. Nisan 1916'da Bahriye Nâzırı Cemal Paşa'yla görüşerek ordu ve donanma havacılığının tek bir komuta altında birleşmesi konusunda kendisini ikna etti. Bnb. Serno, İngiltere'de son derece zararlı büyük çekişmelere neden olan ordu ve donanma havacılığı ayrımının yarattığı türden sorunlara neden olmadan bu konuyu halletmek başarısını gösterdi. Mayıs 1916'da Enver Paşa'nın yayınladığı bir emirle donanma havacılığı da teknik ve komuta konularında 13ncü Şubenin emri altına girdi. Lojistik ve idari konular ise Bahriye Nezareti'nin (Donanma Bakanlığı'nın) sorumluluğundaydı; bkz. Yılmaz, **The Air War**, s. 103-104.

<sup>605</sup> Rudolf Holzhausen, **Birinci Dünya Harbinde Almanya'nın Türkiye'ye Sağladığı Hava Desteği ve Çanakkale Havacıları**, (çev. Fahri Çeliker), Genelkurmay Basımevi, 1982, s. 29. Serno'nun İstanbul'daki karargâh kadrosunun "... *tamamıyla Alman personeli ile...*" olduğu ifade edilmektedir; bkz. **Çanakkale 1915 (CD)**, Türk Tarih Kurumu, 2001. Bu ifade tarihi gerçeklere aykırı ve yanlıştır. Türk Tarih Kurumu tarafından yayınlanan CD içeriğinde Türk havacılığı hakkında birçok asılsız, tarihi gerçeklerle ilgisi olmayan ve yanlış ifadeler yer almaktadır. CD içeriğinde havacılıkla ilgili bölümlerin bilimsel araştırma disiplinine uyulmadan hazırlandığı anlaşılmaktadır.

değerleri birbirinden farklı olan personelin uyum içinde görev yapmasında komuta kademesinin yetkinliğinin büyük payı vardı.<sup>606</sup> (Ek-47, Ek-48)

Havacı olarak görev yapan subayların başlıklarında, ortasında yukarı bakan ay-yıldız yer alan sağa doğru (karşıdan bakınca sola) yatık bir çift kanat bulunuyordu. Ayastefanos Tayyare Mektebinde eğitimlerini tamamlayanlar pilot veya râsıd şahadetnamesi alıyorlardı. Havacılık eğitimini başarı ile tamamlayarak görev yaptıklarını belirten başka bir işaret yoktu. Bnb. Serno; 1915 yılı sonundaki teşkilat değişikliğiyle beraber bir bröve oluşturulmasını önerdi. Pilot brövesi sarı renkte bir çelenk üzerinde, yukarı bakan ay-yıldızın iki yanında uzanan sağa yatık sarı renkte bir çift kanat olarak tasarlandı. Râsıd brövesinde aynı tasarım kullanıldı, ay-yıldızın iki yanında uzanan kanadın rengi ise gümüştü. Haziran 1916'da bu işaretlerin nasıl kullanılacağı konusunda nizamname önerisi yayınlandı.<sup>607</sup> Böylece; Bnb. Serno Osmanlı Ordusu hava gücünde görev yapan subayların aidiyet duygusunu da pekiştirdi. (Ek-49)

18 Mart Çanakkale Boğazı Muharebesi'nde İtilaf Devletleri donanmasının yenilgiye uğratılmasından sonra İtilaf Devletleri Ordularının çıkarma harekâtı yapacağı konusundaki beklentiler kuvvetlenmişti. Çanakkale Cephesi'ndeki ordu güçlerinin kuvvetlendirilmesi amacıyla cephedeki kara kuvvetlerinden 5. Ordu kuruldu ve komutanlığına Mareşal Sanders atandı.<sup>608</sup> Emrindeki alay komutanları arasında; İtilaf Devletleri Ordularının Gelibolu Yarımadası'na teşebbüs edecekleri çıkarma harekâtlarının durdurulmasında anahtar rolü oynayacak olan ve savaştan sonra çağdaş ve laik Türkiye Cumhuriyeti'nin kurucusu Yarbay Mustafa Kemal (Atatürk)'de bulunmaktaydı. Savaşın ilk günlerinde, cephedeki komuta yapısına uygun olarak, tayyare bölüğü Müstahkem Mevki Komutanlığı emrine bağlanmıştı. Uçuş görevleri bu komutanlık tarafından veriliyor, görev sonuçları aynı komutanlığa rapor ediliyordu. 5. Ordu'nun kurulmasından sonra da aynı durum devam ettiği için Mareşal Sanders emrinde hava gücü olmamasından şikâyetçiydi.<sup>609</sup> Tayyare bölümünün Müstahkem Mevki Komutanlığı emrinde kalması 25 Nisan amfibi çıkarma harekâtı sırasında

<sup>606</sup> Bundesarchiv-Militärarchiv, **MSg2 / 10876**.

<sup>607</sup> Nizamname lâyihasının örneği İstanbul-Yeşilköy Hava Müzesi'nde teşhir edilmektedir.

<sup>608</sup> BDHTH-C5K1, **a.g.e.**, s. 217.

<sup>609</sup> Sanders, **Fünf Jahre Türkei**, s. 82, 94. BDHTH-C9, **a.g.e.**, s. 42.

Osmanlı Ordusu hava gücünün 5. Ordu'ya verdiği desteği zayıflattı.<sup>610</sup> Yzb. Serno Temmuz 1915'te tekrar Çanakkale Cephesine gelerek tayyare bölüğünün durumunun iyileştirilmesi çalışmalarını yürüttü. Çanakkale Cephesindeki deniz uçakları Müstahkem Mevki Komutanlığı emrinde bırakılarak kara uçaklarından oluşan tayyare bölüğü 5. Ordu emrine verildi.<sup>611</sup> Tayyare bölüğünün ilk komutanı Osmanlı Ordusunda Üsteğmen rütbesiyle görev yapan Alman sivil pilot Ludwig Preussner'di.<sup>612</sup> (Ek-50)

Eylül ayından beri cephede görev yapan deniz uçağını takviye etmek amacıyla "Mahmud Şevket Paşa" isimli Nieuport deniz uçağı da Ayastefanos Tayyare Mektebinden Çanakkale'ye gönderildi. Bu uçağın hizmeti çok uzun süremedi, 26 Ekim'de alabora olarak battı. Pilotu Üsteğmen Savmi (Uçan) ve râsıdı bu olaydan sağ olarak kurtuldular.<sup>613</sup> (Ek-51)

Birinci Dünya Savaşı'nın başlamasından kısa süre sonra gönderilen deniz uçakları arızalar ve kazalar nedeniyle 1914 Kasım ayının ilk haftasından sonra işlevsiz kalmışlardı. Ocak 1915'te Ütğm. Cemal idaresinde "Ertuğrul" isimli Blériot XI modeli kara uçağı cepheye sevk edildi, havadan keşif ve bombardıman görevleri yaptı. 18 Mart Çanakkale Boğazı Muharebesi'nden hemen önce ve sonrasında Almanya'dan gelen ve Çanakkale Cephesi'ne sevk edilen uçaklar Osmanlı Ordusu hava gücüne hizmet vermeye başladı. Eylül 1915'e kadar cephede kullanılan uçaklar "B-serisi" iki kişilik silahsız keşif uçaklarıydı.<sup>614</sup> Çanakkale Cephesi'ne sevk edilen Albatros, L.V.G ve Rumpler marka B-serisi uçakların hız, tırmanış ve manevra performansları İtilaf Devletleri Orduları hava gücündeki kara uçaklardan daha iyiydi.<sup>615</sup>

<sup>610</sup> TSKT-C3K6K1, a.g.e., s. 498. BDHTH-C9, a.g.e., s. 43.

<sup>611</sup> Genelkurmay ATASE Arşivi, **BDH-1437-232-2** ve **BDH-1437-232-4**; BDHTH-C9, a.g.e., s. 47.

<sup>612</sup> Aslen öğretmen pilot olan Ludwig Preussner Çanakkale Cephesi'ndeki kritik durum nedeniyle cephede savaş pilotu görevini üslenmişti. 1915 yılının ikinci yarısında Ayastefanos Tayyare Mektebinde öğretmen pilot olarak görev yapmaya başladı. 2 Mayıs 1916'da eğitim uçuşunda talebesinin uçağın kontrolünü kaybetmesi sonucunda meydana gelen kazada ağır yaralandı, iki gün sonra yaşamını yitirdi.

<sup>613</sup> İlk denizci pilotlarımızdan Savmi Uçan'ın hayatı için bkz. Niyazi Ahmet Banoğlu, **Unutulmaz Havacı Kahraman Savmi Uçan**, Toker Matbaası, İstanbul, 1965.

<sup>614</sup> Alman Ordusunda, uçaklara yapılarına ve sistemlerine göre verilen alfabetik seri tanımlarıyla ilgili bilgi içeren kaynağa Giriş bölümünde işaret edilmiştir. Osmanlı Ordusu havacılarına uçak serilerinin tanıtılması hakkında bkz. Genelkurmay ATASE Arşivi, **BDH-1389-2-23** ve **-23a**.

<sup>615</sup> Birinci Dünya Savaşı yıllarında Osmanlı Ordusu hava gücünde kullanılan Almanya yapımı uçakların teknik özellikleri ve performans verileri için bkz. Peter Gray, Owen Thetford, **German Aircraft of the First World War**, Putnam, 1962. Birinci Dünya Savaşı'nda kullanılan uçakların teknik özellikleri ve performans verilerinin değişik yayınlarda farklı kaydedildiği görülmektedir. Bu durum özellikle dönemin havacılık sanayiinde günümüzdeki gibi standardizasyon olmamasından kaynaklanmaktadır. Bunun yanı sıra; üreticilerin pazarlama amacıyla hazırladığı yayınlarda yer alan performans verileri ideal şartlar

Uçaklara makineli tüfek takılması konusunda Almanya’da yürütülen çalışmalar neticesinde, daha kuvvetli motorlarla donatılmış ve râsıd yerinde taret üzerine makineli tüfek takılmış Albatros C I uçakları Nisan 1915’ten itibaren Batı Cephesi’ndeki hava birliklerinde görev yapmaya başladı.<sup>616</sup> Çift kişilik ve râsıd yerinde makineli tüfek bulunan Albatros C I uçaklarının Eylül 1915’ten itibaren Çanakkale Cephesinde görev yapmaya başlaması ile Osmanlı Ordusu hava gücü İtilaf Devletleri Orduları hava gücü üzerinde üstünlük kurmaya başladılar. Pervane arasından öne doğru ateş edebilen motorla senkronize makineli tüfekle donatılmış Fokker “E-serisi” uçakların Eylül 1915’te cepheye gelmeye başlaması ile hava üstünlüğü Osmanlı Ordusu hava gücüne geçti.<sup>617</sup> Bu üstünlüğün kurulmasında Avrupa Cephesi’nde tecrübe ve zafer kazanmış Alman pilotların Çanakkale’deki tayyare bölüklerinde görev yapmasının önemli etkisi vardı.

1915 yılında, Osmanlı Devletinin müttefiki Almanya tarafından Çanakkale Cephesinde görev yapmak üzere gönderilen ilk uçaklar, silahsız iki kişilik keşif uçaklarıydı. Osmanlı Ordusu havacıları sadece savunma amacıyla değil, havada düşman uçaklarına taarruz da edebilmek için silahlı uçakların getirilmesi konusunda ısrar ediyorlardı. Almanya, Avrupa cephelerinde devam eden savaşılarından dolayı Osmanlı Ordusunun tüm isteklerini hemen anında karşılayamıyordu. Çanakkale Cephesinde görevli İnci Tayyare Bölüğünün makinistleri, havacıların arzusunun yerine getirmek üzere bölüğün demirci ustalarıyla birlikte bir çözüm ürettiler. Aslen silahsız olan Rumpler B I keşif uçağının üst kanadında gerekli tadilatı yaparak, demir çemberden oluşan döner taret yerleştirdiler. Tarete kara birliklerinden aldıkları bir makineli tüfek monte ederek uçağa çepeçevre her tarafa ateş edebilen silah sistemi kazandırdılar. Meydana gelebilecek bir hava muharebesinde, makineli tüfekle açılan seri ateş neticesinde uçağın kendi pervanesinin isabet almaması için, kara birliklerinden elde ettikleri makineli tüfeği pervanenin dönüş çapının dışından ateş edebilecek böyle bir konuma yerleştirmiş oldular. Cephede uçak üzerinde yapılan bu değişiklik Osmanlı Ordusu hava gücünün

---

altında elde edilen en yüksek değerlerdir, cephedeki gerçek durum aynı performans değerlerine ulaşmayı mümkün kılmamaktadır.

<sup>616</sup> John R. Cuneo, **The Air Weapon 1914-1916**, Military Service Publishing Company, 1947, s. 168; Grosz, **Albatros C I**, s. 4-5.

<sup>617</sup> Birinci Dünya Savaşı’ndaki birikim üzerine oluşan “hava üstünlüğü” anlayışı için bkz. J. C. Slessor, **Air Power and Armies**, Oxford Universtiy Press, 1936, s. 4.

eldeki mevcut kaynakları en iyi şekilde değerlendirmek konusundaki becerisini gösteriyordu.<sup>618</sup> (Ek-52)

Almanya'dan askeri malzemenin getirilmesinde yaşanan zorluk aşıncaya kadar Bakırköy'deki bir demir atölyesinde uçak bombaları ve çivilerin imaline başlandı. Gövdeleri dökme demirden imal edilen bombaların içine patlayıcı dolduruluyor ve top mermilerinin tapaları takılıyordu. Eldeki mevcut imkânlarla üretilmesi mümkün olduğu için çok miktarda uçak çivisi de imal edilebiliyordu. Bulgaristan'ın ittifaka katılmasından sonra Almanya ile ulaşım yolu açılınca her türlü askeri teçhizatın ikmalî büyük ölçüde kolaylaştı, Almanya'dan uçak bombaları da gelmeye başladı. İstanbul'da üretilen veya Almanya'dan gelen bombalar, İtilaf Devletleri Orduları hava gücünde olduğu gibi iptidai cephe şartlarında üretilmiş bombalar olmadıkları için uçak tarafından daha güvenle taşınabiliyorlar ve hedefte daha etkili olabiliyorlardı.

Mayıs 1915'de Çanakkale'de mevcut kara uçaklarını takviye etmek üzere Almanya'dan deniz uçakları da istendi. Alman İmparatorluk Donanma Dairesi bir miktar Gotha WD 1 deniz uçağını, sivil havacı ve makinisti, ayrıca râsîd olarak görev yapmak üzere ticari gemi subaylarını gönderdi. Alman Deniz Tayyare Bölüğü (*Wasserfliegerabteilung*) olarak hizmet veren birliğe daha sonra Alman donanma havacılığından subaylar katıldı; Boğazlar Genel Komutanlığına bağlı olarak Deniz Üsteğmen (*Kapitänleutnant*) Ernst Liebmann komutasında hizmet verdi.<sup>619</sup> Almanya'ya sipariş verilen deniz uçakları Temmuz 1915'ten itibaren Çanakkale Cephesine gelmeye başladı. İlk gelen deniz uçakları silahsızdı ama motorları güçlüydü ve performansları İtilaf Devletleri Ordularındaki uçaklardan daha iyiydi. Havada düşman uçağıyla karşılaşılması durumunda muharebeye devam etmek veya muharebeyi kesmek ve takip edilmeden havaalanına dönebilmek inisiyatifi Osmanlı Ordusu emrindeki deniz uçaklarındaydı. (Ek-53)

Almanya'daki deniz uçağı üretici firması Çanakkale Cephesi'nde uçak makinistlerinin silahsız keşif uçağıının üst kanadında yaptıkları tadilat ve makineli tüfek montajı

<sup>618</sup> Bülent Yılmaz, "Çanakkale'de Ezber Bozan: Hava Savaşları", **Çanakkale 1915 Paneli Bildiri Kitabı**, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, 2012, s. 154.

<sup>619</sup> Bundesarchiv-Militärarchiv, **MSg2 / 10876**. Bülent Yılmaz, "A Gallipoli Side Show: The War in the Air", **Gallipoli in Retrospect 90 Years On**, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, 2005, s. 255. Ütğm. Liebmann'ın Çanakkale Cephesi'ndeki göreviyle ilgili hatıratı için bkz. Liebmann, **Dardanellenflieger**, Boll und Pickardt, 1918.

uygulamasından ilham alarak ürettikleri deniz uçaklarının üst kanadının tasarımında değişiklik yaptılar. Kanadın kendi yapısına demir çerçeveli yuvarlak bir açıklık entegre ederek buraya makineli tüfek yerleştirdiler. Bu uygulamaya mitolojide başının üstünde tek gözü olan dev hikâyesinden esinlenerek “Tepegöz” ismi verildi. Cepheye makineli tüfekle donatılmış deniz uçaklarının gelmeye başlaması Osmanlı Ordusu hava gücünün etkinliğini bir kat daha artırdı. (Ek-54)

Osmanlı-İtalyan Harbi’nde havadan gelen tehditlere karşı tecrübe kazanmış olan Osmanlı Ordusu uçaksavar silahlarını da Çanakkale Cephesi savunma sisteminin bir parçası olarak tesis etti. Cephenin savunma sistemi her gün sayıları artan askeri birlikler, toplar ve mayın hatlarıyla güçlendirilirken, 37 mm çapında uçaksavarlar ve seri atışlı toplar da uçaklara karşı kullanılmak üzere savunma sistemine katıldı.<sup>620</sup> Osmanlı Ordusu cephede henüz İtilaf Devletleri Ordularına ait hiçbir hava gücü yokken yerden havaya savunma amacıyla gerekli önlemleri almıştı. Tabyalardaki etkin uçaksavar sistemleri nedeniyle İtilaf Devletleri hava gücü tabyalara çok nadiren havadan bombardıman taarruzu yapıyordu ve bu taarruzlar kolayca geri püskürtülüyordu.<sup>621</sup> (Ek-55)

Temmuz 1915’te Çanakkale Cephesi’ndeki Osmanlı Ordusu hava gücünün Ayastefanos’tan Kilye’ye sevk edilen sabit balon müfrezesiyle takviye edilmesi düşünülmüştü; bu müfrezeye de uçaksavar koruması sağlanması planlandı.<sup>622</sup>

Çanakkale Cephesi’nde görev yapan Osmanlı Ordusu hava gücünün en büyük sorunu hava gücü teçhizatları bakımından Almanya’ya bağımlı olmasıydı. Alman İmparatorluğu ile İstanbul arasındaki ikmal hattının belkemiğini demiryolu ulaşımı oluşturuyordu. Askeri teçhizatın henüz herhangi bir ittifaka katılmamış bulunan tarafsız Romanya ve Bulgaristan topraklarından alenen geçirilmesi mümkün değildi. Demiryolu ile İstanbul’a gelmeye çalışan Alman havacılar sahte pasaportlarla yolculuk yapıyor,

<sup>620</sup> BDHTH-C5K1, **a.g.e.**, s. 104, 185; Kroki: 5, 13; Kuruluş: 13; Çizelge: 9, 10. BDHTH-C8, **a.g.e.**, s. 112, 155.

<sup>621</sup> Çanakkale Boğazi’ni savunan tabyalara kendilerini havadan taarruza karşı korumaları amacıyla ikişer adet uçaksavar topu yerleştirilmişti. İtilaf Devletleri Ordularının 26 Şubat 1915’te Seddülbahir ve Kumkale’deki tabyaları tahrip etmek için yaptığı mahdut hedefli çıkarma harekâtında, Orhaniye tabyasındaki iki uçaksavar topu tahrip edilmiştir; bkz. Oglander, **Gallipoli Vol. 1**, s. 79; BDHTH-C5K1, **a.g.e.**, s. 131. Topçu mevzileri de uçaksavarla korunmaktaydı. Tabyalara ve havan mevziine yaklaşan düşman uçaklarının uçaksavar ateşi ile uzaklaştırılması konusunda bkz. BDHTH-C5K1, **a.g.e.**, s. 157, 165, 167, 168.

<sup>622</sup> Genelkurmay ATASE Arşivi, **BDH-1389-2-18**.



askeri teçhizat sahte beyannamelerle naklediliyor, rüşvet verilerek gümrüklerde sıkı denetim yapılmaması sağlanmaya çalışılıyordu. Sahte evrakla nakledilen uçak ve parçalarının gümrük kontrolünde yakalanması üzerine uçakları uçurarak İstanbul'a ulaştırmak mecburiyeti ortaya çıktı. Macaristan'da Czernéheviz'de (bugün Băile Herculane) bulunan hava istasyonunda Alman-Türk Hava Destek Komutanlığı (*Deutsch türkische Fliegerhilfskommando*) adı altında bir örgüt kuruldu. İstasyonun görevi buraya kadar gelecek uçakları havadan uçarak Sırbistan, Romanya ve Bulgaristan üzerinden İstanbul'a ulaştırmaktı. Uçaklar trenle Almanya'dan Macaristan-Romanya sınırındaki Czernéheviz'e geliyor ve tren yolunun yakınındaki hava üssünde uçuşa hazırlanıyordu. Birkaç çadır hangar bulunan hava üssünün iki yanı yalçın tepelerle çevriliydi ve bu nedenle aslında bir hava üssü olmaya uygun konumda değildi. Uçakların düşman Sırp toprakları ve pek dost olmayan Bulgar toprakları üzerinden uçarak Edirne'ye ulaşması sağlanıyordu. Burada yakıt ikmalini yapan uçak Ayastefano'taki Tayyare Mektebi'ne uçuyordu.<sup>623</sup>

Hava gücünün ihtiyaç duyduğu teçhizatın bu yöntemle taşınması Bulgaristan'ın 6 Eylül 1915'te merkezi devletler tarafında ittifak yaparak Ekim 1915'te savaşa girmesine kadar sürdü.<sup>624</sup> Kasım 1915'ten itibaren Alman askeri yardımı Macaristan-Sırbistan-Romanya sınırındaki Orsova'ya ulaşıyor; buradan teknelere yüklenerek Tuna nehri üzerinden Bulgaristan'ın Ruscuk limanına indiriliyor. Tekrar trene yüklenen malzeme İstanbul'a ulaştırılıyordu. Ocak 1916'da "Doğu Hattı'nın açılmasıyla Almanya ile İstanbul arasında doğrudan bir demiryolu ulaşımı sağlandı.

Uçakların yedek parça ve bakım-onarım ihtiyaçlarının da yerel imkânlarla sağlanması için çaba harcanıyordu. Bnb. Serno Osmanlı Ordusu hava gücüyle ilgili çeşitli taleplerini iletmek üzere Almanya'ya yaptığı ziyaretten dönerken Viyana'da Avusturya Kraliyet Hava Kıtası (*k.u.k Luftfahrtruppen*) komutanının misafiri oldu. Bnb. Serno'nun

<sup>623</sup> Bundesarchiv-Militärarchiv, **MSg2 / 10876**. Hoepfner, **a.g.e.**, s. 49. Deutsch türkische Fliegerhilfskommando teşkilatının uçak ulaştırma faaliyetleri için bkz. Robert Holtzmann, "From the Balkans to the Baltic" (çev. Simone M. Moore), **Over The Front**, Vol. 8, No. 3, Autumn 1993, ss. 199-201.

<sup>624</sup> Bulgaristan'ın Alman İmparatorluğu ile ittifak yaparak savaşa girmesi Osmanlı Devleti'ne askeri yardım malzemesi sevkiyatını da kolaylaştırmıştır. Bu gelişme üzerine İtilaf Devletleri cepheden çekilme konusunu gündemlerine almışlardır bkz. Yusuf Sarıncay, "Savaşın İttifakı: I. Dünya Savaşı'nda Türk-Bulgar İlişkileri", **100. Yılında I. Dünya Savaşı Uluslararası Sempozyumu**, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, 2015, s. 268-269.

talebi üzerine Avusturyalı bir pervane ustası ve pervane imalatı için gerekli aletler verildi. Böylece Ayastefanos'ta bir pervane atölyesinin kurulması mümkün oldu.<sup>625</sup>

Bnb. Serno, hava gücü için ihtiyaç duyulan malzeme ve yedek parçaların Almanya'dan getirilmesindeki zorluğu bizzat yaşadığı için Osmanlı Devleti içinde bir havacılık endüstrisi altyapısı kurulması için de çok çaba gösterdi. Bir uçak motoru fabrikası kurulması konusunda incelemelerde bulunmak üzere Prusya Savaş Bakanlığından Yüzbaşı Bartsch ve Benz Motor Firmasının temsilcisi Müsteşar Brosin'i İstanbul'a gelmeye ikna etti. Yapılan incelemede, küçük çaplı bir üretimi bile destekleyecek yan sanayi alt yapısı olmadığı görüldüğünden üretim tesisi kurulamadı.<sup>626</sup> (Ek-56)

Almanya'dan gelen uçaklar fabrikalarda Alman Ordusu için üretildikleri için kanatlarında, gövdelerinde ve kuyruklarında milliyet işareti olarak, beyaz zemin üzerinde Alman İmparatorluğu bayrağının ana unsuru olan siyah haç işareti taşıyorlardı. Ayastefanos Tayyare Mektebine ulaşan uçakların üzerine Osmanlı Ordusu'na ait olduklarını belirtmek için Osmanlı Devleti bayrağının ana renkleriyle dıştan içe kırmızı-beyaz-kırmızı daire şeklinde işaret uygulanmak istendi. Fransız stili kokart örneği olan bu istek savaş öncesinde mektep müdürlüğü yapan Fransız Bnb. Goys'un zamanındaki uygulamadan kalan alışkanlıktı. Ancak; İstanbul'da kırmızı boya bulunmasında güçlük çekildiği gibi, siyah renkli haç işaretinin başka bir renkle kapatılması da çok zordu. Bu nedenle; pratik bir uygulama ile çözüm üretildi. Siyah haç işaretinin kolları arasındaki alan siyah boya ile kapatılarak beyaz zemin üzerinde siyah kare işareti Osmanlı Ordusu uçaklarının milliyet tanıtım işareti oldu. Cepheledeki, özellikle Çanakkale Cephesindeki durumun kritik olması sebebiyle Almanya'dan gelen uçaklar ilk kontrolleri tamamlandıktan sonra hemen cepheye sevk ediliyorlardı. Bu nedenle Osmanlı Devleti semalarında siyah haç işareti taşıyan uçaklar uçuyordu. Yeni gönderilen yedek parçalar üzerinde de siyah haç işareti oluyordu. Cephe müsaait zamanlarda siyah haç işaretinin üzeri boyanarak siyah kare işaret haline getiriliyordu.<sup>627</sup> (Ek-57, Ek-58)

<sup>625</sup> Bundesarchiv-Militärarchiv, **MSg2 / 10876**.

<sup>626</sup> **a.g.e.**

<sup>627</sup> Ayastefanos Tayyare Mektebi'nden Çanakkale Cephesi'ne uçacak kara ve deniz uçakları üzerinde siyah haç işareti bulunacağı ve bunlara ateş açılmaması konusunda Temmuz 1915 tarihli duyurular için bkz. Genelkurmay ATASE Arşivi, **BDH-1437-232-2** ve **BDH-3436-19-10-1**. Tarihi olaylarla ilgili gerçekler ulusal arşivlerimizdeki belgelerde mevcutken, liyakatsiz kişilere yazdırılan resmi tarihçe kitabında şoven bir zihniyetin ürünü olarak, kesin hüküm içeren, "*Türk askeri havacılığı envanterine*

Çanakkale Cephesi'ne gönderilen uçaklar genellikle Ayastefanos Tayyare Mektebi'nden uçarak geliyorlardı. Uçakların nakli veya cephe hattı üzerinde görev yaptıkları sırada yerdeki dost birlikler tarafından yanlışlıkla ateş açılmaması için birliklere önceden haber veriliyordu.<sup>628</sup> Uçakların Çanakkale Cephesi'ne gemi ile naklinde, Çanakkale'de yük gemilerinin yanaşabileceği iskele mevcut olduğu için İtilaf Devletleri Orduları hava gücünün uçaklarını adalara indirirken yaşadığı sorunlarla karşılaşılıyordu. (Ek-59)

Çanakkale Cephesi devletin bekası için özel önem arz ettiğinden, tasarruf tedbirlerinin bir zorunluluk olduğuna işaret edilmesine rağmen, bu cephede görev yapan, hava gücü dâhil tüm birliklerin lojistik ihtiyacının karşılanması için özel bir gayret sarf edilmekteydi.<sup>629</sup> 5. Ordu Menzil Müfettişliğinin kurulmasından sonra, tüm ihtiyaçların tek elden yürütülmesi için gerekli düzenleme yapılarak lojistik desteğin etkin şekilde karşılanmasına çalışılmıştı.<sup>630</sup> Alman İmparatorluğu ile tesis edilen askeri yardım sözleşmesine göre Almanya'ya yapılacak siparişlerin de tek elden idare edilmesi sağlanmıştı. Ayastefanos tren istasyonunun Almanya'dan gelen ikmal maddelerinin indirileceği ara istasyonlardan biri olarak belirlenmesi Ayastefanos Tayyare Mektebi'ne gönderilen hava gücü malzemelerinin teslim ve tesellüm işlemlerinde önemli kolaylık sağladı.<sup>631</sup> (Ek-60)

Çanakkale Cephesi'ndeki Osmanlı Ordusu hava gücü personeli barınak konusunda cephedeki İtilaf Devletleri Orduları hava gücüne kıyasla çok daha iyi durumdaydılar.

---

*giren, yani devletin resmi kuvvetlerine dahil olmuş bulunan uçakların, Alman işareti altında uçmuş olmaları düşünülemez ve olmamıştır da.” ifadesi yer almaktadır; bkz. Kurter, **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi, Cilt I**, s. 134. Osmanlı Ordusu hava gücünde Alman siyah haç işareti ile görev yapan uçakların fotoğrafları Birinci Dünya Savaşı yıllarında, hem de Osmanlı Ordusu'na destek ve halka moral vermek için propaganda amacıyla yayımlanan eserlerde mevcuttur; bkz. **Harb-i Umûmi Panoraması**, Müdâfaa-i Milliyye Cemiyeti, Numero 5 ve Numero 6, t.y., s. snb. Osmanlı Ordusu hava gücünde Alman siyah haç işareti ile görev yapan uçaklara ait özgün görsel kanıt Yılmaz, **The Air War**, s. 108-109'da da yayımlanmıştır. Havacılık ve havacılık tarihi konusunda birikimi olmayan, isminin önündeki unvana ihanet edencesine bilimsel araştırma disiplinine aykırı hareket eden, devlet kurumlarının müzeleri, arşivleri ve kütüphanelerindeki belge ve fotoğrafları şahsen kilit altına alarak diğer araştırmacılardan saklayan bencil ve liyakatsiz kişilere tarihçe yazdırılması, konuyu bilen yetkililerin bu çarpık gidişe dur diyecek yetkinlikten mahrum olmaları ve aynı çarpık zihniyetteki görevliler tarafından yalan-yanlış ifadelerle dolu yayınları için bu kişilere ödül verilmesi Türk hava kuvvetlerini kendi tarihini bilmekten aciz kuvvet durumuna düşürmüştür.*

<sup>628</sup> Genelkurmay ATASE Arşivi, **BDH-3402-13-008-03**.

<sup>629</sup> **Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Osmanlı Devri, Birinci Dünya Harbi, İdari Faaliyetler ve Lojistik, Xncu Cilt**, Gnkur. Basımevi, 1985, s. 281-282, 287-288 (bundan sonra “TSKT-C10” olarak anılacaktır).

<sup>630</sup> TSKT-C10, **a.g.e.**, s. 222.

<sup>631</sup> **a.g.e.**, s. 236-237, 245, 295.

Çanakkale şehri yakınında ve Gelibolu Yarımadası'nda Galata'da (bugün Sütluçe) tesis edilen havaalanlarında uçakların barındığı, bakım ve onarımlarının dış şartlardan korunmuş olarak gerçekleştirildiği ahşap hangarlar mevcuttu. Nara'da konuşlanan deniz uçağı istasyonunda da (*Seeflugstation*) büyük ve sağlam ahşap hangarlar kurulmuştu. Tayyare bölüklerinin subayları iyi döşenmiş evlerde kalıyordu. Meteoroloji şubesinin kendi binası vardı. Havaalanlarında, alanın emniyeti sağlamakla görevli birlikler dışında çadırda kalan personel yoktu. (Ek-61, Ek-62)

İtilaf Devletleri Ordularının bombardımanlarında fazla erzak kaybı olmadığından, geri alanlardaki un fabrikaları ve ekmek fırınları çalıştığından, yiyecek konusunda sıkıntı çekilmiyordu.<sup>632</sup> Kıyafet konusunda subayların sıkıntısı yoktu, ancak eratın kıyafetinde eksikler bulunmaktaydı. İstanbul'a yakın olduğu için 2nci sınıf ikmal malzemesi olan kıyafet ve üniforma konusunda Çanakkale Cephesi'nin diğer cephelere göre daha iyi durumda olması beklenilir. Ancak, batmakta olan bir imparatorluğun ordusu ve askerleri için gerçekler gönlümüzden geçtiği gibi değildir. Kıyafet ve üniforma sorunu diğer tüm cephelerde olduğu gibi Çanakkale Cephesi'nde de tüm şiddeti ile yaşanmıştır. 27nci Alayın Komutanı Yarbay Şefik (Aker) anılarında, "*Eratın giyim itibarile vaziyeti pek fena değildi. Fakat iyi giyinmiş denilemezdi. Yüzde bir nispetinde, kendi sivil şahsi elbiselerini üzerinde taşıyan sadık ruhlu eramız vardı.*" sözleriyle bu durumu oldukça yumuşatılmış olarak ifade etmiştir.<sup>633</sup> (Ek-63)

Çanakkale Cephesi'nde görev yapan Osmanlı Ordusu hava gücü, tayyare bölümü subaylarının da öngörülü davranışı ile bölgenin coğrafi şartlarını kendilerine üstünlük sağlayacak şekilde kullanıyordu. Cephede tayyare bölüklerinin kurulmasından sonra Çanakkale şehrinin güneyinde tesis edilen havaalanının yeri özenle seçilmişti. Havaalanının kuzey-doğusunda, kuzey-batıdan güney-batıya uzanan sık bir ağaç sırası vardı. Bu ağaç sırası; bölgedeki rüzgârlara karşı bir set oluşturduğu gibi, uçak pistinin

<sup>632</sup> a.g.e., s. 259-260.

<sup>633</sup> Şefik Aker, **Çanakkale - Arıburnu Savaşları ve 27. Alay** (99 Sayılı Askeri Mecmua'nın Tarih Kısmı), Askeri Matbaa, 1935, s. 31. Emekli Albay Şefik Bey, komutası altındaki birliklerdeki eratın %50'sinin Biga ilçesinden, %15'inin Gelibolu yarımadasından, %15'inin Lapseki ilçesinden, yani %80'inin Çanakkale ahalisinden olduğundan bahsetmektedir. Askerleri kendi köyleri ve evleri yakınlarında olduğu için, giyecek ve yiyecek konusundaki eksiklerini tamamlamak konusunda Çanakkale'deki diğer birliklerden çok daha avantajlı durumdadır. Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı Ordusu'nun savaştığı cephelerde kıyafet ve üniforma sıkıntısı hakkındaki gerçekler için bkz. Bülent Yılmaz, "Çanakkale Savaşlarının Kahramanı Türk Askerlerinin Anısına", **Anıtkabir Dergisi**, Yıl: 7, Sayı: 25, Mart 2007, ss. 11-16.

yanında inşa edilmiş olan hangarların üstünün ağaç dallarıyla örtülerek edilerek gizlenmesine önemli katkıda bulunan doğal bitki örtüsünü oluşturuyordu. Hangarların hemen doğusunda araziye kuzeyden güneye doğru geçen telgraf hattı bulunuyordu. Arazinin ağaçlar ve telgraf hattı ile kesilmiş olması nedeniyle, hangarların da üzerinin ağaç dallarıyla kapatılarak gizlenmiş olmasından dolayı İtilaf Devletleri Orduları hava gücü bu havaalanının yerini keşfedemediler.<sup>634</sup> (Ek-64)

Gelibolu Yarımadası'nda kurulan havaalanı için Galata (bugün Söğüt) mevki seçilmişti. Yarımada'nın iyice güneyinde ve boğaz sahiline yakın bulunan mevki batıdaki tepelerle Ege Denizi'nin görüş alanından gizleniyordu. Bulunduğu yer İtilaf Devletleri Orduları donanma gemilerinin aşırma atışlarının menzili dışındaydı. İtilaf Devletleri Orduları hava gücü bu alana taarruz edebilmek için Gelibolu Yarımadası'nın Osmanlı Ordusu kontrolünde bulunan kısmı üzerinde uzun bir mesafe uçmak zorundaydı. Nara'da kurulu bulunan Alman Deniz Tayyare Bölüğü'nün mevki de bulunduğu konum itibarıyla İtilaf Devletleri Orduları hava gücü tarafından erişilmesi zor bir yerdeydi.

Çanakkale Boğazının her iki yakasındaki bitki örtüsü yoğun ve engebeli arazi Osmanlı Ordusu birlikleri için gizlenme konusunda iyi imkân sağlıyordu. Cephede konuşlandırılan uçaksavar mevzileri de bu avantajdan faydalandıkları için adalarda konuşlu İtilaf Devletleri Orduları hava gücünün uçaksavar mevzileri gibi çıplak arazide açıkta değillerdi.

Uçuş görevinin emniyetli bir biçimde gerçekleştirilmesi için meteoroloji bilgisi hayati önem taşıyordu. Birinci Dünya Savaşı öncesinde Osmanlı topraklarında bir meteoroloji zinciri yoktu. Avusturya ve Balkanlarda bulunan Alman meteoroloji istasyonlarının daha çok tarımsal amaçla kullanılan raporları hava birliklerinin ihtiyacı için yeterli değildi. Bnb. Serno Leipzig Üniversitesinden Prof. Dr. Ludwig Friedrich Weickmann'ı bir meteoroloji servisi kurmak üzere İstanbul'a gelmeye ikna etti. Prof. Dr. Weickmann'ın çalışmalarıyla meteoroloji faaliyetlerinin yürütülmesi için İstanbul'da

<sup>634</sup> Şubat 1917'de Çanakkale üzerinde hava muharebesi neticesinde havaalanının yakınına mecburi iniş yaparak esir düşen RNAS pilotu Teğmen Gordon Bysshe burada havaalanı olduğunu bilmiyordu; bkz. Osmanlı Ordusu hava gücünde görev yapan Alman pilot Ütğm. Emil Meinecke'nin İngilizce olarak daktiloda yazdığı savaş anıları, **Bülent Yılmaz Özel Arşivi**, Brian A. Flanagan, "Emil Meinecke, Fighter Ace on the Dardanelles", **Cross & Cockade Journal**, Volume 12, Number 3, Autumn 1971, s. 238, 241.

Rasadat-ı Havâ-iyye Şube-i Merkeziyyesi kuruldu.<sup>635</sup> Merkeze bağlı meteoroloji şubeleri oluşturulurken ilk şubelerden biri Çanakkale Cephesi'nde kuruldu. Böylece; İtilaf Devletleri Orduları hava gücü meteoroloji hizmetinden büyük ölçüde mahrumken, Osmanlı Ordusu hava gücü nitelik bakımından daha üstün bir konuma geliyordu. (Ek-65)

Osmanlı Ordusu hava gücünün Balkan Harbi'nde havadan keşif konusunda kazandığı tecrübe, uygulamaya koyduğu prensipler, sistemler ve faaliyetler onu Birinci Dünya Savaşına giren tüm diğer ülkelerin hava güçlerinden daha nitelikli bir konuma getiriyordu. Çanakkale Cephesine sevk edilen deniz uçakları tarafından yapılan ilk keşif uçuşlarından itibaren Çanakkale Boğazı açıklarında, Ege Denizi'nde ve adalar civarındaki İtilaf Devletleri Orduları donanmasının faaliyetleri etkin olarak izlenmeye başlandı.<sup>636</sup> Çanakkale Muharebelerinin ilerleyen günlerinde, cepheye yüksek performanslı daha çok uçağın ulaşması ile Osmanlı Ordusu hava gücünün havdan keşif uçuşlarındaki etkinliği arttı. Alman askeri yardımından cepheye gelen ilk uçakla 18 Mart 1915 sabahı erken saatte yapılan keşif uçuşu 18 Mart Çanakkale Boğazı Muharebesinde elde edilen zafere katkı sağladı. Muharebeden sonra İtilaf Devletleri donanmasının ağır kayıplar vererek geri çekildiği de sabah ilk uçuşu yapan aynı uçağın akşamüzeri yaptığı keşif uçuşu ile tespit edildi.<sup>637</sup> Osmanlı Ordusu hava gücü emrindeki uçakların yüksek nitelikleri onların çekinmeden uzun mesafeli keşif görevleri yapmasına da imkân sağlıyordu. Çanakkale'den havalanan uçaklar Limni Adası'nın Mondros Limanı'na kadar uçabiliyor, ada üzerinde konuşlanmış birlikler, limanda ve ada civarında denizdeki donanma gücü hakkında değerli istihbarat bilgisi topluyor ve İtilaf Devletleri Orduları hava gücünün herhangi bir önlemesi ile karşılaşmadan güven içinde havaalanına dönebiliyordu.<sup>638</sup> Ağustos 1915'ten itibaren râsıd yerinde makineli tüfekle donatılmış uçakların cepheye gelmeye başlaması ile keşif uçaklarının hem kendilerini savunma hem de taarruz yetenekleri bulunuyordu. (Ek-66)

<sup>635</sup> Türkiye'de meteoroloji teşkilatının kurulmasına öncülük etmiş bulunan Prof. Dr. Weickmann savaş yıllarında yaptığı çalışmalar hakkında bkz. Ludwig Weickmann, **Zum Klima der Turkei**, Bayerische Landeswetterwarte München, 1922.

<sup>636</sup> BDHTH-C5K1, **a.g.e.**, s. 95-96. BDHTH-C8, **a.g.e.**, s. 25. Şubat1915'te yapılan hava keşfine ait kroki için bkz. Genelkurmay ATASE Arşivi, **BDH 4616-33-001-144**.

<sup>637</sup> BDHTH-C9, **a.g.e.**, s. 38.

<sup>638</sup> **a.g.e.**, s. 45-46. Çanakkale Cephesi'ndeki Osmanlı Ordusu hava gücü tarafından gerçekleştirilen keşif görevlerine aiti rapor örnekleri için bkz. Genelkurmay ATASE Arşivi, **BDH-3402-13-014** ve **BDH-3402-13-016**.

Osmanlı Ordusu hava gücü Balkan Harbi'nde havadan bombardıman tecrübesi de kazanmıştı. Bu birikim, cepheye Alman askeri yardımı uçaklar gelmeden önce Blériot XI uçağını kullanan Osmanlı Ordusu havacıları tarafından değerlendirildi.<sup>639</sup> Performansı daha yüksek uçakların cepheye gelmesiyle havadan bombardıman taarruzlarının sayısı arttı. Atılan bombaların küçük olması sebebiyle tahrip güçleri zayıftı, ayrıca isabet oranları da düşüktü. Yine de; gerek amfibi çıkarma harekâtı sırasında yapılan keşif uçuşunda İtilaf Devletleri donanma gemilerine atılan bombalar gerek Gelibolu Yarımadası'ndaki düşman mevzilerine atılan bombalar düşman askerleri üzerinde moral bozucu etki yaratıyordu.<sup>640</sup> Türkiye'de yapılan araştırma disiplininin uzak çalışmalarda bilgisizlikten dolayı yer alan, uçak sayısı az olduğu için Osmanlı Ordusu hava gücü Çanakkale Cephesi'nde savaşın sonuna kadar savunmada kalmıştır şeklindeki asılsız ifadelerin aksine, eldeki tüm imkânlar kullanılarak düşman hedeflerine havadan taarruz harekâtları gerçekleştiriliyordu.<sup>641</sup> Bu taarruzlarda, bombaların yanı sıra "uçak okları" olarak tabir edilen çiviler de atılıyordu. Yapılan taarruzlarda bombaların nereye düştüğünün krokiler üzerinde belirtilerek raporlanması Osmanlı Ordusu hava gücündeki personelin yüksek görev bilincinin göstergesiydi.<sup>642</sup> Basit bir mühimmat gibi görünen çivilerin düşman askerleri üzerinde hem fiziksel hem de psikolojik etkisi oldukça yüksekti.

Manica balon gemisinin demirlediği yerin tespiti ve tahrip edilmesi için havadan keşif ve bombardıman taarruzları düzenlendi.<sup>643</sup> Geminin çok yakınına düşen ve şarapnelleri

<sup>639</sup> Kansu v.d., **a.g.e.**, s. 194. BDHTH-C8, **a.g.e.**, s. 165.

<sup>640</sup> Kansu v.d., **a.g.e.**, s. 198, BDHTH-C8, **a.g.e.**, s. 204. **Batailles Aériennes #074**, s. 92.

<sup>641</sup> Araştırma disiplininin uzak çalışmalarda bilgisizlik ve hamaset zihniyeti nedeniyle yer alan asılsız ifadeler için bkz. Kayabalı, **a.g.e.**, s. 88 ("*Türk uçaklarının sayısı çok az olduğu için bütün savaş süresince kesinlikle savunmada kalınmıştır.*"); Toprak, **a.g.e.**, s. 88 ("*Osmanlı hava gücü ise Çanakkale Harbi'nin son kertesine kadar savunma konumunda kaldı.*").

<sup>642</sup> İtilaf Devletleri Orduları hedeflerine karşı gerçekleştirilen havadan bombardıman taarruzunda uçak bombası ve uçak çivilerinin kullanılması hakkında bkz. Genelkurmay ATASE Arşivi, **BDH-3438-27-2**.

<sup>643</sup> BDHTH-C8, **a.g.e.**, s. 218. BDHTH-C9, **a.g.e.**, s. 44. Balon gemisinin yerinin tespiti ve bombalanmasıyla ilgili uçuş için bkz. Genelkurmay ATASE Arşivi, **BDH-3402-13-028-02**. 18 Mart 2014'te Hava Kuvvetleri Komutanlığı'nda sunulan konuşma metninde şu ifade yer almaktadır: "*Türk tayyarelerinden birini kullanan Alman Pilot Albay Sermon'un balona yaklaşıp vurması emredildiği halde, pilot bunu başaramamıştır.*" Bkz. Sadık Tural, "Şehitlere ve Gazilere Saygı", **konuşma metni**, Hv.K.K. Genel Sekreterliği, 18 Mart 2014, s. 7. Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi'ndeki Osmanlı Ordusu hava gücünde hiçbir zaman "Albay" rütbesinde Alman pilot görev yapmamıştır, "Sermon" adında da Alman pilot görev yapmamıştır. Birinci Dünya Savaşı'nda hava gücü konusunda bilgisi ve liyakati olmayan kişilerin konuşma yapmak üzere resmi olarak davet edilmesi neticesinde verilen konferanslarda kullanılan ifadeler Hava Kuvvetleri Komutanlığı personelinin yanlış bilgilendirilmesine, dolayısıyla bu çalışmada birçok örneğiyle gösterildiği üzere, kendi tarihini bilmeyen kuvvet durumuna düşürülmesine neden olmaktadır.

gemiye isabet eden bombaların yarattığı etki nedeniyle gemi sahilden daha uzakta balon çıkarmaya başladı. Bu durum yapılan gözetlemenin ve atış tanzimine verilen desteğin zayıflamasına neden oldu. Ayrıca; Osmanlı Ordusu uçaklarının gemiye doğru yaklaşması halinde geminin balonunu çekerek hızla yerini terk etmesi Gelibolu Yarımadası'nda muharebe yapan Osmanlı Ordusu birlikleri üzerinde kuvvetli bir moral etki yaratıyordu. (Ek-67)

Uçuş görevlerinin en etkin şekilde yapılması ve eldeki kısıtlı miktardaki mühimmatın en etkin şekilde kullanılması için çeşitli kaynaklardan elde edilen istihbarat en iyi şekilde değerlendirilmeye çalışılıyordu. Alınan istihbaratla İtilaf Devletleri Orduları komutanı Org. Hamilton'un karargâh olarak kullandığı geminin Gökçeada-Kefaloz Koyu'nda olduğu bilgisi temin edilmişti.<sup>644</sup> 4 Mayıs'ta yapılan bombardıman taarruzunda etkin bir isabet kaydedilemedi ama Org. Hamilton günlüğüne Osmanlı Ordusu hava gücünün tepesinde dolaşmasından rahatsız olduğunu not düşüyordu.<sup>645</sup>

Osmanlı Ordusu hava gücü tarafından yapılan keşif uçuşlarının bir diğer amacı da İtilaf Devletleri Orduları hava gücünün adalardaki havaalanlarının yerlerini keşfetmek, buralara düzenlenecek havadan bombardıman taarruzları için istihbarat bilgisi sağlamaktı.<sup>646</sup> İtilaf Devletleri Orduları hava gücü tarafından Osmanlı Ordusu hava gücüne ait havaalanlarına yapılan havadan bombardıman taarruzlarının etkisini kırmak, düşman hava gücünün fazla sayıda görev yaparak yıpranmasını ve mühimmatını boşa harcamasını sağlamak için aldatma usullerine de başvuruluyordu. Kullanılmayan havaalanlarında maket uçaklar kurularak ve geceleri ateş yakılarak halen faalmiş gibi gösteriliyordu. Böylece; İtilaf Devletleri Orduları hava gücünün bu yerlere bomba atması ve mühimmat israf etmesi sağlanıyordu. (Ek-68)

Osmanlı Ordusu hava gücü her fırsatta İtilaf Devletleri Orduları hava gücünün konuşlandığı havaalanlarına havadan bombardıman taarruzu yaparak hava üstünlüğü elde etmek için gerekli olan mukabil hava harekâtını da gerçekleştiriyordu.<sup>647</sup> İtilaf Devletleri hava gücünün cephedeki tüm havaalanlarına, gündüz veya gece havadan

<sup>644</sup> Genelkurmay ATASE Arşivi, **BDH-3402-13-015**.

<sup>645</sup> Hamilton, **Gallipoli Diary, Vol. I**, s. 196.

<sup>646</sup> BDHTH-C8, **a.g.e.**, s. 232. BDHTH-C9, **a.g.e.**, s. 46.

<sup>647</sup> Mukabil hava harekâtı; dost kuvvetlere hareket serbestisi sağlamak ve dost kuvvetleri korumak için düşman hava gücünün yerde veya havada tahrip edilmesini amaçlayan görevler olarak tanımlanmaktadır; bkz. Taktik Hava Harekâtı Nevileri, **a.g.e.**, ss. 1-7.



bombardıman taarruzları gerçekleştirildi. Taarruzların yarattığı tahribat, can kaybı ve psikolojik etki İtilaf Devletleri Orduları hava gücü komutanlarının amirlerine gönderdikleri raporlarında da yer alıyordu.<sup>648</sup> (Ek-69)

Cephede görev yapan uçakların sayısının Mayıs 1915'ten itibaren artmasıyla birlikte birbiriyle savaşan tarafların uçaklarının havada karşılaşması gittikçe daha sık meydana geliyordu. 8 Mayıs'ta Serno'nun idaresinde uçakta uçan râsıd Üsteğmen Martin Körner bir düşman uçağına tüfekte ateş ederek kovalamıştı. Bu olay nedeniyle Serno'ya İnci Sınıf Demir Haç (*Eisernes Kreuz I Klasse*) nişanı ve râsıdı Körner'e de Gümüş Liyakat Madalyası verilmişti.

Râsıd yerinde döner tarete yerleştirilmiş makineli tüfekte donatılmış Albatros C I uçaklarının Osmanlı Ordusu hava gücüne katılmaya başlamasıyla mukabil hava harekâtının diğer görevi, düşman uçaklarının hava muharebesi ile tahrip edilmesi yeteneğı de kazanıldı. Bnb. Serno'nun raporunda; Çanakkale Cephesi'nde topçu subayı olarak tecrübe kazandıktan sonra 1. Tayyare Bölüğünde râsıd olarak görev yapan Ütğ. Kettembeil'in Ütğm. Preussner'in kontrolünde uçtukları sırada Saros Körfezi üzerinde karşılaştıkları düşman uçağına makineli tüfek ateşiyle düşürmeyi başardığından bahsetmektedir. Ütğm. Kettembeil Çanakkale Cephesi'ndeki başarılarından dolayı 15 Kasım 1915'te Gümüş Liyakat Madalyası ile ödüllendirildi.<sup>649</sup> (Ek-70)

Aralık 1915 başında Matbûât Müdüriyeti tarafından basına verilen resmi tebliğde Osmanlı Ordusu havacılarının “parlak muvaffakiyetler” elde ettiğinden bahsediliyordu. Basına verilen metinde; pilot Üsteğmen Ali Rıza ile râsıdı İbrahim Orhan'ın beraber görev yaptıkları uçağının (Albatros C I, askeri no. AK 1) karaya oturmuş olan bir düşman torpido gemisini kurtarmaya gelen kruvazöre taarruz ederek uzaklaşmaya

<sup>648</sup> Osmanlı Ordusu hava gücü tarafından RNAS 3. Filo havaalanına yapılan başarılı bombardıman taarruzu hakkında RNAS 3. Filo komutanı Yb. Samson'un İngiltere'deki amiri Tuğa. Sueter'e gönderdiği 2 Mayıs 1915 tarihli yazı için bkz. The National Archives, **AIR 1/361/15/228/50**. Samson hatıratında (bkz. Samson, **a.g.e.**, s. 239-240) 2 Mayıs tarihinde filosuna ait bir uçağın Osmanlı Ordusuna ait bir deniz uçağına Kepez Burnu'na kadar takip ederek yakaladığını ve suya mecburi iniş yaptırdığını yazmaktadır. Ancak; amirine gönderdiği resmi yazıda yer alan ifadesi kendisini yalanlamaktadır. Osmanlı Ordusu hava gücü tarafından MF 98T Filosunun havaalanına yapılan başarılı bir bombardıman taarruzunun fotoğrafı Garsonnin, **#91**, s. 176'da yer almaktadır.

<sup>649</sup> Bundesarchiv-Militärarchiv, **MSg2 / 10876**. Holzhausen, **a.g.e.**, s. 83. Bundesarchiv-Militärarchiv'den kopyası temin edilen madalya beratı için bkz. Yılmaz, **The Air War**, s. 165.

mecbur ettiklerinden bahsediliyordu. Bu sırada gelen bir düşman uçağı ile hava muharebesi yapıldığı ve ateş altına alınarak düşürüldüğü bildiriliyordu.<sup>650</sup> (Ek-71)

Donanma Cemiyeti tarafından yayınlanan Donanma mecmuası 21 Teşrîn-i Sâni 1331 (4 Aralık 1915) tarihli resmi tebliğde yer alan duyuruyu sayfalarına taşıdığı gibi bu konuyu kapağında da resmetti.<sup>651</sup>

Çanakkale’de Nara Burnu yakınında konuşlanan Alman Deniz Tayyare Bölüğü de cephedeki hava zaferlerine katkıda bulundu. Çanakkale’ye gelen silahlı ilk Gotha WD2 deniz uçağı ile 4 Ocak 1916’da göreve çıkan Üsteğmen Wilhelm Schubert râsıdı Teğmen Werdier’le birlikte Bozcaada’daki düşman uçak hangarlarına karşı bir bombardıman saldırısı gerçekleştirdi. Onları karşılamak için havalanan Fransız MF 98T Filosu’na ait bir uçakla hava muharebesine girdiler. Uçağını ustaca uçuran Schubert râsıdının düşman uçağına isabetli atışlar yapmasını sağladı. Fransız uçağının Bozcaada’nın yaklaşık sekiz kilometre açığında denize düştüğü görüldü.

İtilaf Devletleri’nin başarısızlığı kabul ederek kara kuvvetlerinin Gelibolu Yarımadası’nı tahliye etmesi kararını aldığı günlerde, uçağın önündeki motorla senkronize ateş edebilen makineli tüfekli Fokker E-serisi uçaklar daha fazla sayıda Çanakkale Cephesi semalarında göreve başladı. Fokker firması tarafından üretilen “E-serisi” tek kişilik, tek satırlı, silahlı av uçağının ilk örnekleri deneme amacıyla Haziran 1915’te Avrupa cephesindeki birliklere teslim edildi. Motorla senkronize makineli tüfeğin pilotun nişan hattında öne doğru pervane arasında ateş edebilme

<sup>650</sup> **Osmanlı Belgelerinde Çanakkale Muharebeleri II**, Başbakanlık Basımevi, 2005, s. 203 (bundan sonra “OBÇM2” olarak anılacaktır). Murat Çulcu, **İkdam Gazetesi’nde Çanakkale Cephesi**, 2. Cilt, Denizler Kitabevi, 2004, s. 805 (bundan sonra “Çulcu, 2. Cilt” olarak anılacaktır). Birinci Dünya Savaşı sırasında basına verilen metinde bahsedilen olay Türk havacılık tarihindeki ilk hava zaferi olarak anılmaktadır. Birinci Dünya Savaşı’nda çeşitli cephelerde Osmanlı Ordusu tarafından kullanılan hava araç ve silahları konusunda bilgi sahibi olmayanlar tarafından yapılan yayınlarda, “... *düşman tayyaresine pilot ve rasıt ayrı ayrı kendi silahları ile ateş etmiş olduklarından hangisinin öldürücü darbeyi indirdiği tam olarak tespit edilememiştir*” şeklinde ifadeler yer almaktadır; bkz. Vehbi Şölen, “Çanakkale Cephesinde Hava’da Tabanca İle Düello”, **Kartal**, Sayı: 11, Mayıs-Haziran 1973, Hava Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı, s. 40. Bazı yayınlarda ise, daha da yanlış bir ifade yer almakta, düşman uçağını makineli tüfek ateşiyle pilot Üsteğmen Ali Rıza düşürmüştür denilmekte ve ilk uçak düşüren Türk pilot olarak anılmaktadır; bkz. Sarp, **a.g.e.**, s. 56; **Çanakkale 1915 (CD)**, Türk Tarih Kurumu, 2001; Ergin Ersoy, “Kurtuluş Savaşı’na Türk Hava Kuvvetleri’nin Katkıları”, **Hava Kuvvetleri Dergisi**, Sayı 341, Haziran 2002, s. 9; Yalçın, **Türk Hava Kuvvetlerinin Teşkilatlanma Tarihi**, s. 109; Mustafa Birol Ülker, “Düşman uçağı düşüren ilk Türk, üsteğmen Ali Rıza’dır”, **Murat Bardakçı ile Hürriyet Tarih**, 18 Mart 2005, s. 7, 9; Zaif, **a.g.e.**, s. 56. Albatros C I uçağında pilotun kullanabileceği makineli tüfek yoktur, tek silah râsıd yerindeki tarete yerleştirilmiş olan ve râsıd İbrahim Orhan tarafından kullanılan makineli tüfektir; düşman uçağına ateş açan râsıd İbrahim Orhan’dan başkası olamaz.

<sup>651</sup> **Donanma**, 21 Kânûn-ı Sâni 1331 (3 Şubat 1916), s. kapak, 1244.

yeteneği diğer hiçbir uçakta yoktu.<sup>652</sup> Fokker E-serisi av uçakları ölümcül bir silah platformu olarak hemen ünlendiler ve Temmuz 1915'ten itibaren cephelerdeki birliklere seri halde teslimatları başladı. Uçağın hareket yönü ve pilotun nişan hattı doğrultusunda pervanenin arasında öne doğru ateş edebilen makineli tüfek silahıyla; İtilaf Devletleri Orduları hava gücündeki uçaklara kıyasla kuvvet çarpanı belirgin derecede büyük olan yüksek nitelikli Fokker E uçaklarının Çanakkale Cephesi'nde varlık göstermesiyle İtilaf Devletleri Orduları hava gücünün görünürdeki nicelik üstünlüğünün etkisi küçüldü.

6 Ocak 1916 günü sabah ve öğleden sonra Galata'daki 6ncı Tayyare Bölüğü alanından cephe üzerinde uçuşa çıkan Üsteğmen Buddecke her iki görev uçuşunda da birer düşman uçağı düşürdü. Sabah Nara üzerinde bir Farman uçağıyla karşılaştı. Avrupa cephelerinde kazandığı zaferlerden tecrübeli olan Buddecke hemen taarruz için manevra yaptı. Vurduğu düşman uçağı Nara Burnu'nun doğusunda Karacaviran yakınlarına düştü. Enkazın 942 numaralı Fransız uçağına ait olduğu ve pilotu Jules Lecomte'nin cansız bedeninin de enkazdan 10 metre kadar ötede yerde yatmakta olduğu görüldü.<sup>653</sup> (Ek-72)

Aynı gün (6 Ocak 1916) öğleden sonra tekrar görev uçuşuna çıkan Buddecke taarruz ettiği bir başka Farman uçağı üzerinde isabet kaydetmeye muvaffak oldu. Düşman uçağı Yalova'nın doğusunda yanarak düştü. Olay yerine ulaşan Osmanlı birlikleri uçağın enkazını ve RNAS 2nci Alay'ından pilot H.A. Busk'un cansız bedenini buldular.<sup>654</sup> Çanakkale semalarındaki bu kayıplardan sonra İtilaf Devletleri karargâhı güvenlik perdesinin yırtıldığını düşünerek, daha çok sayıda savaş malzemesini geride bırakarak yarımada'yı tahliye harekâtını hızlandırdı.

<sup>652</sup> Fokker E-serisi av uçaklarının makineli tüfekte pervanenin arasından ateş edebilme özelliğiyle Avrupa semalarında kazandığı ün okyanusu da aşarak ABD'de askeri dergilere konu oldu; bkz. Eric Stuart Bruce, "The German Aeroplanes", **The United Service Magazine**, No. 1049, April 1916, s. 274.

<sup>653</sup> OBÇM2, **a.g.e.**, s. 247-248.

<sup>654</sup> OBÇM2, **a.g.e.**, s. 248. Çulcu, 2. Cilt, **a.g.e.**, s. 865, 867. Çanakkale Cephesine atanmadan önce Avrupa Cephesi'nde teyit edilmiş üç hava zaferi kazanmış olan Yzb. Buddecke Çanakkale Cephesi'nde teyit edilmiş olan hava zaferi sayısını yediye çıkardı. Alman İmparatorluğunun en yüksek nişanı "Pour Le Merit" ile ödüllendirildi. Buddecke 1916 yılının geri kalan kısmında Avrupa cephelerinde görev yaptı ve teyit edilmiş üç hava zaferi daha kazandı. 1917 yılında İzmir'deki 5inci Tayyare Bölüğü'ne atandığında, 30 Mart'ta İzmir üzerinde 2 düşman uçağını birden düşürdü. Savaş süresince bir Türk dostu olarak görev yapan bu sempatik ve cesur havacının zaferini yerden izleyen halk onu "İzmir Şahini" olarak adlandırdı. 10 Mart 1918'de Avrupa cephesindeki bir hava muharebesinde ağır yaralanarak hayatını kaybetti. Bkz. Hans Joachim Buddecke, **El Schahin**, Verlag August Scherl G.M.b.H., 1918; Norman Franks, **Sharks Among Minnows**, Grub Street, 2001, s. 157.

7 Ocak 1915'te Ütğm. Theodor Croneiss ilk hava zaferini kazandı. Hava muharebesinde vurduğu Farman uçağının Seddülbahir civarına yanarak düştüğü görülmüştü. Buddecke'nin çifte zaferi gibi Croneiss de fazla vakit geçmeden ikinci zaferini kazandı. 8 Ocak'ta RNAS 2. Filo'ya ait 8502 numaralı Viosin III LAS modeli uçağı havada karşıladı ve Seddül Bahir üzerinde uçağı vurdu. Düşman uçağının pilotu Üsteğmen F.D.S. Bremmer yarımadayı tahliye etmekte olan İngiliz birliklerinin içine mecburi iniş yapmak zorunda kaldı. Ütğm. Bremmer ve râsıdı Çavuş H.E. Burnaby Osmanlı Ordusu'nun eline geçmesini önlemek için uçaklarını yakmak istediler. Ancak bunun yarımadanın tahliye edilmekte olduğu konusunda bir ipucu vermesinden çekinen İngiliz birlikleri buna müsaade etmedi. Pilot ve râsıd uçaklarını bir balyoz ve kazma kullanarak tahrip ettiler. (EK-73)

İtilaf Devletleri havacıları Batı Cephesinde Fokker av uçaklarıyla uçan Alman pilotlar önünde "Fokker yemi" olarak ardı ardına düşürülürken Fokker av uçakları Çanakkale semalarında da düşmanı amansızca avlamaktaydı. İtilaf Devletleri orduları Türk askerlerinin savaş gücünü küçümsedikleri için kara savaşlarında ağır bir yenilgi alarak büyük can ve mal kaybı ile geri çekilmek durumunda kaldıkları gibi, İtilaf Devletleri Orduları hava gücünde görev yapan havacılar da derslerini oldukça pahalı bir biçimde öğreniyorlardı: Hava savaşlarında rakibin uçağını en kısa zamanda doğru olarak tanımlamak hayati bir öneme sahipti.

O zamana kadar uçaklarda taarruz için kullanılabilen silah; motoru önde bulunan çift satırlı uçaklar için pilotun arkasında oturan râsıdın kullandığı makineli tüfekte veya motoru arkada bulunan çift satırlı uçaklar için uçağın burun kısmında oturan râsıdın kullandığı makineli tüfekte sınırlıydı. Tek satırlı ve tek kişilik bir rakip uçağın kendilerine yaklaştığını gören İtilaf Devletleri havacıları o an için bu uçağın kendilerine bir zarar veremeyeceğini sanıyorlardı. Üzerlerine gelen Fokker uçağının ön kısmından mermi yağdırmaya başlaması ölümcül bir sürpriz oluyordu.

Fokker uçaklarının yukarıdan aşağı doğru dalarak ve sonra tekrar yukarı doğru çıkarken İtilaf Devletleri uçaklarının arkasından yağdırdığı mermiler "Fokker kamçısı" olarak anılıyordu. Diğer cephelerde olduğu gibi "Fokker kamçısı" Çanakkale cephesinde de İtilaf Devletleri havacılarının arkasını acı bir şekilde yakıyordu. Fokker uçağıyla görev yapan Buddecke 9 Ocak'ta da bir Farman düşürdüğünü bildirdi ancak bu hava zaferi teyit edilemedi.

Çanakkale Boğazı'nı su altından geçerek Marmara Denizi'ne çıkan İtilaf Devletleri denizaltılarına karşı da Osmanlı Ordusu hava gücü tarafından devriye uçuşları yapıldı.<sup>655</sup> Ayastefanos Deniz Tayyare Mektebi'nin bulunduğu mevkide ve Tekirdağ'da kurulan deniz tayyare istasyonlarındaki deniz uçakları denizaltı devriye görevi yaparak Marmara Denizi'nden yapılan ikmalin aksamaması için hizmet verdi. Eğinlik Adası'nda da deniz uçakları için bir ikmal merkezi kuruldu.<sup>656</sup> Çanakkale Cephesi'ndeki deniz uçakları güçlü motorları ve yüksek performansları sayesinde uzun süreli uçuşlar yapabiliyor, gerekirse alaca karanlığa kadar görev yapıyorlardı.<sup>657</sup>

Çanakkale Cephesi'ndeki Osmanlı Ordusu hava gücü psikolojik harekât da gerçekleştirdi.<sup>658</sup> Gelibolu Yarımadası'na çıkarma yapmış bulunan İtilaf Devletleri Orduları birlikleri üzerinde uçulurken İngilizce yazılmış bildiriler atılarak sömürgelerden getirilmiş Müslüman askerler etkilenmeye çalışılıyor, diğer askerlerde tedirginlik yaratılıyordu.<sup>659</sup> Osmanlı Ordusu hava gücü bu görevi icra ederek İtilaf Devletleri Orduları hava gücünün yaptığı benzeri harekâta mukabele etmiş oluyordu.<sup>660</sup>

Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi'nde görev yapan Osmanlı Ordusu hava gücü, daha önce Balkan Harbi'nde olduğu gibi, muharebe sahasında gerçekleştirilen hava harekât usullerine öncülük ediyordu. Cephedeki Osmanlı Ordusu kara kuvvetlerinin İtilaf Devletleri Ordularının kara kuvvetlerine satıhta üstlenmiş silahlarla ulaşmakta güçlük çektiği anda, Osmanlı Ordusu hava gücü uçakları yerdeki düşman birlikleri üzerine uçaklarının makineli tüfekleri ile ateş açarak günümüzde “taarruzi hava destek harekâtı” görevleri arasında sayılan “yakın hava desteği” görevinin dünya askeri havacılık tarihindeki ilk örneklerini sergiliyorlardı.<sup>661</sup> (Ek-74)

<sup>655</sup> Mayın gemisini düşman denizaltı tehdidinden korumak için yapılan uçuş hakkında bkz. Genelkurmay ATASE Arşivi, **BDH-3438-27-6**.

<sup>656</sup> BDHTH-C8, **a.g.e.**, s. 275.

<sup>657</sup> Genelkurmay ATASE Arşivi, **BDH-3438-27-9-2**.

<sup>658</sup> Psikolojik hareketin tanımı için bkz. Sayılır, **a.g.e.**, s. 62.

<sup>659</sup> BDHTH-C9, **a.g.e.**, s. 47. **The Dardanelles**, Andrew Melrose Ltd., 1915, s. 173. Hamilton, **Gallipoli Diary, Vol. I**, s. 236-237.

<sup>660</sup> Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi'nde çatışan tarafların havadan bildiri atarak gerçekleştirdiği psikolojik hareket örnekleri için bkz. Sayılır, **a.g.e.**, ss. 73-114.

<sup>661</sup> Osmanlı Ordusu hava gücü tarafından gerçekleştirilen yakın hava desteğine tanıklık eden, İngiliz Ordusu 29. Tümen levazım subayı Bnb. John Graham Gillam'ın anlatısı için bkz. Gillam, **a.g.e.**, s. 306. Taarruzi hava destek harekâtı için bkz. **Taktik Hava Harekâtı Nevileri**, s. 13-17.

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### HAVA GÜCÜ

### NİSPİ GÜÇ ANALİZİ

Osmanlı Ordusu hava gücü ve İtilaf Devletleri Orduları hava gücü için güç unsurları ağırlık katsayı değerleri, gerekçeleri de açıklanarak giriş bölümümde oluşturulmuş ve aynı bölümde Tablo 2’de sunulmuştur. Güç unsurlarını oluşturan güç faktörleri de giriş bölümünde tanımlanmış, güç faktörlerine etki eden alt bileşenler ve bunlara atanan puanlar Ek-5 Tablo 3’de sunulmuştur. Çanakkale Cephesi’nde görev yapan Osmanlı Ordusu ve İtilaf Devletleri Orduları hava güçlerinin kuvvetli ve zayıf yanları çalışmanın önceki bölümünde ayrıntılı olarak açıklanmıştır.

Çalışmanın bu aşamasında; giriş bölümümde birinci dönem ve ikinci dönem olarak belirlenen zaman dilimlerinde, Osmanlı Ordusu hava gücü ve İtilaf Devletleri Orduları hava gücü için kısa açıklamalar eşliğinde puan tabloları oluşturulmuştur.<sup>662</sup> Puan tablolarındaki değerler çalışmanın önceki bölümünde belgeleri ve kaynakları sunulan verilere dayanmaktadır. Söz konusu veriler; bu çalışmanın bir özelliğini oluşturan “Ekler” bölümünde sunulan görsel verilerle de desteklenmiştir. Puan tablolarından elde edilen veriler nispi güç analizi formülüne uygulanarak her iki dönem için nispi güç değerleri elde edilmiştir.

Güç faktörlerine etki eden elemanlar Çanakkale Cephesi’nde değişik zamanlarda görev yapan hava birliklerine dayandığı için birinci ve ikinci dönemde cephede mevcut bulunan hava birlikleri Tablo 7-a ve Tablo 7-b’de Osmanlı Ordusu hava gücü ve İtilaf Devletleri Orduları hava gücü için ayrı olarak sunulmuştur.

---

<sup>662</sup> Nispi Güç Analizi’nin gerçekleştirilmesi amacıyla puan tablolarının oluşturulmasında; analizi yapılan hava gücünün puan kaybettiği eksik yanları özet olarak verilmiş, önceki bölümde ayrıntılı olarak yer alan veri kaynakları tekrarlanmamıştır.

<b>Osmanlı Ordusu hava gücü</b>	
<b>1 Ağu 1914 - 31 May 1915</b>	<b>1 Haz 1915 - 9 Oca 1916</b>
MstMvk (Ağu 914-May 915)	MstMvk (Haz 915)
(mevcut değil)	1. Tyy. Böl. (Tem 915-Oca 916)
(mevcut değil)	AlmDzTyyBlk (Tem 915-Oca 916)
(mevcut değil)	6. Tyy. Böl. (Oca 916)

Tablo 7-a: Çanakkale Cephesinde Osmanlı Ordusu hava gücünde görev yapan hava birlikleri

<b>İtilaf Devletleri Orduları hava gücü</b>	
<b>1 Ağu 1914 - 31 May 1915</b>	<b>1 Haz 1915 - 9 Oca 1916</b>
Ark Royal (Şub 915)	Ark Royal (Haz 915-Eki 915)
RNAS 3 (Mar 915)	RNAS 3 (Haz 915-Oca 916)
Manica (Nis 915-May 915)	Manica (Haz 915-Eyl 915)
MF 98T (May 915)	MF 98T (Haz 915-Oca 916)
FrDzHvBl (May 915)	(mevcut değil)
(mevcut değil)	Ben-my-Chree (Haz 915-Oca 916)
(mevcut değil)	Hector (Tem 915-Oca 916)
(mevcut değil)	RNAS 2 (Eyl 915-Oca 916)
(mevcut değil)	Canning (Eki 915-Oca 916)
(mevcut değil)	RNAS HvGmBl (Ağu 915-Oca 916)

Tablo 7-b: Çanakkale Cephesinde İtilaf Devletleri Ordusu hava gücünde görev yapan hava birlikleri

## I. BİRİNCİ DÖNEM (1 AĞUSTOS 1914 - 31 MAYIS 1915)

### HAVA GÜCÜ NİSPİ GÜÇ ANALİZİ

Osmanlı Ordusu hava gücü personel değerlendirmesi:

Müstahkem Mevki Komutanlığı emrine atanmış olan Osmanlı Ordusu havacıları Balkan Harbi öncesinde belirlenmiş kriterlere göre, gönüllü subaylar arasından fiziksel ve psikolojik durumları uygun olanlardan seçilmiş ve eğitilmiş olanlardır. Râsıdlar; kurmay subaylar veya açık denizde gözetleme tecrübesi olan subaylar arasından seçilmiş, Balkan Harbi sırasında belirlenen özel ders programına göre eğitilmişlerdir. Pilotlar ve râsıdların çoğu Balkan Harbi muharebe tecrübesine sahiptir. Müstahkem Mevki Komutanlığı emrine atanmış olan Almanlar sivil havacılarıdır. Pilotlar iyi seviyede eğitim almışlardır, bazıları öğretmen pilottur. Alman râsıdlar özel eğitim almamışlardır; bazıları kurmay subaylardır. Alman sivil pilotların ve râsıdların muharebe tecrübesi yoktur.

Osmanlı Ordusu				
hava birliği	pilot eğitim	pilot tecrübe	râsıd eğitim	râsıd tecrübe
MstMvk-Osmanlı	-0.01	-0.01		-0.01
MstMvk-Alman	-0.02	-0.02	-0.02	-0.02
Toplam	-0.03	-0.03	-0.02	-0.03

$$\text{Eksi puan toplamı} = -0.11$$

$$P_{PO} = 0.89$$

İtilaf Devletleri Ordusu hava gücü personel değerlendirmesi:

Havacıların seçiminde Osmanlı Ordusuna göre daha iptidai psikolojik kontrol yapılmaktadır. Râsıdlar için görevlerine uygun özel eğitim verilmemektedir. Bazı havacıların Birinci Dünya Savaşı'nın başından itibaren başka cephelerde muharebe



tecrübesi olmuştur. Ark Royal ve balon gemilerinde görevli havacıların muharebe tecrübesi yoktur.

<b>İtilaf Devletleri Orduları</b>				
hava birliği	pilot eğitim	pilot tecrübe	râsıd eğitim	râsıd tecrübe
Ark Royal	-0.01	-0.02	-0.02	-0.02
RNAS 3	-0.01		-0.02	
Manica			-0.02	-0.02
FrDzHvBl			-0.02	-0.02
MF 98T			-0.02	-0.01
Toplam	-0.02	-0.02	-0.10	-0.07

$$\text{Eksi puan toplamı} = -0.21$$

$$P_{Pi} = 0.79$$

Osmanlı Ordusu hava gücü komuta değerlendirmesi:

Osmanlı Ordusu komuta kademesi seferberliğin ilanıyla birlikte Çanakkale Cephesi'nin savunmasında hava gücü unsurlarını kullanmayı düşünmüşler ve mevcut imkânlar çerçevesinde bunları cepheye hemen sevk etmişlerdir. Hava birliklerinin komuta kademesine getirilen sivil Alman havacıların komuta tecrübesi yoktur. Müstahkem Mevki Komutanlığının hava birliklerine güven sorunu yoktur. Hava birliklerinin kullanımı konusunda Müstahkem Mevki Komutanlığıyla 5. Ordu Komutanlığı arasında görüş ayrılığı vardır.

<b>Osmanlı Devleti Ordusu</b>				
hava birliği	cepheye sevk	komuta tecrübesi	birliklere duyulan güven	kuvvetler arası uyum
MstMvk		-0.02		-0.10
Genel				
Toplam		-0.02		-0.10

$$\text{Eksi puan toplamı} = -0.12$$

$$P_{KO} = 0.88$$

İtilaf Devletleri Ordusu hava gücü komuta değerlendirmesi:

İtilaf Devletleri Orduları komuta kademesi, savaşın ilk ayında donanma gücü ile Çanakkale Boğazı önüne gelmiştir. Ancak; gerek sivil otorite (hükümet) gerek askeri otorite, herhangi bir harekât için donanmanın ihtiyaç duyacağı hava gücü unsurlarını Çanakkale Cephesinde konuşlandırmayı beş buçuk ay sonra düşünmüştür.

RNAS 3. Filo komutanının cephede komuta tecrübesi vardır. Diğer birlik komutanlarının sadece uçuş okullarında komuta tecrübesi vardır. Cephedeki donanma ve kara kuvveti komutanları Ark Royal'deki hava gücüne güven duymamaktadır. RNAS 3. Filo komutanının ve personelinin disiplinsiz davranışı ve Ark Royal hava gücüne karşı güvensizlik duygusundan dolayı hava gücünü oluşturan birlikler arasında işbirliği yoktur.

İtilaf Devletleri Orduları				
hava birliği	cepheye sevk	komuta tecrübesi	birliklere duyulan güven	kuvvetler arası uyum
Ark Royal		-0.02	-0.05	-0.10
RNAS 3			-0.05	-0.10
Manica		-0.02		
FrDnzHvBl				
MF 98T				
Genel	-0.20			
Toplam	-0.20	-0.04	-0.10	-0.20

$$\text{Eksi puan toplamı} = -0.54$$

$$P_{Ki} = 0.46$$

Osmanlı Ordusu hava gücü teçhizat değerlendirmesi:

Nieuport deniz uçaklarının bomba taşıma kapasitesi ve makineli tüfeği yoktur. Bleriot XI ve Albatros B I uçağının makineli tüfeği yoktur. Aralık 1915'te görev yapabilir uçak yoktur. Ağustos 1914-Şubat 1915 arasında cephede İtilaf Devletleri Ordularının hiçbir hava gücü unsuru yokken keşif ve bombardıman görevleri yapılmıştır. İtilaf Devletleri

Ordularının cepheye ilk defa uçak getirdikleri Şubat 1915'ten Mayıs 1915 sonuna kadar görev yapabilen uçak sayısı 39 adet daha azdır.

<b>Osmanlı Ordusu</b>							
hava birliği	uçak modeli	motor gücü	bomba taşıma	makineli tüfek	uçaksavar	mevcut	sayı
MstMvk	Nieuport	-0.01	-0.01	-0.02			
	Bleriot	-0.01		-0.02			
	Rumpler			-0.02			
	Albatros B I			-0.02			
Genel					-0.01	-0.39	
Toplam		-0.02	-0.01	-0.08		-0.01	-0.39

$$\text{Eksi puan toplamı} = -0.51$$

$$P_{TO} = 0.49$$

İtilaf Devletleri Ordusu hava gücü teçhizat değerlendirmesi:

Osmanlı Ordusu hava gücü Ağustos 1914'ten Şubat 1915'e kadar hava gücü kullanarak (Aralık 1914 hariç) keşif ve bombardıman görevi gerçekleştirirken İtilaf Devletleri Ordularının cepheye hiçbir hava gücü yoktur. Wight deniz uçağı dışında diğer deniz uçaklarının hiçbirinin makineli tüfeği yoktur. Uçaklarının neredeyse tamamının motor gücü yapacakları görev için yetersizdir. RNAS 3. Filo ve MF 98T Filosunun hava alanlarını koruyacak uçaksavar sistemleri yoktur.

<b>İtilaf Devletleri Orduları</b>							
hava birliği	uçak modeli	motor gücü	bomba taşıma	makineli tüfek	uçaksavar	mevcut	sayı
Ark Royal	Short 135			-0.02			
	Short 166	-0.01		-0.02			
	Wight	-0.01					
	Sopwith 807	-0.01		-0.02			
	Sopwith Schneider		-0.01	-0.02			
RNAS 3	BE2a			-0.02			
	MF						
	HF	-0.01		-0.02			
	Sopwith Tabloid		-0.01				
	Breguet	-0.01					
	BE2c	-0.01	-0.01	-0.02			
Manica	(geçerli değil)						
FrDnzHvBl	Nieuport	-0.01	-0.01	-0.02			
MF 98T	MF11			-0.02			
Genel					-0.03	-0.06	
Toplam		-0.07	-0.04	-0.18	-0.03	-0.06	

$$\text{Eksi puan toplamı} = -0.38$$

$$P_{Ti} = 0.62$$

Osmanlı Ordusu hava gücü lojistik değerlendirmesi:

Aralık 1914'te uçak ikmali yapılamamıştır. Barınak ve yiyecek konusunda sıkıntı çekilmemiştir; efradın kıyafet konusunda sıkıntı yaşanmıştır. Mühimmat, yedek parça ve sarf malzemeleri konusunda Almanya'ya bağımlıdır.

<b>Osmanlı Devleti Ordusu</b>				
hava birliği	uçak ikmali	mühimmat ikmali	yedek parça ikmali + yakıt/yağ	diğer ihtiyaçlar
MstMvk	-0.10	-0.02	-0.06	-0.04
Toplam	-0.10	-0.02	-0.06	-0.04

Eksi puan toplamı = -0.22

P<sub>LO</sub> = 0.78

İtilaf Devletleri Ordusu hava gücü lojistik değerlendirmesi:

RNAS 3. Filo istediği uçakları temin edememiştir. Yeni uçakların parçaları, yedek parçalar ve avadanlıklar eksik gelmiştir. RNAS 3. Filo barınak ve yiyecek sıkıntısı çekmiştir. MF 98T Filosu barınak, yiyecek ve kıyafet sıkıntısı çekmiştir.

<b>İtilaf Devletleri Orduları</b>				
hava birliği	uçak ikmali	mühimmat ikmali	yedek parça ikmali + yakıt/yağ	diğer ihtiyaçlar
Ark Royal			-0.06	
RNAS 3			-0.06	-0.02
Manica				
FrDnzHvBl	-0.10			
MF 98T		-0.02		-0.06
Toplam	-0.10	-0.02	-0.12	-0.08

Eksi puan toplamı = -0.32

P<sub>Li</sub> = 0.68

Osmanlı Ordusu hava gücü konuş değerlendirmesi:

Acil durumlarda deniz uçaklarının denize, kara uçakları karaya inebilecektir. Havanın kuvvetli rüzgârlı ve denizin dalgalı olduğu zamanlarda deniz uçakları görev yapamamıştır.

<b>Osmanlı Devleti Ordusu</b>			
hava birliği	coğrafya	iklim	hedefe erişim
MstMvk deniz uçakları	-0.02	-0.02	
MüstMvk kara uçakları	-0.02	-0.01	
Toplam	-0.04	-0.03	

$$\text{Eksi puan toplamı} = -0.07$$

$$P_{CO} = 0.93$$

İtilaf Devletleri Ordusu hava gücü konuş değerlendirmesi:

Acil durumlarda Osmanlı Ordusu hava gücü için geçerli olan sıkıntılar İtilaf Devletleri Orduları hava gücü için de geçerlidir. Sert hava koşullarında Osmanlı Ordusu hava gücü için geçerli olan sıkıntılar İtilaf Devletleri Orduları hava gücü için de geçerlidir.

<b>İtilaf Devletleri Orduları</b>			
hava birliği	coğrafya	iklim	hedefe erişim
Ark Royal	-0.02	-0.02	-0.01
RNAS 3	-0.02	-0.01	
Manica		-0.02	
FrDzHvBl	-0.02	-0.02	
MF 98T	-0.02	-0.01	
Toplam	-0.08	-0.08	-0.01

$$\text{Eksi puan toplamı} = -0.17$$

$$P_{CI} = 0.83$$

Osmanlı Ordusu hava gücü harekât değerlendirmesi:

Osmanlı Ordusu hava gücü atış tanzim harekâtı yapamamaktadır. Mayın arama harekâtına ihtiyaç duymamıştır. Denizaltı devriye harekâtında su altı hedeflerine karşı kullanabileceği silahı (bomba) yoktur. Bombardıman harekâtında, uçak bombaları kullandığı için İtilaf Devletleri Ordularına göre daha avantajlı durumdadır. Hava gücü nicelik olarak İtilaf Devletleri hava gücünün gerisindedir. Ancak; icra edebildiği harekât çeşitliliği ve bunlarda sahip olduğu nitelik üstünlük nedeniyle Çanakkale Cephesi'nde hava üstünlüğü inisiyatifini elinde tutabilmiştir.

<b>Osmanlı Devleti Ordusu</b>	
harekât türü	puan
keşif	
mayın arama	(geçerli değil)
denizaltı arama	-0.06
atış tanzim	-0.06
bombardıman	-0.03
muharebe	
uçaksavar	
bildiri atma	-0.06
yakın hava desteği	-0.06
Toplam	-0.27

$$\text{Eksi puan toplamı} = -0.27$$

$$P_{HO} = 0.73$$

İtilaf Devletleri Ordusu hava gücü harekât değerlendirmesi:

Gelibolu Yarımadası'nın coğrafi yapısı, bitki örtüsü ve Osmanlı Ordusu'nun başarı ile uyguladığı gizlenme nedeniyle keşif harekâtları etkin olmamıştır. Mayın arama harekâtı tam bir başarısızlıkla sonuçlanmıştır. Alman denizaltısının Çanakkale Boğazı açıklarındaki harekâtına engel olamamış, iki savaş gemisi denizaltı torpido taarruzu ile batırılmıştır. Atış tanzim harekâtında donanma ve kara kuvvetleri topçusu ile etkin işbirliği sağlayamamıştır. Manica balon gemisi atış tanziminde faydalı olmuştur. MF 98T Filosunun kendi ürettiği bombalar etkin değildir. Adalardaki havaalanlarının

uçaksavar koruması yoktur. Yerdeki düşman birliklere havadan piyade tüfeğiyle yaptığı taarruzların etkinliği yoktur.

<b>İtilaf Devletleri Orduları</b>	
harekât türü	puan
keşif	
mayın arama	-0.03
denizaltı arama	-0.06
atış tanzim	-0.03
bombardıman	-0.03
muharebe	
uçaksavar	
bildiri atma	
yakın hava desteği	-0.06
<b>Toplam</b>	<b>-0.21</b>

$$\text{Eksi puan toplamı} = -0.21$$

$$P_{HI} = 0.79$$

Yukarıdaki değerlendirmeler neticesinde ortaya çıkan güç faktörü performans değerleri matrisi Tablo 8’de sunulmuştur.

	<b>Osmanlı Ordusu</b>	<b>İtilaf Devletleri Orduları</b>
<b>Personel (P<sub>P</sub>)</b>	0.89	0.79
<b>Komuta (P<sub>K</sub>)</b>	0.88	0.46
<b>Techizat (P<sub>T</sub>)</b>	0.49	0.62
<b>Lojistik (P<sub>L</sub>)</b>	0.78	0.68
<b>Konuş (P<sub>C</sub>)</b>	0.93	0.83
<b>Harekât (P<sub>H</sub>)</b>	0.73	0.79

Tablo 8: 1 Ağustos 1914 - 31 Mayıs 1915 tarihleri arasında güç faktörü performans değerleri matrisi.



Güç unsurları ağırlık katsayıları ve performans değerleri tarafların hava gücü etkinliğini belirlemek amacıyla tanımlanmış olan matematiksel modele ait formülde yerlerine atanarak hesaplama yapılacaktır.

Osmanlı Ordusu hava gücü için:

$$HG_O = 100 \times ((G_P \times P_{PO}) + (G_K \times P_{KO}) + (G_T \times P_{TO}) + (G_L \times P_{LO}) + (G_C \times P_{CO}) + (G_H \times P_{HO}))$$

$$HG_O = 100 \times ((0.14 \times 0.89) + (0.11 \times 0.88) + (0.40 \times 0.49) + (0.17 \times 0.78) + (0.05 \times 0.93) + (0.13 \times 0.73))$$

$$HG_O = 69.14$$

Birinci dönem olarak tanımlanan 1 Ağustos 1914'ten 31 Mayıs 1915 tarihine kadar olan zaman aralığında Osmanlı Ordusu hava gücü etkinliği % 69.14 olarak hesaplanmıştır.

İtilaf Devletleri Orduları hava gücü için:

$$HG_i = 100 \times ((G_P \times P_{Pi}) + (G_K \times P_{Ki}) + (G_T \times P_{Ti}) + (G_L \times P_{Li}) + (G_C \times P_{Ci}) + (G_H \times P_{Hi}))$$

$$HG_i = 100 \times ((0.14 \times 0.79) + (0.11 \times 0.46) + (0.40 \times 0.62) + (0.17 \times 0.68) + (0.05 \times 0.83) + (0.13 \times 0.79))$$

$$HG_i = 66.90$$

Birinci dönem olarak tanımlanan 1 Ağustos 1914'ten 31 Mayıs 1915 tarihine kadar olan zaman aralığında İtilaf Devletleri Orduları hava gücü etkinliği % 66.90 olarak hesaplanmıştır.

Tarafların hava gücünün birbirine nispi değeri:

$$N_w = HG_{OW} / HG_{IW}$$

$$N_1 = 69.14 / 66.90 = 1.03$$

Birinci dönemde Osmanlı Ordusu hava gücü ile İtilaf Devletleri Orduları hava gücü arasında birbirlerine göre açık ara üstünlük yoktur; Osmanlı Ordusu hava gücü İtilaf Devletleri Orduları hava gücüne kıyasla küçük bir farkla (% 3) etkindir.

## II. İKİNCİ DÖNEM (1 HAZİRAN 1915 - 9 OCAK 1916)

### HAVA GÜCÜ NİSPİ GÜÇ ANALİZİ

Osmanlı Ordusu hava gücü personel değerlendirmesi:

Temmuz 1915'ten itibaren Alman sivil havacıları cephe görevinden çekilmeye başlamış, yerlerine askeri havacılar gelmiştir. Kasım ayındaki yeni teşkilatlanmayı takiben Almanya'dan Avrupa cephelerinde muharebe tecrübesi kazanmış, hava zaferi elde etmiş havacılar cepheye katılmaya başlamıştır. Yeni oluşturulan Alman Deniz Tayyare Bölüğü personelinin muharebe tecrübesi yoktur.

<b>Osmanlı Ordusu</b>				
hava birliği	pilot eğitim	pilot tecrübe	râsıd eğitim	râsıd tecrübe
MstMvk	-0.01	-0.01		-0.01
1. TyyBlk				
AlmDzTyyBlk		-0.02		-0.02
6. TyyBlk				
Toplam	-0.01	-0.03		-0.03

$$\text{Eksi puan toplamı} = -0.07$$

$$P_{PO} = 0.93$$

İtilaf Devletleri Ordusu hava gücü personel değerlendirmesi:

Cepheye gönderilen balon gemileri Hector ve Canning'in personelinin râsıd eğitimi ve muharebe tecrübesi yoktur. Ben-my-Chree deniz uçağı ana gemisinin temel görevi havadan torpido taarruzudur, ancak personelin bu konuda eğitimi ve tecrübesi yoktur.

İlk tecrübelerini gemi İzmir açıklarına geldiğinde yapmıştır. Cepheye yeni gelen RNAS 2. Filo personelinin râsıd eğitimi yoktur.

<b>İtilaf Devletleri Orduları</b>				
hava birliği	pilot eğitim	pilot tecrübe	râsıd eğitim	râsıd tecrübe
Ark Royal	-0.01	-0.02	-0.02	-0.02
RNAS 3	-0.01		-0.02	
Manica			-0.02	-0.02
MF 98T			-0.02	-0.01
Ben-my-Chree	-0.01	-0.02	-0.02	-0.02
Hector			-0.02	-0.02
RNAS 2			-0.02	
Canning			-0.02	-0.02
HvGmBl				-0.02
Toplam	-0.03	-0.04	-0.16	-0.13

Eksi puan toplamı = -0.36

$P_{Pi}$  = 0.64

Osmanlı Ordusu hava gücü komuta değerlendirmesi:

Cephede hem boğazın savunması hem de kara çıkarmasına karşı savunma yapılacağı göz önüne alınarak Müstahkem Mevki ve 5. Ordu komutanlıkları emrine ayrı hava gücü birlikleri atanmıştır. Temmuz 1915'te kurulan 1. Tayyare Bölüğünün komutanlarından Ütğm. Tahsin'in komuta tecrübesi yoktur. Bölüğün diğer komutanları, bir kısmı Avrupa cephelerinde muharebe görevi yapmış tecrübeli havacılardan oluşmaktadır. Yeni kurulan Alman Deniz Tayyare Bölüğü komutanının tecrübesi yoktur. Teşkilatlanması Aralık 1915'te oluşturulmaya başlanan 6. Tayyare Bölüğünün komutanları Avrupa cephelerinde tecrübe kazanmış havacılarıdır. Bnb. Serno; zor şartlara rağmen çok iyi komuta ve liderlik sergilemiş, Almanya'dan son sitem uçaklar ve tecrübeli havacılar getirilmesini sağlamıştır. Bnb. Serno; kara kuvvetleri ve donanma emrindeki hava güçlerinin tek bir komuta altına toplanmasını kuvvetler arasında sürtüşmeye sebep vermeden sağlamıştır.

<b>Osmanlı Ordusu</b>				
hava birliği	cepheye sevk	komuta tecrübesi	birliklere duyulan güven	kuvvetler arası uyum
MstMvk		-0.01		-0.10
1. TyyBlk		-0.01		
AlmDzTyyBlk		-0.02		
6. TyyBlk				
Genel				
Toplam		-0.04		-0.10

Eksi puan toplamı = -0.14

$P_{KO}$  = 0.86

İtilaf Devletleri Ordusu hava gücü komuta değerlendirmesi:

Çanakkale Cephesindeki Osmanlı Ordusu'nun Marmara Denizi'nden ikmalini aksatmak için deniz üstü hedeflere havadan torpido ile taarruz edecek hava gücünün cepheye gönderilmesi planlanmıştır. Ancak; cepheye gönderilen hava gücünün, deniz uçakları ile torpido taarruzu gerçekleştirmek konusunda hiçbir tecrübeleri yoktur. Cepheye yeni gönderilen balon gemilerinin komutanlarının da tecrübesi yoktur. RNAS 3. Filo komutanı Yb. Samson cepheye gönderilen dost hava gücü RNAS 2. Filoya karşı tepki göstermiştir. Yb. Samson'un disiplinsiz ve havacılık emniyetini ihlal eden tarzı emrindeki filo personeline de yansımış, çıkan yangında filonun çok değerli bakım-onarım ve yedek parça birikimi tahrip olmuştur. Yb. Samson; cephedeki İtilaf Devletleri Orduları hava gücündeki problemleri çözmek ve etkinliğini artırmak üzere Londra'daki üst komutanlık tarafından amiri olarak atanan Alb. Sykes'a karşı çok açık düşmanca tavır sergilemiştir. Alb. Sykes'ın hava gücünün etkinliğini artırmak için yaptığı talepler üst komutanlığı tarafından karşılanamamıştır.

<b>İtilaf Devletleri Orduları</b>				
hava birliği	cepheye sevk	komuta tecrübesi	birliklere duyulan güven	kuvvetler arası uyum
Ark Royal		-0.02	-0.05	-0.10
RNAS 3			-0.05	-0.10
Manica		-0.02		
MF 98T				
Ben-my-Chree		-0.02		
Hector		-0.02		
RNAS 2				
Canning		-0.02		
HvGmBl		-0.02		
Genel	-0.20			
Toplam	-0.20	-0.12	-0.10	-0.20

Eksi puan toplamı = -0.62

$P_{ki}$  = 0.38

Osmanlı Ordusu hava gücü teçhizat değerlendirmesi:<sup>663</sup>

Aslen silahsız keşif uçağı olan Rumpler uçağına makineli tüfek taretini takılarak uçağın etkin bir silah platformu haline gelmesi sağlanmıştır. Osmanlı Ordusu bahriye subaylarının talebi üzerine Gotha WD deniz uçaklarının makineli tüfek taretini bulunan modelleri üretilmiş ve cepheye gelmiştir. LVG B I uçakları, düşük performansları nedeniyle irtibat görevinde kullanılmıştır. Râsıd yerinde makineli tüfek bulunan Albatros C I uçakları hem performans hem de silah sisteminin geniş ateş sahası (çevresinin % 37.5'ini ateş altına alabiliyor) nedeniyle cephedeki İtilaf Devletleri Orduları hava gücündeki silahlı uçaklardan daha etkindirler.<sup>664</sup> Albatros C I uçaklarının kuvvet çarpanı üç olarak kabul edilmiştir. Pervane arasından pilotun nişan hattı doğrultusunda öne doğru ateş edebilen motorla senkronize makineli tüfekle donatılmış Fokker E-serisi uçaklar hava üstünlüğü kurulmasında çok etkili olmuştur. Fokker av

<sup>663</sup> Çanakkale Cephesinde makineli tüfekle donatılmış uçakların daha yoğun olarak görev yaptığı dönemde tarafların kullandığı uçakların teknik özellikleri ve performansı icra edilen harekâtların etkinliği üzerine daha belirgin olarak etki yapmıştır.

<sup>664</sup> Albatros C I uçakları; Çanakkale semalarında sıkça karşılaştıkları ve hava muharebesine girdikleri Maurice Farman uçaklarından % 12 daha hızlıydı.

uçaklarının Çanakkale semalarında görev yapmaya başladığı dönemde İtilaf Devletleri Orduları hava gücünün üçte ikisi arkadan motorlu veya silahsız uçaklardan oluşuyordu; bunların Fokker av uçaklarıyla hava muharebesine girmeleri durumunda mutlak üstünlük Fokker uçağı tarafındaydı.<sup>665</sup> Fokker E-serisi uçaklarının kuvvet çarpanı 10 olarak kabul edilmiştir. Makineli tüfekte donatılmış ve niteliği İtilaf Devletleri Orduları hava gücünde kullanılan uçaklardan çok daha üstün olan uçaklar, Osmanlı Ordusu hava gücünde görülen nicelik eksikliğini büyük ölçüde telafi ediyordu.

Osmanlı Ordusu							
hava birliği	uçak modeli	motor gücü	bomba taşıma	makineli tüfek	uçaksavar	mevcut	sayı
MstMvk	Gotha WD1			-0.02			
1. Tyy.Blk.	Rumpler						
	Albatros B I			-0.02			
	Albatros C I						
	LVG B I	-0.01	-0.01	-0.02			
	Fokker E		-0.01				
AlmDzTyyBlk	Gotha WD1			-0.02			
	Gotha WD2						
6. Tyy.Blk.	Fokker E		-0.01				
Genel							-0.57
Toplam		-0.01	-0.03	-0.08			-0.57

$$\text{Eksi puan toplamı} = -0.69$$

$$P_{TO} = 0.31$$

<sup>665</sup> Hava muharebesinde Fokker E-serisi av uçaklarının taarruz taktikleri ve arkadan motorlu uçaklar üzerindeki üstünlüğü hakkında bkz. Norman Franks, **Aircraft versus Aircraft**, Grub Street, 1998, ss. 20-25.

İtilaf Devletleri Ordusu hava gücü teçhizat değerlendirmesi:

Mayıs 1915'ten itibaren cephede görev yapmaya başlayan MF 98T Filo'sunun uçaklarında makineli tüfek yoktur. Haziran 1915'te Ege Denizi'ne varan Ben-my-Chree deniz uçağı ana gemisindeki uçaklarda da makineli tüfek yoktu. Ağustos ayının sonunda cepheye gelen RNAS 2. Filonun uçaklarının dörtte birinde makineli tüfek yoktu. Önden motorlu uçaklarının hiçbirinde motorla senkronize ateş edebilen makineli tüfek yoktu. İtilaf Devletleri Orduları hava gücündeki uçakların % 40'ını temsil eden arkadan motorlu uçakların aerodinamik performansları düşüktü; makineli tüfeklerinin atış alanı çevrelerinin ancak % 22'sini ateş altına alabiliyordu. Cephede av uçağı görevi yapmak üzere gönderilen Morane Saulnier Type L uçakları aynı görevi yapan Osmanlı Ordusu Fokker E-serisi uçaklar ile eşdeğer motor gücüne ve benzeri uçuş performansına sahipti. Ancak; uçağın arka kısmında oturan râsıd tarafından kullanılmak üzere sonradan takılan makineli tüfeğinin öne doğru çok kısıtlı ateş sahası vardı ve kendisine arkadan taarruz eden Fokker E-serisi uçağa karşı savunma ateşi açamıyordu. Türkiye'de sunulan çalışmalarda; önceki bölümde belgeleriyle örnekleri verildiği üzere, İtilaf Devletleri Orduları hava gücü tarafından kullanılan uçakların sayısı ve silah gücü konusunda abartılı ve yanlış ifadeler kullanılmıştır.<sup>666</sup> Bu nedenle; sadece nicelik karşılaştırması yapan çalışmalar bile hatalı sonuçlar ifade etmiştir.

<sup>666</sup> İtilaf Devletleri Ordusu hava gücü için "14 uçak gemisi, 200 uçak" gibi akıl dışı ifadeler önceki bölümde örneklendirilmiştir. Başka bir çalışmada, yine akıl dışı söylem yer almaktadır; 1915 yılında Çanakkale Cephesi'ndeki İtilaf Devletleri Orduları hava gücü kastedilerek, "Fransız, İtalyan uçaklarıyla birlikte 40'ı aşkın/keşif ve ateş kabiliyetli hava gücünü düşünün." ifadesi kullanılmaktadır; bkz. Tural, a.g.e., s. 8. İtilaf Devletleri Orduları hava gücü 1915 yılında Çanakkale Cephesi'nde İtalyan uçağı kullanmamıştır.

İtilaf Devletleri Orduları							
hava birliği	uçak modeli	motor gücü	bomba taşıma	makineli tüfek	uçaksavar	mevcut	sayı
Ark Royal	Short 166	-0.01		-0.02			
	Wight	-0.01					
	Sopwith Schneider		-0.01	-0.02			
RNAS 3	BE2a			-0.02			
	MF						
	HF	-0.01	-0.01	-0.02			
	Sopwith Tabloid		-0.01				
	Breguet	-0.01					
	BE2c	-0.01	-0.01	-0.02			
	Voisin						
	HF27						
	Nieuport						
MF 98T	MF11			-0.02			
	Morane Parasol						
	HF	-0.01	-0.01	-0.02			
Ben-my-Chree	Short 184	-0.01		-0.02			
	Short 830	-0.01		-0.02			
	Sopwith Schneider		-0.01	-0.02			
RNAS 2	BE2c	-0.01	-0.01	-0.02			
	Bristol Scout						
	Voisin						
	Morane Parasol						
	Caudron	-0.01	-0.01	-0.02			
Manica	(geçerli değil)						
Hector	(geçerli değil)						
Canning	(geçerli değil)						
HvGmBl	(geçerli değil)						
Genel					-0.06		
Toplam		-0.10	-0.08	-0.24	-0.06		



$$\text{Eksi puan toplamı} = -0.48$$

$$P_{Ti} = 0.52$$

Osmanlı Ordusu hava gücü lojistik değerlendirmesi:

Yeterli sanayi yapısı olmayan Osmanlı Devleti havacılıkla ilgili teçhizat için Almanya'ya bağımlıdır. Bulgaristan'ın Almanya ile ittifak yaparak savaşa katılmasını takiben Sırbistan'ı yenmesinden sonra Almanya ile doğrudan demiryolu bağlantısı açılmış, askeri malzeme akışı büyük ölçüde rahatlamıştır. Barınak ve yiyecek konusunda sıkıntı çekmeyen hava gücü birliklerinin en belirgin eksigi kıyafet tedarikinde görülmektedir.

<b>Osmanlı Ordusu</b>				
hava birliği	uçak ikmali	mühimmat ikmali	yedek parça ikmali + yakıt/yağ	diğer ihtiyaçlar
MstMvk	-0.05	-0.01	-0.01	-0.02
1. TyyBlk	-0.05	-0.01	-0.01	-0.02
AlmDzTyyBlk	-0.05	-0.01	-0.01	
6. TyyBlk	-0.05	-0.01	-0.01	-0.02
Toplam	-0.20	-0.04	-0.04	-0.06

$$\text{Eksi puan toplamı} = -0.34$$

$$P_{Lo} = 0.66$$

İtilaf Devletleri Ordusu hava gücü lojistik değerlendirmesi:

RNAS 3. Filo istediği uçakları temin edememiştir. Yb. Samson filonun takviye edilmesi için gönderilen 8 adet Henri Farman uçağını uygun bulmadığı için sandıklarını açmadan iade etmiştir. Paçaları eksik gelen uçaklar uzun süre parça beklemiştir. Yeni uçakların parçaları, yedek parçalar ve avadanlıklar eksik gelmiştir. Alb. Sykes'ın bütün çabalarına rağmen cephedeki görevlere uygun uçaklar temin edilememiştir. MF 98T filonun kaybettiği uçaklarının yerine yenisi gönderilmemiştir.

<b>İtilaf Devletleri Orduları</b>				
hava birliği	uçak ikmali	mühimmat ikmali	yedek parça ikmali + yakıt/yağ	diğer ihtiyaçlar
Ark Royal			-0.06	
RNAS 3	-0.10		-0.06	-0.02
Manica				
MF 98T	-0.10	-0.02		-0.06
Ben-my-Chree				
Hector				
RNAS 2	-0.10		-0.06	-0.04
Canning				
HvGmBl				
Toplam	-0.30	-0.02	-0.18	-0.12

Eksi puan toplamı = -0.62

$P_{Li}$  = 0.38

Osmanlı Ordusu hava gücü konuş değerlendirmesi:

Osmanlı Ordusu hava gücünü birlikleri sonbahar ve kışın yaşanan sert iklim şartlarından İtilaf Devletleri hava gücündeki birliklerle aynı seviyede etkilenmiştir.

<b>Osmanlı Devleti Ordusu</b>			
hava birliği	coğrafya	iklim	hedefe erişim
MstMvk	-0.02	-0.01	
1. TyyBlk	-0.02	-0.01	
AlmDzTyyBlk	-0.02	-0.02	
6. TyyBlk	-0.02	-0.01	
Toplam	-0.08	-0.05	

Eksi puan toplamı = -0.13

$P_{Co}$  = 0.87

İtilaf Devletleri Ordusu hava gücü konuş değerlendirmesi:

Çanakkale Cephesi'ndeki İtilaf Devletleri hava gücü birliklerinin ve buna bağlı olarak uçakların sayısı artmıştır. Ancak; cephedeki sert iklim koşulları tüm birlikleri aynı şekilde etkilemekte, her bir birliğin görev yapma yeteneğini aynı seviyede düşürmektedir.

<b>İtilaf Devletleri Orduları</b>			
hava birliği	coğrafya	iklim	hedefe erişim
Ark Royal	-0.02	-0.02	-0.02
RNAS 3	-0.02	-0.01	-0.02
Manica		-0.02	
MF 98T	-0.02	-0.01	-0.02
Ben-my-Chree	-0.02	-0.02	-0.02
Hector		-0.02	
RNAS 2	-0.02	-0.01	-0.02
Canning		-0.02	
HvGmBl		-0.02	
Toplam	-0.10	-0.15	-0.10

$$\text{Eksi puan toplamı} = -0.35$$

$$P_{Ci} = 0.65$$

Osmanlı Ordusu hava gücü harekât değerlendirmesi:

Birinci Dünya Savaşı'nda emekleme döneminden henüz yeni çıkmakta olan uçakların gerçekleştirebileceği harekât türlerinin büyük bir kısmı Çanakkale Cephesi'nde Osmanlı Ordusu hava gücü tarafından uygulandı. Bunların arasında, yakın hava desteğinin ilk örnekleri de vardı. Telsiz cihazının eksikliği nedeniyle topçu atışı tanzimi yeterince yapılamıyordu. Bombardıman harekâtlarında düşmanın Ege Denizi adalarındaki havaalanlarına kadar uçuluyor ve büyük hasar verilebiliyordu. Ancak; havadan bombardıman harekâtlarının etkin olabilmesi için aynı hedef üzerine aralıksız birkaç harekât düzenlemek gerekiyordu. Uçak sayısının yetersiz olması nedeniyle bu yapılamıyordu.

<b>Osmanlı Devleti Ordusu</b>	
harekât türü	puan
keşif	
mayın arama	(geçerli değil)
denizaltı arama	-0.03
atış tanzim	-0.06
bombardıman	-0.03
muharebe	
uçaksavar	
bildiri atma	
yakın hava desteği	
Toplam	-0.12

$$\text{Eksi puan toplamı} = -0.12$$

$$P_{HO} = 0.88$$

İtilaf Devletleri Ordusu hava gücü harekât değerlendirmesi:

İtilaf Devletleri Ordularının hava gücü de cephede gerçekleştirilebilecek her tür harekât cinsini uygulamaya çalıştı. Uyguladıkları hava harekâtı türlerinde çoğu kez başarısız görünmelerinin veya sınırlı bir başarı elde etmiş olarak değerlendirilmelerin temel sebebi beklentilerinin ellerindeki imkânların ötesinde olmasındandır. Gelişmiş ve yeterli sayıda telsiz cihazları olmadığı için atış tanzim harekâtında etkili olamıyorlardı. Kara kuvvetleri ve donanma birlikleri, kuvvetler arasındaki çekişmelerden dolayı veya güvenmedikleri için havacıların işaretlerine uymuyorlardı. Gelibolu Yarımadası'nın coğrafi yapısı ve bitki örtüsü keşif harekâtının etkinliğini düşürüyordu. Osmanlı Ordusu birliklerinin iyi gizlenmeleri veya gece yürüyüşleri ile hareket etmeleri de etkinliği kırıyordu. Uçaksavar savunma sistemlerinin yetersiz olması havaalanı veya komuta mevki gibi kritik yerleri Osmanlı Ordusu hava gücünün tehdidi altında bırakıyordu. Uçaklarında ateş sahası geniş ve özellikle yere doğrultulabilecek makineli tüfekler olmadığı için yakın hava desteği harekâtında etkisiz kalıyorlardı. Uçaklarında etkin bir makineli tüfek sistemi bulunmaması İtilaf Devletleri hava gücünün en önemli eksiği idi. Bu konudaki zaafı nedeniyle hava muharebelerinde kaybeden taraf oluyorlardı.

<b>İtilaf Devletleri Orduları</b>	
harekât türü	puan
keşif	
mayın arama	-0.03
denizaltı arama	-0.06
atış tanzim	-0.03
bombardıman	-0.03
muharebe	-0.06
uçaksavar	-0.06
bildiri atma	
yakın hava desteği	-0.04
Toplam	-0.31

$$\text{Eksi puan toplamı} = -0.31$$

$$P_{HI} = 0.69$$

Yukarıdaki değerlendirmeler neticesinde ortaya çıkan güç faktörü performans değerleri matrisi Tablo 9'da sunulmuştur.

	<b>Osmanlı Ordusu</b>	<b>İtilaf Devletleri Orduları</b>
<b>Personel (P<sub>P</sub>)</b>	0.93	0.64
<b>Komuta (P<sub>K</sub>)</b>	0.86	0.38
<b>Teçhizat (P<sub>T</sub>)</b>	0.31	0.52
<b>Lojistik (P<sub>L</sub>)</b>	0.66	0.38
<b>Konuş (P<sub>C</sub>)</b>	0.87	0.65
<b>Harekât (P<sub>H</sub>)</b>	0.88	0.69

Tablo 9: 1 Haziran 1915 - 9 Ocak 1916 tarihleri arasında güç faktörü performans değerleri matrisi.

Güç unsurları ağırlık katsayıları ve performans değerleri tarafların hava gücü etkinliğini belirlemek amacıyla tanımlanmış olan matematiksel modele ait formülde yerlerine atanarak hesaplama yapılacaktır.

Osmanlı Ordusu hava gücü için:

$$HG_O = 100 \times ((G_P \times P_{PO}) + (G_K \times P_{KO}) + (G_T \times P_{TO}) + (G_L \times P_{LO}) + (G_C \times P_{CO}) + (G_H \times P_{HO}))$$

$$HG_O = 100 \times ((0.14 \times 0.93) + (0.11 \times 0.86) + (0.40 \times 0.31) + (0.17 \times 0.66) + (0.05 \times 0.87) + (0.13 \times 0.88))$$

$$HG_O = 61.89$$

İkinci dönem olarak tanımlanan 1 Haziran 1915'ten - 9 Ocak 1916 tarihine kadar olan zaman aralığında Osmanlı Ordusu hava gücü etkinliği % 61.89 olarak hesaplanmıştır.

İtilaf Devletleri Orduları hava gücü için:

$$HG_I = 100 \times ((G_P \times P_{PI}) + (G_K \times P_{KI}) + (G_T \times P_{TI}) + (G_L \times P_{LI}) + (G_C \times P_{CI}) + (G_H \times P_{HI}))$$

$$HG_I = 100 \times ((0.14 \times 0.64) + (0.11 \times 0.38) + (0.40 \times 0.52) + (0.17 \times 0.38) + (0.05 \times 0.65) + (0.13 \times 0.69))$$

$$HG_I = 52.62$$

İkinci dönem olarak tanımlanan 1 Haziran 1915'ten - 9 Ocak 1916 tarihine kadar olan zaman aralığında İtilaf Devletleri Orduları hava gücü etkinliği % 52.62 olarak hesaplanmıştır.

Tarafların hava gücünün birbirine nispi değeri:

$$N_W = HG_{OW} / HG_{IW}$$

$$N_1 = 61.89 / 52.62 = 1.18$$

İkinci dönemde Osmanlı Ordusu hava gücünün İtilaf Devletleri Orduları hava gücüne göre % 18 daha etkindir.

### III. DEĞERLENDİRME

Birinci Dünya Savaşı başladığında orduların hava gücünden bekledikleri en temel görev havadan keşif harekâtı ile düşman birliklerinin konumu ve hareketleri hakkında bilgi toplamaktır. Elde edilen bilgi satıhtaki (karda veya denizde) komutanlara anlaşılır biçimde ve zamanında iletildiğinde fayda sağlayacaktır. Havadan keşif görevinin başarısı ilk olarak pilotun iyi eğitilmiş olmasını, kendisinin ve gözetlemeyi yapacak râsıdının güvenle uçurulmasını gerektirmektedir. Gözlemeden elde edilecek bilginin faydalı olması ise râsıdın iyi eğitilmiş olmasını gerektirmektedir. Osmanlı Ordusu hava gücünde görev yapan pilotların seçiminde İtilaf Devletlerindeki uygulamalara kıyasla daha çok özen gösterilmiştir. Osmanlı Ordusu hava gücünde râsıdlara Balkan Harbinde fark edilen ihtiyaca göre özel eğitim programı uygulanmaktadır. Osmanlı Ordusu hava gücünde görev yapan pilotların ve râsıdların Balkan Harbinde muharebe alanında kazanılmış tecrübeleri vardır. Osmanlı Ordusu hava gücünde göreve başlayan ilk Alman pilotlar sivil havacılarıdır. İyi birer uçucu ve bazıları öğretmen pilot olan sivil havacılar muharebe şartlarında görevlerini üstün bir gayretle yapmışlardır. Uçaklarının yeteneklerine ve performansına uygun taarruz uçuşu yaparak hava zaferi kazanılmasına da katkıda bulunmuşlardır. Osmanlı Ordusu hava gücüne daha sonra katılan Alman askeri pilotlar iyi eğitim almış havacılar ve bir kısmı Avrupa cephelerinde hava muharebesinde zaferler kazanmış pilotlardır.<sup>667</sup>

Birinci Dünya Savaşında Çanakkale Cephesinde görev yapan İtilaf Devletleri Orduları hava gücünün en önemli zaafı cepheye sevk edilen havacılarının eğitim ve tecrübe eksikliğidir. Râsıd görevinin sorumluluğu bu konuda hiçbir eğitim almamış ve henüz ordu görevinde bile tecrübesi olmayan genç asteğmenlere yüklenmiştir. Çanakkale Cephesi'ndeki deniz harekâtında İtilaf Devletleri Ordularının hava gücünden bekledikleri en büyük fayda donanma gemilerinin boğazı savunan tabyalara yapacağı atışların havadan gözetleme ile tanzimidir. Havadan atış tanzimi görevi de eğitimsiz ve tecrübesiz genç subaylara verildiği için başarısız olmuştur. Pilot ve râsıd personel sayısının az olması nedeniyle havacılar yeterince dinlenmeden arka arkaya görev

<sup>667</sup> Örneğin; Alman pilot Yzb. Buddecke'nin Çanakkale Cephesi'nde görevlendirilmeden önce Avrupa cephesinde kazandığı hava zaferleri için bkz. Franks, **Sharks Among Minnows**, s. 18-20, 27, 31-32.

yaptıkları için hem yıpranmışlar hem de yeterli hizmet veremez duruma düşmüşlerdir.<sup>668</sup>

Hava gücünün etkinliğini belirleyen personel unsuru değerlendirildiğinde; Birinci Dünya Savaşında Çanakkale Cephesindeki çatışmaların tüm devrelerinde Osmanlı Ordusu hava gücü daha etkindir.

Osmanlı Devleti Birinci Dünya Savaşı'nın hemen başında hangi ittifak grubu içinde yer alacağını belirlemiştir. Osmanlı Ordusu çatışmalara girmeye hemen hazır olmadığı için bir süre tarafsızlık diplomasisi sürdürmeye teşebbüs etmiştir. Ancak; devlet yönetiminde ve özellikle ordunun en üst kademesindeki kişilerin zaafı ve hırsı nedeniyle Osmanlı Devleti zamansız olarak file savaşa girmiştir. Bu süreçte; Çanakkale Boğazının devlet merkezinin korunmasındaki büyük önemi öngörülerek, mevcut çok kısıtlı imkânların el verdiği ölçüde Çanakkale Cephesine hava gücü sevk edilmiştir. Almanya'dan gelen askeri uçakların ilk kfilesinden uçaklar hemen Çanakkale Cephesine sevk edilmiştir. Hava gücünün zamanında ve yerinde etkin olarak kullanılmasının 18 Mart Çanakkale Boğazı Muharebesi'nin kazanılmasında rolü olmuştur. Osmanlı Ordusu hava gücünün sevk ve idaresine getirilen genç ama yetenekli Alman hava subayı Osmanlı Ordusu hava gücünün savaşın şartlarına ve çok geniş cephe hattındaki ihtiyaçlarına göre teşkilatlandırılması ve geliştirilmesinde büyük gayret ve özveriyle çalışmıştır. Çeşitli zamanlarda İstanbul'daki komuta makamını bırakmış, Çanakkale Cephesi'ne gelerek muharebe görevine bizzat katılarak tüm astlarına da örnek olmuştur.<sup>669</sup> Özenli ve doğru seçimlerle kadrosuna dâhil ettiği ve hava birliklerinin komutasına atadığı subaylar, tüm eksiklikler ve imkânsızlıklara rağmen Osmanlı Ordusu hava gücünün etkin olarak görev yapmasına önemli katkıda bulunmuştur.

İngiltere'de Çanakkale Cephesi'nin açılmasını öne süren ve tasarlayan en üst kademedeki karar alıcılar, planlarının ilk safhasında cepheye gönderilecek ordular içinde hava gücünü düşünmemişlerdir. Bu nedenle; İtilaf Devletleri Orduları hava gücü unsurları Osmanlı Ordusu'nun Çanakkale Cephesinde hava gücünün etkin olarak kullanmaya başlamasından ancak altı buçuk ay sonra cepheye ulaşmıştır. Karar

<sup>668</sup> Popham, *a.g.e.*, s. 32.

<sup>669</sup> Yzb. Serno'nun Çanakkale Cephesi'ne hareket edeceğini bildiren yazı için bkz. Genelkurmay ATASE Arşivi, **BDH-1437-232-2**.



alıcıların hava gücünden beklentileri ise mevcut imkânların ve gerçeklerin ötesindedir. Cepheye ilk gönderilen hava gücü komutanın muharebe tecrübesi yoktur. Cephedeki hava gücünü takviye etmek amacıyla gönderilen hava gücü filosu komutanının ise maceraperest bir karakteri olduğu, daha Avrupa cephesindeki görevi sırasında kendi başına buyruk ve personeliyle birlikte disiplinsiz davranış içinde bulunduğu bilinmektedir. Cephedeki en büyük hava gücü komutanının karakteri ve davranışları, donanama ve kara kuvvetleri tarafından havacılara karşı hissedilen güvensizlik ve uyumsuzluğun daha da artmasına neden olmuştur. Filo komutanı hizmet vermesi gereken donanma ve kara kuvvetleri komutanlarıyla iş birliği tesis edememiştir.<sup>670</sup> Ayrıca; disiplinsiz tutumu emrindeki hava gücü personelinin davranışlarına da yansımış, emniyet kurallarının ihmal edilmesi neticesinde çok önemli teçhizat kaybı yaşanmıştır. İngiltere’de; cephedeki hava gücünün başarısız olmasının filo komutanının karakterinden ve davranışlarından kaynaklandığını anlaşılmış, cephedeki hava gücünün etkinliğinin artırılması için bir üst seviyede komutan atanmıştır. Filo komutanı kendisinin bağlı olduğu komutanlık tarafından atanan amirine karşı düşmanca tavır takınmıştır. Bu durum; cephede zaten mevcut olamayan, kuvvetler arası işbirliği anlayışının tesis edilmesini önlemiştir. Cephedeki hava gücünü merkezi bir teşkilat altında birleştirerek etkinliğini artırmaya çalışan komutanın, bu işi başarmak için yaptığı talepler İngiltere’deki karar alıcılar tarafından karşılanamamıştır.

Hava gücünün etkinliğini belirleyen komuta unsuru değerlendirildiğinde; Birinci Dünya Savaşında Çanakkale Cephesindeki çatışmaların tüm devrelerinde Osmanlı Ordusu hava gücü daha etkindir.

Birinci Dünya Savaşı’nın başlamasıyla beraber Osmanlı Ordusu tarafından cepheye sevk edilebilen ilk uçaklar, Ayastefanos Tayyare Mektebinde aslen eğitim amacıyla bulunan genel maksat uçaklarıdır. Çanakkale Cephesi’nde görev yaptıkları sürede cephede İtilaf Devletleri Ordularına ait hava gücü bulunmaması, uçakların askeri görev yeteneği düşük olmasına rağmen, uçakları kullanan havacıların tecrübe birikimleri sayesinde, bu uçakların etkin olarak hizmet vermesini sağlamıştır. Mart 1915’ten

<sup>670</sup> İngiltere hava gücünde kuvvetler arasındaki zararlı çekişmeyi Donanma Bakanı Winston Churchill körüklemiştir. Hava gücünün kurulması çalışmalarının başında, kara ve donanma hava gücünün tek bir komuta altında toplanması gerektiğinden bahsedilirken, Donanma Bakanlığı tek yanlı karar alarak 1 Temmuz 1914’te yayınladığı yazı ile Kraliyet Donanma Hava Gücü (RNAS) ayrı bir hava kuvveti olarak teşkil edilmiştir, bkz. Roskill, **a.g.e.**, s. 156.

İtibaren cepheye sevk edilmeye başlanan uçaklar ise aerodinamik performansları ve teknik özellikleriyle İtilaf Devletleri Orduları hava gücünde hizmet veren uçaklardan daha iyidir. Hava gücü teçhizatının değerlendirmesinde belirleyici olan, söz konusu teçhizatın sağlaması beklenen hizmet ve faydanın cephedeki şartlar altında ne derece elde edilebildiğidir. Osmanlı Ordusu hava gücünde hizmet veren uçaklar kendilerinden beklenen havadan keşif görevini etkin olarak gerçekleştirmiştir. Daha kuvvetli motorları ve performansları nedeniyle, İtilaf Devletleri Orduları hava gücünde hizmet veren uçakların önlemesi ile karşılaşmadan cephe üzerinde uçuşlar yapmışlardır. İhtiyaç duyulduğu zamanlarda, kara uçaklarıyla bile açık deniz üzerinde Limni ve Midilli Adası'na kadar, zamanına göre çok uzun mesafeli uçuşlar gerçekleştirilmiş, havadan keşif görevleri başarı ile tamamlanmıştır.<sup>671</sup> Osmanlı Ordusu hava gücünün Çanakkale Cephesi semalarında taarruz harekâtlarında elde ettiği başarıların en baş nedeni uçaklardaki makineli tüfek sistemlerinin teknolojik üstünlüğüdür. Râsıd yerinde makineli tüfek taretli bulunan uçaklarının hem performansı hem de makineli tüfeğin ateş altına alabildiği alan İtilaf Devletleri Ordularındaki uçaklardan daha iyidir. İlk olarak Eylül 1915'te ve daha sonra artan miktarlarda cepheye gelmeye başlayan Fokker av uçakları ise uçağın uçuş hattı ve pilotun nişan hattı ile aynı doğrultuda pervane arasından motorla senkronize olarak öne doğru ateş edebilen makineli tüfek silah sistemiyle Osmanlı Ordusu hava gücüne hava muharebesinde üstünlük elde etmesini sağlamıştır.

İtilaf Devletleri Orduları hava gücü, Çanakkale Cephesi'nde hiçbir varlık gösteremediği ilk altı buçuk ay dışında nicelik olarak cepheye daha fazla sayıda uçak sevk etmiştir. Ancak; özellikle cepheye sevk edilen deniz uçakları ve kara uçakları da kendilerinden beklenen görevleri yerine getirebilecek nitelikte değillerdir. Cepheye sevk edilen deniz uçaklarının çok sık motor arızası yapması nedeniyle göreve hazır uçak sayısı mevcut uçak sayısının yarısının altında kalmıştır. Motor arızaları çoğu uçuş görevinin tamamlanmadan bırakılmasına neden olmuştur. Deniz uçakları; hantal yapıları, gücü yetersiz motorları nedeniyle alçaktan uçmak zorunda kalmışlar, Osmanlı Ordusu'nun

---

<sup>671</sup> Kara uçakları tarafından Midilli Adası'na kadar keşif uçuşu yapıldığına dair yazı için bkz. Genelkurmay ATASE Arşivi, **BDH-1437-232-4**.

yerdeki birliklerinin açtığı uçaksavar ateşinden isabet almışlardır.<sup>672</sup> İtilaf Devletleri Orduları hava gücü emrindeki kara uçaklarının da büyük bir kısmının motor gücü kendilerinden beklenen görevi güven içinde ve başarı ile yerine getirmek için yeterli değildir. Motor arızaları, hatta lojistik aksaklık nedeniyle parça eksikliğinden dolayı, görev yapabilen kara uçaklarının sayısı da mevcut uçakların üçte biri kadardır. Kara uçaklarının da büyük bir kısmının motor gücü düşük olması nedeniyle alçaktan uçmak zorunda kalmaktalar ve Osmanlı Ordusu birliklerinin yerden açtığı uçaksavar ateşinden isabet almaktadırlar. Çanakkale Cephesi'ndeki İtilaf Devletleri hava gücünün en büyük zaafı uçaklarında etkin olarak kullanılabilir makinelî tüfek sisteminin olmamasıdır. Makinelî tüfekte donatılmış önden motorlu uçaklarının hiçbirinde motorla senkronize edilmiş, pervane arasından öne doğru ateş edebilen makinelî tüfek yoktur. Makinelî tüfekte donatılmış arkadan motorlu uçaklarının aerodinamik performansı Osmanlı Ordusu hava gücündeki uçaklara göre daha düşüktür. Ayrıca; her iki tür uçaklarında da (önden motorlu veya arkadan motorlu) üzerlerine takılı bulunan makinelî tüfeğin pozisyonundan dolayı taktik etkinlikleri Osmanlı Ordusu hava gücündeki uçaklara göre çok daha düşüktür.

Hava gücünün etkinliğini belirleyen teçhizat unsuru değerlendirildiğinde; Osmanlı Ordusu hava gücünde kullanılan uçakların kuvvet çarpanı değeri İtilaf Devletleri Orduları hava gücündeki uçaklara kıyasla çok daha yüksektir. İtilaf Devletleri Orduları hava gücüne tahsis edilen uçakların sayısı fazla olmasına rağmen; hem performansları hem de silah sistemleri açısından değerlendirildiklerine nitelik olarak Osmanlı Ordusu hava gücündeki uçakların çok gerisindedir.

Birinci Dünya Savaşı süresince, Osmanlı Ordusu hava gücünün tüm cephelerde çektiği en önemli sıkıntı, diğer birçok silah sistemi ve askeri malzeme için olduğu gibi, her türlü hava gücü teçhizatı için Almanya'ya bağımlı olmasıdır. Birinci Dünya Savaşı başladığında Osmanlı Devleti ile askeri ittifak yaptığı Alman İmparatorluğu arasında doğrudan ulaşım hattı olmaması bu bağımlılığın Osmanlı Ordusunun her cephedeki savaşma kabiliyetinin gerekli şekilde donatılmasını ve eksiklerinin tamamlanmasını önleyen olumsuz bir faktör olmuştur. Hava gücü teçhizatının, özellikle uçakların büyük

<sup>672</sup> İngiltere tarafından Çanakkale Cephesi'ne sevk edilen ilk hava gücü Ark Royal deniz uçağı ana gemisine bağılı olarak görev yapan Sopwith Schneider modeli deniz uçaklarının "basiretsiz sipariş" olduğu konusunda tutanaklara geçen ifade için bkz. Roskill, **a.g.e.**, s. 21-218.

boyutlu malzeme olması, onların gizlenerek veya kaçak yollardan Osmanlı Devletine ulaştırılmalarında güçlüklerle karşılaşılmasına neden olmuştur. Osmanlı Devleti topraklarındaki ulaşım imkânlarının da yetersiz olması, temin edilebildiği anlarda bile Almanya'dan gelen askeri teçhizatın cephelere dağıtılmasında güçlükle karşılaşılmasına neden olmuştur. Çanakkale Cephesi, her türlü askeri teçhizatın dağıtım merkezi İstanbul'a yakın olması sebebiyle diğer cephelere göre daha avantajlıdır. Bulgaristan'ın Almanya yanında savaşa katılmasından sonra Alman İmparatorluğu ile Osmanlı Devleti arasında doğrudan ulaşım hattı açılmış, hava gücünün ihtiyaç duyduğu teçhizatın temin edilmesi daha kolaylaşmıştır. Lojistik faaliyetlerinin yürütülmesinde Alman Ordusu ile Osmanlı Ordusu arasında sağlanan düzenleme ve işbirliği çekilen sıkıntıların bir miktar hafiflemesini sağlamıştır. Ancak; Alman İmparatorluğu ittifak içinde olduğu tüm devletlerin sanayi alt yapıları zayıf olduğu için hepsinin çeşitli askeri malzeme ihtiyaçlarını karşılamak durumunda kalmıştır. Bu durum; sanayileri güçlü devletlere karşı birden fazla cephede savaşan Alman İmparatorluğu'nun imkânlarını zorlamıştır. Doğal olarak kendi toprakları civarındaki cephelerin ihtiyaçlarına öncelik vermiş, Osmanlı Devleti gibi çok uzaklardaki cephelerin ihtiyaçlarının karşılanması ikinci planda kalmıştır. Alman İmparatorluğu, Çanakkale Boğazı'nın müttefiki Osmanlı Devletinin mevcudiyeti için taşıdığı büyük önemin farkında olarak, desteklemek durumunda olduğu uzak cepheler arasında Çanakkale Cephesi'nin askeri malzeme ihtiyaçlarına öncelik vermiştir. Osmanlı Ordusu hava gücünün Çanakkale Cephesinde ihtiyaç duyduğu nitelikli malzemenin temin edilmesinde Bnb. Serno'nun çabalarının da önemli katkısı vardır. Üstün bir av uçağı olan Fokker uçaklarının Temmuz 1915'ten itibaren Alman Ordusu hava gücü birliklerine seri olarak teslim edilmeye başlanmasından iki buçuk ay sonra bu üstün hava silahı Osmanlı Ordusu hava gücüne de teslim edilemeye başlanmıştır.<sup>673</sup>

İtilaf Devletleri'nin sanayi altyapıları ve sahip oldukları sanılan teknolojik üstünlükleriyle, savaştıkları cephelerde lojistik ikmal konusunda sıkıntı çekmedikleri zannedilmektedir. Ancak; söz konusu olan anavatandan uzaktaki cepheler olunca, lojistik ikmal konusundaki zorlular İtilaf Devletleri Orduları tarafından da tüm olumsuzluğu ile yaşanmıştır. İngiltere'den gönderilen, bazen Akdeniz'deki Fransız

<sup>673</sup> Fokker E-serisi av uçaklarının fabrikadan cephelerdeki birliklere teslimat programı için bkz. Peter Grosz, **Fokker E.I/II**, Albatros Productions Ltd., 2002, s. 32.

limanları vasıtasıyla gönderilseler bile, her türlü askeri malzemenin Çanakkale Cephesi'ne ulaşması uzun süre almaktadır. İngiltere'deki limanlardan hareket eden gemilerin Ege Denizi adalarını işgal ederek buralara yerleşmiş askeri birliklere lojistik destek vermeleri uzun bir yolculuğu gerektirmektedir. Fransa'nın batı sahilleri boyunca Atlantik Okyanusunda yol alarak, İber Yarımadası'nın etrafından dolanıp Cebeli Tarık Boğazı'ndan Akdeniz'e girmeleri, Akdeniz'deki limanlara uğrayarak kendi ikmallerini tamamlamaları ve Alman denizaltılarının ciddi tehdit oluşturduğu Ege Denizi'ndeki adalara ulaşması gerekmektedir. Denizlerde uygun hava koşulları devam ettiği sürece bu yolculuk iki hafta sürmektedir. Bazı malzemeler Fransa'nın Akdeniz kıyısındaki limanlarından gönderilmektedir. Bunların da Çanakkale Boğazı açıklarındaki adalara kadar ulaşması bir haftayı almaktadır. Çanakkale Cephesi'ndeki İtilaf Devletleri Orduları hava gücünün lojistik ikmal konusunda yaşadığı sorunun asıl önemli kısmı gemilerin limanlardan yüklenmesi sırasındaki karışıklık ve özensizliktir. Gövde, kanat, motor, diğer aksam gibi parçalara bölünerek birkaç ayrı sandıkta paketlenmiş uçaklara ait sandıkların hepsinin aynı gemiye yüklenmemesi veya bazı sandıkların yükleme limanında unutulması uçaklar cepheye vardıklarında onları kullanılamaz kılmaktadır. Yükleme manifestolarındaki kayıtlar çoğu kez doğru değildir. Gelen malzemenin türü ancak gemiden indirildikten ve sandıklar açıldıktan sonra doğru ve tam olarak bilinmektedir. Yanlış limana indirilen malzemelerin asıl ihtiyaç sahiplerinin bulunduğu limana aktarılması için uygun geminin bulunması çok zor olmaktadır. Bu nedenlerle; Çanakkale Cephesi'ndeki İtilaf Devletleri Orduları hava gücü büyük sıkıntı yaşamıştır.<sup>674</sup> Filo komutanının disiplini ve emniyeti sağlayamaması nedeniyle çıkan yangında büyük miktarda yedek parça ve ikmal maddesinin tahrip olması sorunları daha da artırmıştır. İtilaf Devletleri Çanakkale Cephesi'ndeki ordularını hava gücü ile desteklemeyi arzu etmişlerdir, ancak cepheye varacak olan hava gücü filolarının personel barınak ihtiyacı, yiyecek ve giyecek ihtiyacı gibi iase işlerinin nasıl halledileceğine çözüm getirmemişlerdir. Bu nedenle; hava gücünü oluşturan filoların personeli iptidai şartlarda çadırlarda barınmak zorunda kalmış, nakliye sandıklarını barınak amacıyla kullanmış, yiyecek ve giyecek konusunda sıkıntı çekmiştir.

<sup>674</sup> Hava gücünün cepheye görev yapamamasında asıl sorunun ikmal malzemeleri ve yedek parça bulunamaması olduğu konusunda bkz. Popham, **a.g.e.**, s. 32.

Hava gücünün etkinliğini belirleyen lojistik unsuru değerlendirildiğinde; Çanakkale Cephesindeki İtilaf Devletleri hava gücündeki uçak ve personel sayısının fazla olması, lojistik ikmalle ilgili sıkıntıların Osmanlı Ordusu hava gücüne kıyasla daha şiddetli hissedilmesine neden olmuştur.

Çanakkale Cephesi'ndeki çatışmaların, hem deniz hem de kara coğrafyasının hâkim olduğu geniş bir harekât alanında yapılması çarpışan tarafların her ikisinin de hava gücü için sorun oluşturmuştur. Deniz uçakları uzun mesafeler aşarak kara üzerinde, kara uçakları da su üzerinde uzun mesafeler uçarak deniz üzerinde görev yapmak durumunda kalmıştır. Osmanlı Ordusu hava gücündeki uçakların teknolojik olarak daha iyi durumda olmaları bir avantaj olmuştur. İtilaf Devletleri Orduları hava gücündeki uçaklar arızalar nedeniyle sıkça mecburi iniş yapmak zorunda kalırken, Osmanlı Ordusu hava gücündeki uçakların bu tür durumla oldukça ender karşılaştığı görülmektedir. Rüzgâr, yağış ve hava ısısı gibi iklim şartları her iki tarafında hava gücünü aynı seviyede olumsuz etkilemektedir.<sup>675</sup> Osmanlı Ordusu hava gücü konuşlandığı Gelibolu Yarımadası'nın topografya ve bitki örtüsünü kendi lehine olarak kullanmıştır. Konuşlandığı havaalanlarının yerleri gizleme yapmaya veya düşman hava gücünün erişimini zorlaştırmaya dikkat edilerek seçilmiştir. İtilaf Devletleri Ordular hava gücü ise Ege Denizi'ndeki adalarda havaalanı olarak uygun arazi bulmakta sıkıntı çektiği gibi, coğrafi yapıdan dolayı gizlenme de yapamamıştır. İtilaf Devletleri hava gücü; amfibi çıkarma harekâtından sonra Seddülbahir bölgesinde bir havaalanı oluşturarak kendi birliklerine daha yakın olmayı arzu etmiştir. Ancak; işgal ettikleri bölgenin coğrafi yapısı koruma sağlamaya müsait değildir. Osmanlı Ordusu topçusunu atış alanı içinde olduğu için güvenli olmayan bu havaalanından fayda sağlanamamıştır.

Hava gücünün etkinliğini belirleyen konuş unsuru değerlendirildiğinde; hem Osmanlı Ordusu hem de İtilaf Devletleri Orduları hava gücü iklim şartlarında aynı şekilde etkilenmiştir. Coğrafi koşullar ise Osmanlı Ordusu hava gücünün daha etkin olarak görev yapmasına imkân sağlamıştır.<sup>676</sup>

<sup>675</sup> Çanakkale Cephesi'ndeki coğrafya ve iklim koşullarının uçuş görevindeki tehlikeyi artırması ve bu sebeple hava gücünün askeri harekâta katkısının kısıtlı kalması hakkında bkz. Ash, **a.g.e.**, s. 241.

<sup>676</sup> Askeri hareketlerin coğrafyadan bağımsız olarak değerlendirilemeyeceği öngörüsü ile konuş unsurunun bu çalışmadaki analize dahil edilmesi fark yaratmıştır; bkz. Arslan vd., **a.g.e.**, s. 34.

Yukarıda genel değerlendirmesi yapılan, hava gücünün etkinliğini belirleyen unsurların her birinin hava gücünün etkinliğinin eyleme dönüştüğü harekât unsuru üzerinde önemli tesiri vardır. Birinci Dünya Savaşı'ndaki havacılık teknolojisinin kendi sınırları içinde ve Çanakkale Cephesi'nin kendi özel koşulları çerçevesinde bir dizi hava harekâtı görevi gerçekleştirilmeye çalışılmıştır. Tüm harekât görev türlerinde etkinlik derecesinin belirlenmesinde en fazla (% 40) teçhizatın ve sonra insan faktörünün (personel ve komuta, toplam % 25) katkısı vardır. Her iki alanda da (teçhizat ve personel sayısı) İtilaf Devletleri Orduları hava gücünün belirgin nicelik üstünlüğü söz konusudur. Ancak; yukarıda birçok kez dikkat çekilen, görünürde cepheye sevk edilmiş uçak sayısı ile cephede kendisinden beklenen görevi yapma yeteneğine sahip ve kullanılabilir durumda olan uçak sayısının çok önemli bir ayırt edici özellik olduğu unutulmamalıdır.<sup>677</sup> İtilaf Devletleri Orduları hava gücünde kullanılabilen uçakların sayısı bazen Osmanlı Ordusu hava gücünün sekiz misline kadar çıkmıştır. Uçakların nitelik unsurları göz önüne alındığında ise bu fark yarı yarıyadan daha fazla oranda azalmaktadır. Ağustos 1915'ten itibaren râsıd yerinde döner tarette makineli tüfeği olan uçakların, Eylül 1915'ten itibaren öne doğru motorla senkronize ateş edebilen makineli tüfekli uçakların Osmanlı Ordusu hava gücüne katılmaya başlaması ile Çanakkale Cephesi semalarında hava muharebe üstünlüğüne sahip olan taraf belirgin olarak ortaya çıkmıştır. Osmanlı Ordusu hava gücünün hava muharebe harekâtında üstünlüğü ele geçirmesi İtilaf Devletleri Orduları hava gücünün her türlü harekât görevindeki etkinliğini kırmıştır. Osmanlı Ordusu hava gücünün askeri havacılık tarihinde yakın hava desteği harekâtını ilk defa etkin olarak gerçekleştiren hava gücü olarak öne çıkması da, nicelik zayıflığına kıyasla elinde bulundurduğu nitelik üstünlük sayesinde olmuştur.

<sup>677</sup> Savaş şartları altında cephe gerçeği değerlendirildiğinde; cephedeki uçak sayısının görev yapabilecek durumdaki faal uçak sayısı ile asla aynı olamayacağı en iyi olarak silahlı kuvvetleri mensupları tarafından bilinmesi gerekir. Bu gerçek, nadiren de olsa, silahlı kuvvetler (hava kuvvetleri) personelinin tez çalışmalarında açıkça ifade edilmiştir; bkz. Yalçın, **Türk Hava Kuvvetlerinin Teşkilatlanma Tarihi**, s. 77 ("22 Nisan 1917 tarihi itibarı ile Osmanlı Ordu-yı Hümayuna ait tayyare miktarı 6 Orduda tip ve teçhizatı farklılık göstermekte olup toplam 60 adettir. Bunlardan bir kısmının da faal olamayacağı malumdur.") ve Kurt, **Türkiye'de Ana Jet Üslerinin Kuruluşu ve Gelişimi**, s. 20 (Yalçın'ın tezindeki aynı cümle kopyala-yapıştır yöntemiyle ve kaynak belirtilmeden kullanılmıştır). Bu gerçeğe rağmen; burada birçok örneği verilerek ortaya konduğu şekilde, çeşitli çalışmalarda Çanakkale Cephesi'nde İtilaf Devletleri Ordularında görev yapan uçakların sayısı hakkında çok abartılı ve tarihi olaylarla ilgisi olmayan (İtilaf Devletleri Ordularına geniş bir zaman aralığında kısım kısım gönderilmiş uçakların hepsini aynı anda faal gösteren) rakamların ifade bulması, söz konusu çalışmaların bilimsel araştırma disiplininin uzak, hamaset zihniyetiyle şekillenmiş basma kalıp sözlerle, özensiz ve bilinçsiz şekilde hazırlanarak yayımlandığını bir kez daha göstermektedir.

Yerden havaya savunma faaliyetinde Osmanlı Ordusu belirgin bir üstünlüğe sahiptir. Çanakkale Cephesinde uçaksavar silah sistemlerinin İtilaf Devletleri Ordusundan daha önce Osmanlı Ordusu tarafından konuşlandırılması, coğrafi unsurların da sağladığı katkı ile Osmanlı Ordusuna etkinlik sağlamıştır. Osmanlı Ordusu hava gücünün nicelik olarak görece daha zayıf görüldüğü birinci dönem zaman aralığında (1 Ağustos 1914 - 31 Mayıs 1915) İtilaf Devletleri Orduları hava gücüne ait beş uçak yerden açılan ateşle vurulmuştur.<sup>678</sup> Osmanlı Ordusunun yerden havaya savunma faaliyetindeki başarısı İtilaf Devletleri Orduları hava gücüne karşı etkin bir caydırıcı unsur olmuştur. İtilaf Devletleri hava gücüne ait uçakların keşif ve atış tanzim görevlerinde karadaki hedeflerin tam üzerinde değil, kıyıda açıkta deniz üzerinde uçmayı tercih etmelerine sebep olmuştur.

Yukarıda personel, komuta, teçhizat, lojistik, konuş ve harekât unsurlarının her birinin özelinde İtilaf Devletleri Orduları hava gücünün sergilediği kifayetsizlik harpte “sürtünme” kavramıyla da açıklanabilir. İtilaf Devletleri Orduları planlamadan uygulamaya kadar Çanakkale Cephesi’nde hava gücü faaliyetlerinin her aşamasında beklentileri ile mevcut olan gerçek durum arasındaki uçurumu görememişler, eksiklerinin veya hatalarının nerede olduğunu bilinçli olarak sorgulayıp düzeltici önlemler almak konusunda inisiyatif sergilememişlerdir.<sup>679</sup>

Bu çalışmada; birbirini takip eden iki ayrı zaman diliminde, Birinci Dünya Savaşı’nda Çanakkale Cephesinde çatışan tarafların hava gücünü kullanma etkinlikleri matematiksel bir model oluşturularak nispi güç analizi yöntemi ile değerlendirilmiştir. Yukarıda ayrıntılı olarak yapılan değerlendirmelerin neticesinde; Osmanlı Ordusu hava gücünün birinci dönemde (1 Ağustos 1914 - 31 Mayıs 1915) İtilaf Devletleri Orduları hava gücüne kıyasla % 3 gibi küçük bir farkla daha etkin olduğu sonucu çıkmıştır. Osmanlı Ordusu hava gücünün ikinci dönemde (1 Haziran 1915 - 9 Ocak 1916) İtilaf Devletleri Orduları hava gücüne kıyasla belirgin bir farkla % 18 daha etkin olduğu sonucu çıkmıştır.

<sup>678</sup> Osmanlı Ordusu tarafından yerden açılan ateşle vurulan İtilaf Devletleri Orduları uçakları için bkz. The National Archives, **ADM 53/34098**, Ship’s Log, HMS Ark Royal, 9 December 1914 - 30 April 1915 ve Samson, **a.g.e.**, s. 236.

<sup>679</sup> Clausewitz’in “sürtünme” kavramının hava gücünün sevk ve idaresindeki yeri hakkında bkz. James B. Smith, “Some Thoughts on Clausewitz and Airplanes”, **Air University Review**, Vol. 37, No. 4, May-June 1986, ss. 52-59.



Bu çalışmada da örnekleri verilen, yurtiçi ve yurtdışı arşivlerde ve kütüphanelerde mevcut belgeler ve dokümanlar incelendiğinde; birinci dönemde çatışan tarafların hava gücünün birbirleri üzerinde bir üstünlük kuramadıkları görülmektedir. Söz konusu belgeler ve dokümanlar incelendiğinde; ikinci dönemde Osmanlı Ordusu hava gücünün etkinliğinin giderek arttığı, İtilaf Devletleri Orduları kara kuvvetlerinin Gelibolu Yarımadası'nı tahliye ettikleri günlerde etkinliğinin daha üst seviyeye çıktığı görülmektedir.

Bu çalışmada yapılan hava gücü nispi güç analizi sonuçları tarihi olaylarla, incelenen zaman diliminde Çanakkale Cephesi'nde hava gücü faaliyetlerinde Osmanlı Ordusu hava gücünün elde ettiği başarılar ve hava muharebesinde tesis ettiği üstünlükle de tam bir uyum içindedir.

Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi'nde, bu çalışmanın kapsamındaki zaman diliminde, Osmanlı Ordusu hava gücünde görev yapan havacılar arasında can kaybı olmamıştır. Diğer yandan; Osmanlı Ordusu hava gücü hava muharebelerinde altısı uçak enkazı ve cansız bedenine ulaşılan veya esir alınan havacılarla teyit edilmiş, toplam sekiz hava zaferi kazanmıştır. Tarihe mal olmuş bu gerçeğe rağmen; Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi'nde hava gücünün kullanılması hakkında daha önceden yapılan çalışmalar, ağız birliği içinde, çatışan kuvvetler karşılaştırılırsa, nicelik ve nitelik bakımından İtilaf Devletleri hava gücünün Osmanlı Ordusu hava gücü karşısında çok üstün olduğunu iddia etmişlerdir.<sup>680</sup> Yurtiçi ve yurtdışı arşiv belgelerine de kaydolmuş bulunan tarihi olaylar ise bu söylemleri yalanlamaktadır. Bilimsel araştırma disiplinine uymayan, bilimsel veriye dayanmayan çalışmalarda ifadeler, yazarların gerçek dışı şahsi görüşleri olarak kalmıştır.

---

<sup>680</sup> BDHTH-C9, a.g.e., s. 49; Oğuz Okuyucu, "Çanakkale Muharebeleri'nde Hava Harekatı", **Askeri Tarih Araştırmaları Dergisi**, Yıl: 8, Sayı: 1, Ağustos 2010, s. 273; Korkmaz, a.g.e., s. 156.

## SONUÇ

Bu çalışmada; çağdaş orduların silahlanma ve harekât planlamasında kullandıkları nispi güç analizi Türkiye’de yapılan bilimsel tarih araştırması çalışmasında ilk defa kullanılarak, nitelik unsurlar sayısallaştırılıp nicelik unsurlarla birlikte matematiksel modele uygulanarak tarihteki askeri bir olay değerlendirilmiştir. Nispi güç analizinin gerçekleştirilmesinde nicelik unsurların yanında nitelik unsurların da veri olarak kullanılmasıyla karma araştırma yönteminin uygulanmış olması çalışmanın diğer bir özgün özelliğidir.

Nispi güç analizinin kendi asıl alanında günümüzdeki uygulamasında değişkenler arasındaki bağımlılık da dikkate alınıp çoklu ilişkiler kurularak modeller tasarlanmakta, bilgisayar yazılımı desteği ile senaryo çeşitlendirmesi sağlayan simülasyon teknikleri kullanılmaktadır. Böylece; karar alıcılara silahlanma veya harekât konusunda doğruluğu artırılmış sonuçlar arz edilebilmektedir. Çoklu ilişkiler kuran modeller analiz için tasarlanan modellerin duyarlılığını da artırmaktadır. Bu durumda, nispi güç analizinden anlamlı ve fayda sağlayan sonuçlar elde edebilmek için çok daha fazla doğrulanmış veriye ihtiyaç duyulmaktadır.

Bu çalışmanın yürütülmesi sırasında ulusal askeri tarih arşivlerimizdeki (Genelkurmay ATASE) belgelere ulaşmakta yaşanan soruna giriş bölümünde değinilmiştir.<sup>681</sup> Böyle bir çalışmanın ihtiyaç duyduğu Dışişleri Bakanlığı arşiv belgeleri ise araştırmacıların erişimine maalesef kapalıdır. Bu çalışmanın konusunu destekleyen Türk Silahlı Kuvvetleri yayınlarının gizlik seviyeli tasnifleri nedeniyle bunlara erişimde ve kullanılmalarında da sorunlar bulunmaktadır. Yazarın daha önce uzun süreli olarak askeri silah projelerinde yönetici olarak çalışmış olması, NATO görevi yapmış olması ve birkaç yıl Harp Akademileri Komutanlığı Hava Harp Akademisinde hava harekâtı derslerinde danışman öğretim görevlisi olarak yer almış olması askeri kütüphanelerde mevcut yayınlara ulaşılmasındaki sorunu bir miktar azaltmıştır. Yurtdışı resmi ve özel arşivlerden belge ve kaynak temini tamamen yazarın kendi imkânları ile karşılanmıştır. Arşiv belgelerine erişimde bahsi geçen zorluklar, askeri tarih çalışmasında nispi güç

<sup>681</sup> Askeri tarih arşivlerimiz arasında Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Deniz Müzesi Komutanlığı Arşivi’ndeki ince tasnif çalışmalarının sonuçları araştırmacılara büyük kolaylık sağlamaktadır ve diğer arşivlerdeki tasnif çalışmaları için örnek alınabilir.

analizi için kullanılabilir hazırlanmış yazılım bulunmaması, maddi kaynak sınırı ve zaman kısıtlaması nedenleriyle; bu çalışmada yalın, doğrusal model tasarlanmıştır.

Modelin tasarımında; askeri faaliyetlerin dört farklı seviyede (politik, stratejik, harekât, taktik) gerçekleştiği dikkate alınmıştır. Her bir seviyenin kendi tanımında yer alan ve söz konusu seviyedeki etkinliğe etki eden değişkenleri (parametreleri) içeren kapsamlı bir model kurulmuştur.<sup>682</sup> Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi'ndeki hava gücü faaliyetlerini inceleyen önceki çalışmaların en temel zaafı, sadece tarafların cepheye sevk ettikleri uçak sayısını değerlendirmeye almaları, tarihi olaylarla ilgili gerçekleri ve diğer değişkenleri dışlamaları olmuştur. Bu nedenle de; kullandıkları yargı ifadeleri ve vardıkları sonuçlar hatalı olmuş veya kendi içlerinde çelişkiler barındıran, bazen kendi söylemlerini yalanlayan, bilimsel dayanaktan uzak görüşler olarak kalmıştır.<sup>683</sup> Önceki çalışmalarda varılan sonuçların tarihi olayların bilinen sonuçlarıyla çelişmesi ve bu çarpıklığın daha önce sorgulanmamış olması da dikkat çekicidir.

Yazarın kendi özel merakı olarak 1978 yılında başladığı ve 1990 yılından beri resmi izinle Genelkurmay ATASE, Hava Kuvvetleri Komutanlığı ve diğer askeri kurumların arşiv ve kütüphane kaynaklarına erişerek yürüttüğü Türk havacılık tarihi üzerine araştırma çalışmalarının birikimi Hava Harp Akademisi'nde ders verdiği sürede elde edilen birikimle pekiştirilmiştir. Bu birikim; çalışma için tasarlanan matematiksel modelin ve çeşitli değişkenlere atanan değerlerin anlamlılığını yükseltmiştir. Böylece; daha önce yapılmış dar kapsamlı nispi güç analizi çalışmalarında gözlenen hatalar ve yanlış değerlendirmeler tekrar edilmemiştir. Çalışma için tasarlanan modelle yapılan değerlendirmenin sonuçları tarihi olayların belgelenmiş ve bilinen neticeleri ile örtüşmektedir.

Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesinde hava gücü konusunda yapılan önceki çalışmalarda tarafların hava personelinin seçiminde uygulanan kriterler, yapacakları görevle ilgili eğitimleri ve Çanakkale Cephesinde görevlendirilmeden önce muharebe alanında elde ettikleri tecrübe birikimi değerlendirmeye alınmamıştır. Bu çalışmada ise Çanakkale Cephesi'nde hava gücü kullanan tarafların insan gücünü oluşturan unsurların

<sup>682</sup> Askeri faaliyetlerde etkinlik konusunda bkz. Allan R. Millett and Williamson Murray (ed.), **Military Effectiveness**, Volume I: The First World War, Cambridge University Press, 2011.

<sup>683</sup> Önceki çalışmalarda yer alan asılsız ifadeler, hatalar ve çelişkiler Giriş bölümünde Literatür Değerlendirmesi başlığı altında belgeleri ve kaynaklarıyla ayrıntılı olarak açıklanmıştır. Ana metinde atıfta bulunulan önceki çeşitli çalışmalarda yer alan asılsız ifadeler, hatalar ve çelişkiler de söz konusu çalışmalara atıf yapılan yerlerde kısaca açıklanmıştır.

(pilot, râsîd, yer destek personeli, vb.) eğitimleri ve tecrübeleri değerlendirilmeye alınmıştır. Osmanlı Ordusu; çatışan tarafların karşılıklı olarak hava gücü kullandığı ilk savaş olan Balkan Harbinde önemli deneyim kazanmıştı. Daha 1911 yılında pilot eğitimi alacak subay adayları seçerken uyguladığı sağlık muayenesinde adayların hem fizyolojik hem de psikolojik durumlarını kontrol etmişti. İtilaf Devletleri Ordularında pilot seçiminde bu kadar kapsamlı sağlık kontrolü yapılmıyordu, hatta uygun olmayan adayların kabul edilmesine de açık bir uygulamaları vardı. Osmanlı Ordusu; Balkan Harbinin birinci safhasındaki tecrübesi ile uçakta pilotun yanında havadan keşif görevi yapacak subayın özel eğitim ihtiyacını fark ederek dünya askeri havacılığında ilk defa belli bir programa bağlı ve uygulamalı râsîd eğitim programı tesis eden ordu oldu. İtilaf Devletleri Orduları ise, uçaktan beklenen birinci görev havadan keşif olarak tanımlanmasına rağmen, bu görevi yapacak olanlar için formel bir eğitim programı oluşturmamışlardı. İtilaf Devletleri Ordularında; Çanakkale Cephesinde havadan keşif ve atış tanzim görevi verilen, kendilerinden büyük fayda beklenen râsîdler eğitimi ve muharebe tecrübesi olmayan genç subaylardı. Birinci Dünya Savaşı'nın ilerleyen aylarında Osmanlı Ordusu hava gücüne katılan Alman havacılar Batı Cephesi'nde muharebe tecrübesi kazanmış, başarılı, hava zaferi sahibi pilotlardı. İtilaf Devletleri Ordusu hava gücünde bu tür muharebe tecrübesi olan pilot yoktu. Osmanlı Ordusu hava gücünde uçucu personel sayısı İtilaf Devletleri Orduları hava gücüne kıyasla daha azdı, ancak nitelikleri çok daha yüksekti.

Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesinde hava gücü konusunda önceki çalışmalarda cepheye sevk edilen kuvvetlerin planlamasını yapan sivil ve askeri karar vericilerin düşünceleri, beklentileri ve uygulamaları değerlendirmeye alınmamıştır. Bu çalışmada ise Çanakkale Cephesi'nin açılması, cepheye kuvvet yığılması, bu kuvvetlerin sevk ve idaresinde söz sahibi olan sivil ve askeri yöneticilerin düşünceleri, beklentileri ve uygulamaları değerlendirmeye alınmıştır. Ayrıca; önceki çalışmalarda, cephedeki hava gücüne komuta eden subayların da liderlik nitelikleri, liyakat seviyeleri ve uygulamaları değerlendirilmeye alınmamıştır. Bu çalışmada ise cepheye hava gücüne komuta eden subayların nitelikleri ve hem üst komuta kademesiyle hem de diğer birliklerin komuta kademeleri ile ilişkileri değerlendirilmeye alınmıştır. Osmanlı Devleti Çanakkale Boğazı'nın devletin bekasındaki büyük önemini görerek daha savaşın ilk ayı içerisinde Çanakkale Cephesine hava gücü göndererek İtilaf Devletleri

Ordularının boğaz açıklarında ve Ege Adalarındaki faaliyetlerini havadan keşif uçuşları ile izlemeye başladı. Osmanlı Ordusu devletin içinde bulunduğu mali kriz nedeniyle havacılık alanında gerekli gelişmeyi gerçekleştiremediğini görmüş ve kabul etmişti. Birinci Dünya Savaşı'na girdiğinde; hava gücünün teşkilat yapısının iyileştirilmesi, eğitim, personel ve teçhizat konusunda donatılması için müttefiki Almanya'dan yardım talebinde bulundu. Önceki bölümlerde etraflıca aktırıldığı üzere; Osmanlı Ordusu hava gücünün başına getirilen genç Alman havacı geniş çaplı görevini, mevcut imkânlar dâhilinde, savaş süresince başarı ile yerine getirdi. İngiltere'deki Savaş Konseyi'nde Osmanlı Devletinin yönetim merkezine öldürücü darbeyi vurmak için Çanakkale Boğazını aşmak üzere askeri harekât yapılmasının konuşulduğu günlerde cepheye hava gücü gönderilmesi gündeme gelmemiştir. Bu nedenle; ilk düşman hava gücü (İngiliz hava gücü) Osmanlı Ordusu hava gücünün cephede varlık göstermesinden ancak altı ay sonra cepheye geldi. Fransız hava gücünün cephede varlık göstermesi de çok gecikmeli olarak alınan karar neticesinde 25 Nisan amfibi çıkarma harekâtından sonra gerçekleşti. İtilaf Devletleri Ordularının cepheye ilk sevk ettiği, deniz uçaklarından oluşan RNAS hava gücünün komutanı tecrübesiz bir subaydı, emrine verilen personel ve teçhizat da nitelik ve nicelik olarak ordunun beklentilerini karşılayacak düzeyde değildi. Cepheye sevk edilen kara uçaklarıyla donatılmış RNAS hava gücü komutanı başka birliklerle işbirliği yürütmeyen, amirleriyle iyi geçinmeyen, disiplinsiz bir subaydı. Osmanlı Ordusu hava gücünün komutanı İstanbul'daki komuta merkezini, yetenekli ve çalışkan yardımcısına bırakarak, bizzat Çanakkale Cephesi'ne gelip burada muharebe görevine katılarak cephedeki havacılara liderlik ederken; İtilaf Devletleri Orduları hava gücü maceraperest bir komutanın davranışlarını kendine örnek alıyor, bu nedenle çeşitli kazalar ve kayıplar yaşıyordu. Cepheye sevk edilen Fransız hava gücü komutanının iyi niyetli çabalarına rağmen, elindeki personel ve teçhizat İtilaf Devletleri Ordularının beklentilerini karşılamaya yeterli değildi.

Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesinde hava gücü konusunda önceki çalışmalarda tarafların kullandığı uçaklar sadece nicelik olarak karşılaştırılmıştır; nitelik olarak kıyaslamaları yapılmamıştır. Önceki çalışmalarda yer alan, nicelik olarak yapılan karşılaştırmalarda; tarihi olaylara aykırı, cephedeki yıpranma ve kayıplar gibi gerçekleri de göz önüne almayan dar görüşlü, eksik ve bilinçsiz yaklaşım nedeniyle İtilaf Devletleri Orduları hava gücündeki uçakların sayısı konusunda abartılı ve tarihi

gerçeklerle ilgisi olmayan rakamlar ifade edilmiştir.<sup>684</sup> Bu çalışmada Çanakkale Cephesi'nde hava gücü kullanan tarafların elindeki teçhizatın (uçak, balon, hava gemisi, silahlar, bombalar, uçaksavarlar, vb.) cephe şartlarındaki nicelik durumlarının ötesinde nitelik özellikleri de değerlendirilmiştir. Osmanlı Ordusu Birinci Dünya Savaşı başladığında Çanakkale Cephesi'nde görev yapabilecek durumdaki uçaklarını hemen cepheye sevk etti. Sevk ettiği deniz uçakları ve kara uçağı yüksek performanslı araçlar değildi, ancak İtilaf Devletleri Ordularında 1915 yılı Şubat ayının ortasına kadar herhangi hava gücü unsuru olmadığı için rahatça ve çok faydalı keşif görevleri yaptılar. Almanya'dan askeri yardımla tedarik edilerek Çanakkale Cephesi'ne sevk edilen ilk kara uçaklarının performansı İtilaf Devletleri Orduları hava gücünde mevcut uçaklardan daha iyiydi. Çanakkale Cephesi'ndeki Osmanlı Ordusu hava gücü hizmetine Ağustos 1915'ten itibaren sevk edilen, râsıd yerinde döner tarette makineli tüfek bulunan uçakların, Eylül 1915'ten itibaren sevk edilen pervane arasından öne doğru ateş edebilen motora senkronize makineli tüfekli uçakların performansı ve özellikle muharebe kabiliyetleri/nitelikleri İtilaf Devletleri Orduları hava gücündeki uçaklardan kat ve kat daha iyiydi. İtilaf Devletleri hava gücünde görev yapan uçakların sayısı Osmanlı Ordusu hava gücünde görev yapanlardan birkaç kat fazlaydı; ancak Osmanlı Ordusu hava gücünde görev yapan uçakların hava muharebesi açısından nitelikleri çok daha üstündü. İtilaf Devletleri Orduları hava gücü, nitelik konusundaki büyük eksikliğini nicelikle, yani cepheye daha fazla uçak göndererek kapatmaya çalışmıştır. Bunun faydasının olmadığı önceki bölümlerde etraflı olarak açıklanmıştır. Ayrıca; zamanında ve yeterli sayıda uçaksavar silah sistemi tesis etmemeleri İtilaf Devletleri Orduları hedeflerini havadan gelecek tehditlere karşı korumasız bırakmıştır. Osmanlı Ordusu uçaksavar sistemleri ise İtilaf Devletleri Orduları hava gücüne çok miktarda kayıp verdirmiştir.

<sup>684</sup> Cephedeki yıpranma ve kayıplar konusuyla ilgili gerçekliğin en iyi olarak silahlı kuvvetler mensupları tarafından bilinmesi gerekirken, cephe gerçeğinin göz ardı edildiği, en abartılı ve akıl dışı rakamların silahlı kuvvetler yayınlarında yer aldığı gözlenmektedir; bkz. Rezzan Ünalp, "Çanakkale Savaşı'nda Türk Hava Harekâtı Mart 1915 - Ocak 1916", Silahlı Kuvvetler Dergisi, Yıl: 129, Sayı: 404, Nisan 2010, s. 31 ("Müttefik kanatta günlük harekâta katılan uçak sayısı hiçbir zaman altmışın altına inmemişken Osmanlı cephesinde belki yirmiye bulmuştur."). Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi'nde Osmanlı Ordusu hava gücü faaliyetlerinin ulusal arşiv belgelerimiz yerine yabancı yayınlardan (dipnotta kaynağı verilmeden!) çeviri hatalarıyla beraber aktarılması vahim bir tablo ortaya çıkarmaktadır. Ünalp'in yayınından örnek verilen yanlış çevrilen cümlelerin, dipnotta atıf yapılmadan alıntı yapıldığı kaynak için bkz. Richard T. Whistler, "Over the Wine-Dark Sea, Aerial Aspects of the Dardanelles/Gallipoli Campaign, Part III: Turco-German Aviation", **Over The Front**, Volume 9, Number 3, 1994, s. 230.

Muharebe alanı üzerinde hava üstünlüğü kurmanın bakım-onarım, yedek parça ve iâşe gibi lojistik desteğin eksiksiz ve etkin olarak yerine getirilmesiyle yakın ilişkili olduğu konuyla ilgili önceki çalışmalarda ihmal edilmiştir. Bu çalışmada Çanakkale Cephesi'nde çatışan tarafların hava gücü unsularına sağladığı lojistik destek değerlendirilmeye alınmıştır. Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesinde birbirine karşı görev yapan hava güçleri farklı nedenlerle birbirine benzer lojistik ikmal sorunları yaşamıştır. Osmanlı Ordusu hava gücü ihtiyaç duyduğu teçhizatın ve bunların idamesi için gerekli her türlü lojistik ikmal maddesinin tedarikinde müttefik Alman Ordusuna bağımlıdır. Bu bağımlılık sadece malzemede değil, eğitim ve personel konusunda da söz konusudur. Bulgaristan'ın ittifaka katılmasına kadar Alman İmparatorluğu ile kara üzerinden kesintisiz lojistik ikmal yolu olmaması çekilen sıkıntıyı artırmıştır. Bulgaristan'ın ittifaka katılması ile İtilaf Devletleri Ordusu hava gücünde kullanılanlara kıyasla nitelik üstünlüğü yüksek olan teçhizatın Osmanlı Ordusuna daha fazla sayıda ve daha kolay ulaşmaya başlaması, Osmanlı Ordusu lehine olan nitelik durumu daha da kuvvetlendirmiştir. Osmanlı Ordusu hava gücünün Çanakkale Cephesi'nde kendi vatan toprağında konuşlanmış olması barınak sorununu büyük ölçüde bertaraf etmiştir. Cephenin hem İstanbul'a yakın olması hem de efradın bir kısmının Çanakkale yöresi halkından olması kıyafet ve yiyecek konusundaki sorunları bir ölçüde hafifletmiştir. İtilaf Devletleri Orduları hava gücü teçhizat ihtiyacını kuvvetli bir sanayi altyapısı bulunan anavatanından temin etmektedir. Ancak; Çanakkale Cephesindeki İtilaf Devletleri hava gücü ile anavatan arasında yaklaşık 6,500 kilometre uzunluğunda bir deniz yolu vardır. İtilaf Devletlerinin Çanakkale Cephesi'ni açarken hava gücünü hesaplarına katmamaları, hava gücünü sonradan, alelacele ve plansız olarak cepheye sevk etmeleri en başta hava gücünün barınak sorunu yaşamasına neden olmuştur. Plansızlık, Çanakkale Cephesindeki İtilaf Devletleri Orduları hava gücünün cephede bulunduğu sürece yaşadığı tüm lojistik sorunların temel nedenidir. Yıpranan, elden çıkan, tahrip olan teçhizatın yenisiyle tamamlanmasında, ihtiyaç duyulan yedek parça ve sarf malzemelerinin de cepheye zamanında ve ihtiyaç duyulan miktarda ulaştırılmasında sorunlar yaşanmıştır. İtilaf Devletleri Ordularının konuşlandığı adalardaki halk, savaş koşullarındaki kıt imkânlarla kendi yiyecek ihtiyacını karşılamakta sorun yaşarken, adaya yerleşen hava gücünün yiyecek ihtiyacının karşılanması daha da büyük bir sorun haline almıştır. Kıyafet ve üniforma konusunda cephedeki Fransız hava gücünün

yaşadığı sorun ise endüstriyel ve ekonomik durumu iyi olan ülkelerin bile savaş şartlarında cephede yüzleştiği gerçekliği çarpıcı biçimde ortaya koymaktadır. Lojistik imkânlar değerlendirildiğinde; alt yapı eksiklerine rağmen, Osmanlı Ordusu hava gücü kendi anavatan toprağında olmanın sağladığı avantaja sahiptir.

Cephedeki hava gücünün konuş bilgisi, hava gücü incelemesi yapan diğer birçok çalışmada olduğu gibi Çanakkale Cephesinde çatışan tarafları değerlendiren önceki çalışmalarda da ihmal edilmiştir. Bu çalışmada çatışan tarafların kullandığı hava gücü unsurlarının Çanakkale Cephesi'ndeki coğrafi şartlardan nasıl etkilendiği değerlendirmeye alınmıştır. Coğrafi konuş durumuna bakıldığında; hem Osmanlı hem de İtilaf Devletleri Orduları hava gücünün cephedeki iklim koşullarından olumsuz etkilenmeleri aynı seviyededir. Osmanlı Ordusu hava gücünün avantajı; konuşlandığı bölgenin kendi kara birliklerinin havadan geçen düşman hedeflerine ateş açabildiği bir arazinin gerisinde bulunması ve bölgenin coğrafi özelliklerinin gizlenmeye imkân sağlamasıdır. İtilaf Devletleri Orduları hava gücü unsurlarının konuşlandığı yerler doğrudan taarruza açık ve doğal bitki örtüsü ile gizlenme imkânı vermeyen alanlardır.

Yukarıda sıralanan; personel, komuta, lojistik ve konuş unsurlarının her birinde Osmanlı Ordusu hava gücünün İtilaf Devletleri Orduları hava gücüne kıyasla daha avantajlı durumda ve daha etkin olması, cephede icra edilen hava harekâtı görevlerinin neredeyse hepsinde de Osmanlı Ordusu hava gücünü daha etkin kılmıştır.

Bu çalışmada; Çanakkale Cephesindeki çatışmaların incelendiği iki ayrı dönem için gerçekleştirilen nispi güç analizi sonuçları, önceki bölümde de etraflı olarak açıklandığı üzere, tarihi olayların belgelenmiş ve bilinen neticeleri ile tamamen örtüşmektedir. Çalışmada yapılan nispi güç analizi; Çanakkale Muharebelerinde birinci dönem (1 Ağustos 1914 - 31 Mayıs 1915) olarak tanımlanmış olan zaman diliminde çatışan tarafların hava gücü etkinliğinin, Osmanlı Ordusu hava gücü lehine küçük bir farkla, birbirine eşit olduğu sonucunu vermiştir. Söz konusu zaman dilimindeki tarihi olaylar da bunu doğrulamaktadır. Birinci dönemde Osmanlı veya İtilaf Devletleri Orduları hava gücü birbiri üzerinde hava üstünlüğü kuramamıştır. Her iki taraf da çeşitli hava harekâtı görevlerini karşı tarafın etkin bir önlemesi ile karşılaşmadan gerçekleştirmiştir. Osmanlı Ordusu uçaksavar sistemleri İtilaf Devletlerinin hava görevlerinin aksatılmasında etkili olmuştur. Her iki tarafta da hava görevi esnasında havacılar arasında can kaybı yaşanmamıştır.



Çalışmada yapılan nispi güç analizi; Çanakkale Muharebelerinde ikinci dönem (1 Haziran 1915 – 9 Ocak 1916) olarak tanımlanmış olan zaman diliminde Osmanlı Ordusu hava gücünün İtilaf Devletleri Orduları hava gücüne kıyasla % 18 daha etkin olduğu sonucunu vermiştir. Söz konusu zaman dilimindeki tarihi olaylar da bunu doğrulamaktadır. İkinci dönemde hava muharebesi neticesinde Osmanlı Ordusu hava gücü tarafından 10 adet (6'sı teyit edilmiştir) İtilaf Devletleri Orduları uçağının düşürüldüğü kaydedilmiştir. Osmanlı Ordusu havacıları tarafından hava muharebesinde düşürüldüğü teyit edilen uçaklarda İtilaf Devletleri Orduları hava gücünden dört havacının hayatını kaybettiği teyit edilmiştir. Osmanlı Ordusu hava gücünde hava muharebesi neticesinde herhangi can kaybı yaşanmamıştır. Osmanlı Ordusu hava gücü İtilaf Devletleri Orduları hava gücüne kıyasla hava muharebe üstünlüğü sağlamıştır.

Resmi tarihçe yayınında yer alan asılsız ifade üzerine inşa edilen, nitelik unsurları dikkate almadan, tarihi olaylarla ilgili gerçekleri de ihmal ederek, hatalı olarak verilen uçak sayısını karşılaştıran önceki çalışmalarda birbirinin tekrarı olarak, ‘Çanakkale Cephesinde tarafların hava kuvvetleri karşılaştırılırsa sayı, silah ve nitelik bakımından düşman hava kuvvetleri daha üstündü’ şeklinde yanlış değerlendirme yapan ifadelere yer verilmiştir. Önceki çalışmalar; İtilaf Devletleri Orduları hava gücündeki uçak sayısını verirken, kâğıt üzerinde cepheye sevk edilen uçakların hepsini aynı andan göreve yapmaya elverişli kabul etmiş ve sayılarını üst üste toplamışlardır. Cepheye uygun olmayan, kullanılamaz durumdaki ve muharebe şartlarında eksilen uçakları dikkate almama hatasına düşmüşlerdir. Ayrıca; uçakların cepheye ne zaman ulaştığı konusunda tarihi olaylarla ve gerçeklerle ilgisi olmayan yanlış ifadeler kullanmış, bu nedenle çeşitli harekâtlar sırasında İtilaf Devletleri Orduları hava gücünde görev yapan uçak sayısı hakkında çok abartılı ve yanlış rakamları değerlendirmelerinde kullanmışlardır. Tarafların kullandıkları uçakların silah sistemleri ve nitelikleri hakkında ise tamamen bilgisiz oldukları anlaşılmaktadır. Kullandıkları rakamlar abartılı ve verileri eksik olduğundan, tarihi olaylarla ilgisi olmayan, İtilaf Devletleri Orduları hava gücünün daha üstün olduğu sonucuna varmışlardır. Halbuki; cephedeki gerçek durum, Çanakkale Cephesindeki İtilaf Devletleri Orduları başkumandanı Org. Hamilton'un cepheye günü gününe yazdığı günlüğünde birkaç kez tüm çıplaklığı ile ifade edilmektedir: “Görünüşte havaalanında çok sayıda uçağımız var, fakat çoğu uçuşa elverişsiz durumda. Bu önemli anda sadece iki uçağımız gerçekten göreve

uygun.” ... “Çanakkale’deki kuvvetler Fransa’daki silah arkadaşlarıyla kıyaslandığında; diğer hiçbir teçhizatı uçaklar konusundaki kadar büyük sıkıntı çekmediler, uçaklarının miktarı da ve nitelikleri de telafi edilemez derecede yetersizdi.”<sup>685</sup>

Genelkurmay Başkanlığı, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, diğer kuvvet komutanlıkları ve çeşitli devlet kurumları tarafından yapılan resmi tarihçe yayınlarında bile, ulusal arşivlerimizde mevcut belgeler yerine yabancı yayınların ve yabancı subaylar tarafından kaleme alınmış hatırat veya kitapların kullanılması ‘tarihi muzaffer olanlar yazar’ deyişini haklı çıkarmaktadır. Birinci Dünya Savaşı’nın galibi ülkeler tarafından yayınlanan çalışmaların olayları İtilaf Devletlerinin gözünden yazmaları, dönemin iç ve dış siyasetlerinden de etkilenmiş olarak onların bakış açısı ile aktarması anlaşılabilir. Yurtdışında yapılan çalışmalarda Türkiye’deki arşivlerde mevcut olan Osmanlıca belgelerin ihmal edilmesi de bir yere kadar maruz görülebilir. Ancak; yurtiçinde yapılan çalışmaların, özellikle resmi yayınların, bu yayınları yapan kuruluşlar tarafından hem kendi kurumsal arşivlerinde hem de Türkiye’deki diğer tüzel veya özel arşivlerde mevcut belgeleri ihmal etmesi, yabancı yayınlardan kopyala yapıştır yöntemiyle resmi tarihçe yazıp yayınlamaları anlaşılabilir ve kabul edilemez. Ayrıca; yabancı yayınlar kaynak olarak kullanılırken, orijinal eser yerine güvenilirliği şüpheli çeviri yayınların kullanılması da vahim hatalara neden olmaktadır.

<sup>685</sup> Çanakkale Cephesi’nde hava gücü faaliyetleri üzerine çalışmaların temel başvuru kaynağı olarak kullandığı Genelkurmay Başkanlığı yayınında şu ifade yer almaktadır. “İki tarafın kuvvetleri karşılaştırılırsa sayı, silah ve nitelik bakımından düşman hava kuvvetleri, Türk-Alman hava kuvvetlerine karşı çok üstündü.”; bkz. **Birinci Dünya Harbi, IXncu Cilt, Türk Hava Harekâtı**, s.49. Org. Hamilton’un İngilizce yayınlanmış günlüğünde İtilaf Devletleri Orduları hava gücünün yetersizliğinden bahseden birçok ifade arasında burada örneği verilenlerin orijinal hali şöyledir: “On the ground we now have a fair showing of aeroplanes, but mostly of the wingless sort. At this precise moment only two are really fit.”, bkz. Hamilton, **Gallipoli Diary, Vol. I**, s. 384; “In no point of their equipment did the force at Helles suffer so much in comparison with their comrades in France as in the matter of aeroplanes which, at the Dardanelles, were hopelessly deficient not only in the numbers but also in quality.”, bkz. Ian Hamilton, **Gallipoli Diary, Vol. II**, Edward Arnold, 1920, s. 286. Org. Hamilton’un günlüğünün Türkçe çeviri yayını Genelkurmay Başkanlığı’nın Çanakkale Muharebeleri üzerine resmi tarihçe yayınında kaynak olarak kullanılmıştır; bkz. **Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Vnci Cilt, 2nci Kitap, Çanakkale Cephesi**, s. 491. Org. Hamilton’un İngilizce yayınlanan günlüğünün birinci cildinde, elindeki hava gücünün nicelik ve nitelik olarak içinde bulunduğu zaafın itiraf edildiği paragrafın tamamı Türkçeye çevrilen yayında yer almamaktadır; bkz. Hamilton, **Gelibolu Günlüğü**, s. 205. Org. Hamilton’un Türkçeye çevrilen günlüğü İngilizce orijinal yayına göre çok eksiktir ve hatalar içermektedir. İngilizce orijinal yayının ikinci cildinin sonunda yer alan, Çanakkale Cephesi’ndeki İtilaf Devletleri Orduları hava gücünün hem nicelik hem de nitelik olarak eksik olduğu ifadesinin de yer aldığı ekler Türkçe çeviri yayında yer almamaktadır. Genelkurmay Başkanlığı; resmi tarihçe yayınının hazırlanmasında, İngilizce orijinal yayın yerine, güvenilirliğini ve doğruluğunu kontrol etmeden Türkçe çeviri yayını kullanmakla büyük hata yapmış, bilimsel araştırma disiplininin uzak diğer birçok çalışmada da hatalı değerlendirme yapılmasının önünü açmıştır.

Türk Silahlı Kuvvetleri kurumlarının konu hakkında bilgisi ve liyakati olmayan kişilere görev verme yanlısına ve bilgisiz kişilerin yazdıklarında yer alan hamaset edebiyatı zaaflarına düşmeme hususunda dikkatli olması gerekir. Vahim hatalar içeren, tarihi olaylarla ilgisi olmayan asılsız ve yanlış ifadelerin yer aldığı resmi yayınları kaynak olarak kullanmak durumunda kalan araştırmacılar, bilimsel araştırma disiplinine de uymadıkları için, ulusal veya uluslararası toplantılarda sundukları bildiriler ve yayınları ile bilimsel niteliklerine ve itibarlarına zarar vermektedirler. Bu sakıncalı durumun sorumluluğu ve buna meydan verilmemesi konusunda gerekli önlemlerin alınması en başta TSK'nin tarihçe çalışmalarıyla görevlendirilmiş komutanlık ve birimlerindedir. Ulusal ve uluslararası toplantılarda sunulacak bildirimlerde ve diğer çalışmalarda bilimsel araştırma ilkelerinin özenle ve tavizsiz uygulanması ise bilim insanlarının sorumluluğundadır.

Bu çalışma, askeri tarih alanındaki önceki çalışmalarda gözlenen hatalara ve yanlışlara da dikkat çekerek; resmi ve akademik tarihçe çalışmalarının hazırlanmasında ve doğru sonuçlara ulaşılması için veri zenginliğinin, veri doğrulamasının, bilgi donanımının ve hepsinin ötesinde özenle uygulanacak bilimsel araştırma disiplinin ne kadar önemli olduğunu da işaret etmektedir.

Sadece Birinci Dünya Savaşı'yla ilgili değil, diğer çeşitli çatışmalarla ilgili arşiv belgelerinde, harp ceridelerinde, raporlarda ve çeşitli eserlerde muharebe alanındaki gerçekler yazılı olarak yer almaktadır. Ancak; yazılı belgelerdeki gerçeklerin önyargılı bakışları değiştirmekte ve düzeltmekte yeterli olmadığı anlaşılmaktadır. 'Görmek inanmaktır' sözünü hatırlayacak olursak; görsel verilerin, özellikle belge niteliğindeki fotoğrafların yarattığı etkinin, bilinmeyen bir şeyi ortaya çıkarmaktan değil, yazılı belgeler vasıtasıyla bilinen gerçeklerin fiziksel olarak görünmelerini sağlamaları nedeniyle çok büyük olduğu anlaşılmaktadır. Bu çalışmada gerçekleştirilen nispi güç analizi görsel verilerle, özellikle döneme ait fotoğraflarla desteklenmiştir. Bu niteliği çalışmanın diğer bir özgün özelliğidir.

Türkiye'de yapılan çalışmalarda gözlenen bir diğer çarpıcı hata görsel verilerin (fotoğrafların) yanlış tanımlanması ve bu nedenle yanlış kullanılmasıdır. Genel olarak havacılık, özellikle askeri havacılık ve erken dönem (orduda havacılıkla ilgili çalışmaların başladığı 1909 yılından jet uçaklarının envantere girmeye başladığı 1951 yılına kadar) askeri havacılık konusunda bilgi sahibi olmayan liyakatsiz kişilerin,

bilimsel araştırma disiplininin temel kurallarına da uymaması nedeniyle, fotoğraf okumada ve tanımlamada ciddi hatalar yapılmıştır.

Yukarıda özetlenen hataların resmi yayınlarda da yer alması sebebiyle; yanlış ve hatalı ifadeler okuyucular ve araştırmacılar tarafından gerçeğin kendisiymiş gibi kabul edilmiş, hatalar başka yayınlarda tekrarlanarak iyice yerleşmiştir. Bu durum hem devletin kaynaklarının israf edilmesine, hem de halkın doğrudan sivil ve askeri resmi kurumlar tarafından yanlış bilgilendirilmesine, cahil bırakılmasına neden olmuştur.<sup>686</sup>

Bu çalışmada kullanılan matematiksel modelin geliştirilmesi mümkündür. Tarafların kullandığı uçakların niteliklerine ait güvenilir ve tutarlı adedi veriler (hız, tırmanma hızı, havada kalma süresi, uçuş tavanı, vb.) teçhizatın niteliksel değerlendirmesini daha anlamlı kılmaya katkı sağlayacaktır. Personel, komuta kademesi, lojistik destek ve coğrafi konuş konularında veri içeren yurtiçi ve yurtdışı arşiv belgeleri nitelik unsurların değerlendirilmesinde doğruluk payını artıracaktır. Her türlü harekât göreviyle ilgili emirlere ve raporlara ait yurtiçi ve yurtdışı arşiv belgeleri harekât unsurunun daha kapsamlı değerlendirilmesini sağlayacaktır. Tarihi bir hakikat değişmeyecektir; Çanakkale semalarında kazanılmış ve teyit edilmiş hava muharebeleri ve yerden açılan savunma ateşiyle düşürülen uçak sayısının, hayatını kaybeden, yaralanan ve esir edilen havacı sayısının ortaya koyduğu gerçek; Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi'nde Osmanlı Ordusu hava gücünün İtilaf Devletleri Orduları hava gücüne karşı daha üstün olduğu.

Araştırmacıların yurtiçi arşiv belgelerine daha açık biçimde ulaşmasına izin verilmesinin, yurtdışı arşivlerde araştırma yapmasına maddi imkân sağlanmasının bu tür araştırma çalışmalarını geliştirip zenginleştireceği muhakkaktır. Bu çalışmanın; bundan sonra yapılacak tarih çalışmalarında nicel ve nitel verileri bir arada değerlendiren karma araştırma yönteminin yaygınlaşmasına, askeri tarih çalışmalarında nispi güç analizi yönteminin kullanılmasına ve geliştirilmesine, güncel nispi güç analizi çalışmalarında daha titiz davranılmasına, genel tarih araştırması çalışmalarında görsel verilerin daha özenli ve yaygın olarak değerlendirilmesine de öncülük edeceği umulmaktadır.

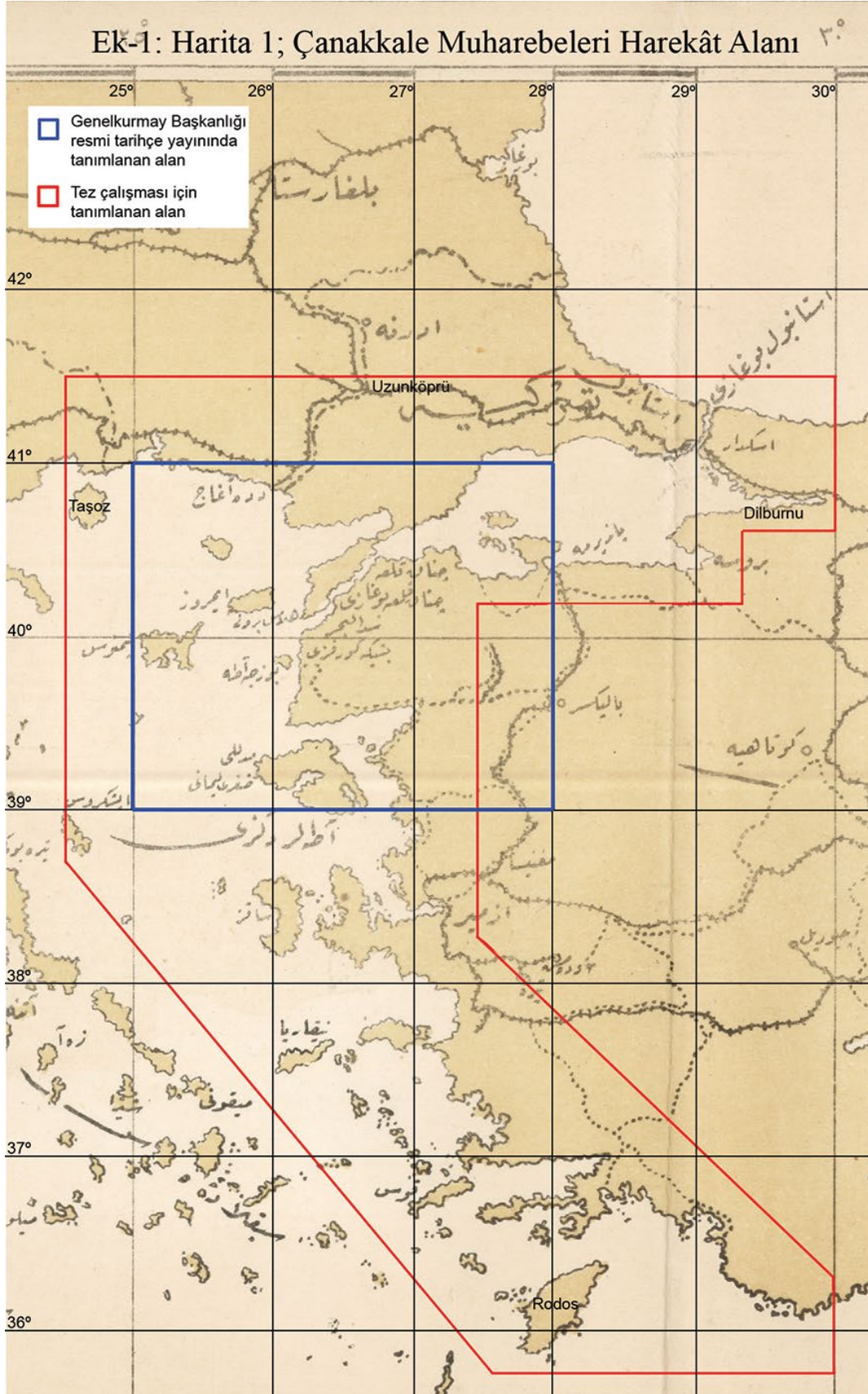
<sup>686</sup> Resmi kurumların; alan uzmanı ve bilimsel yeterlilikte liyakat sahibi kişilerle işbirliği içinde yeni yayınlar yaparak, yanlış ifadeler ve hatalar içeren önceki yayınların geçersiz kılınması şeklinde düzeltici faaliyette bulunmalarına acilen ihtiyaç vardır.

Birinci Dünya Savaşı yıllarında Çanakkale Cephesinde Osmanlı Ordusu 6. Tayyare Bölüğünde görev yapan Alman havacı Yzb. Buddecke 12 Ocak 1916'da Çanakkale semalarında dördüncü teyit edilmiş hava zaferini kazandı, bu onun toplamda yedinci teyit edilmiş hava zaferiydi. RNAS 2. Alay'dan pilot Teğmen J. S. Bolas'ın idaresindeki Farman uçağını havada karşılayarak taarruz etti. Aralarında yaklaşık 15 dakika kadar süren hava muharebesi sonunda Farman burgular çizerek düşmeye başladı. Tğm. Bolas Galata yakınlarında yere düşerek ters dönen uçakta hayatını kaybetti, yaralanan râsıdı Çavuş D. M. Branson harp esiri olarak alındı. İtilaf Devletleri Ordularının Gelibolu Yarımada'sını tahliyesinden önce Çanakkale semalarında kazandığı teyit edilmiş iki hava muharebesi zaferine bir yenisini ekleyen Yzb. Buddecke Altın Liyakat Madalyası ile ödüllendirildi. İtilaf Devletleri Orduları kara kuvvetlerinin Gelibolu Yarımadası'nı tahliye ettiklerinin anlaşılmasından sonra cepheye gelen Başkomutan Vekili İsmail Enver ve kurmay heyeti düşürülen düşman uçağının enkazını yerinde tetkik ettiler ve önünde hatıra fotoğrafı çektirdiler. Osmanlı Ordusu'nun en üst komuta kademesi, daha sonraki yıllarda yapılan çalışmalarda 'Çanakkale Cephesinde tarafların hava kuvvetleri karşılaştırılırsa sayı, silah ve nitelik bakımından düşman hava kuvvetleri daha üstündü' ve 'Osmanlı hava gücü Çanakkale Harbi'nin son kertesine kadar savunma konumunda kaldı' şeklinde, bilgi sahibi olmadan fikir sahibi olanlar tarafından ortaya atılan ve tekrar edilen ifadelerin tamamen asılsız olduğuna dair tarihi gerçeğe tanıklık ediyordu.<sup>687</sup> (Ek-75)

---

<sup>687</sup> **Harb Mecmuası**, Sayı 5, Şubat 1331 (1916), s. 67.

## EKLER



(Harita: Corbett (çev. Alî Rızâ Seyfî), Harekât-ı Bahriye)

**Ek-2: Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı Ordusu hava gücünü küçümseyen, Rusya'da yayınlanmış karikatür.**

(Kaynak: Mehmet Ali Bingöl, **Rus Kaynaklarına Göre Çanakkale Savaşı**, Marmara Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), 2006, s. 261.)



**“Türk hava kuvvetleri”**

<sup>447</sup> Vayna (Savaş) dergisi, Petrograd, 1915

### Ek-3: Resmi müze ve sergilerde kullanılan görsellerde hatalar

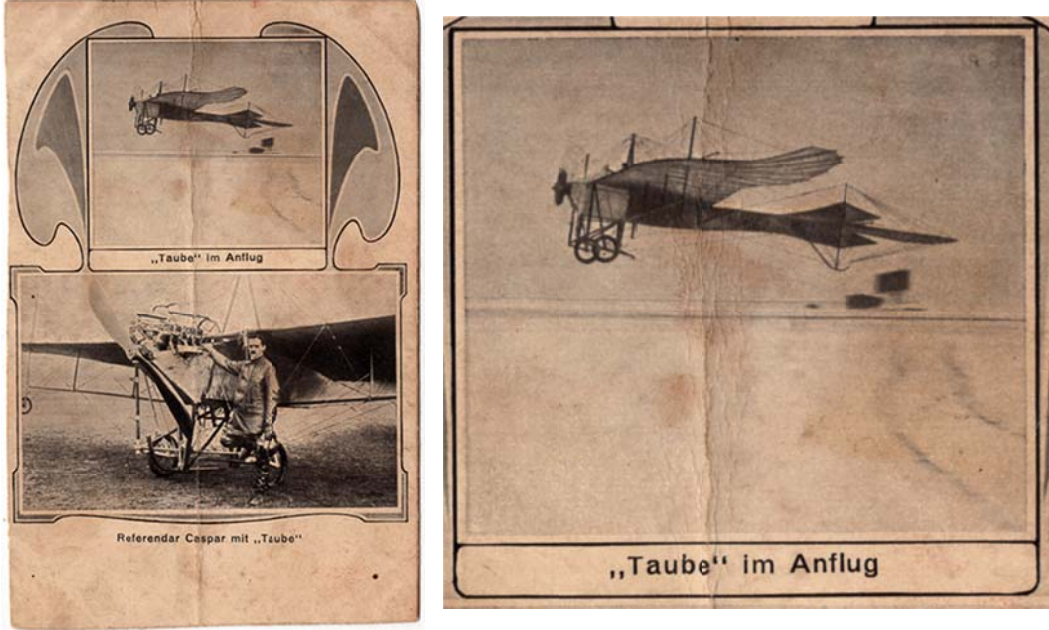


(Fotoğraf: Bülent Yılmaz)

Hava Kuvvetleri Komutanlığı adına “Hava Kuvvetleri Ankara Müzesi” tarafından hazırlanarak 20-31 Mart 2015 tarihlerinde halkın izlemesine açılan sergide, iniş takımındaki tekerlekleri ile kara uçağı olduğu açıkça görülen uçak çizimi yanlış biçimde “deniz uçağı” olarak tanımlanmıştır (kırmızı çerçeve içinde işaret edilmiştir). Bu tür yanlışların ortaya çıkardığı durum düşündürücü ve üzücüdür.



#### Ek-4: “Taube” uçağı ile Rumpler B I uçağıının karşılaştırması



(Kaynak: Bülent Yılmaz Özel Arşivi.)

“Taube (Güvercin)” takma ismi ile anılan uçak, tek satırlı, kanat dış arka uçları ve yatay stabilize arka uçları kuş kanadı görüntüsünde, yatış hareketini kanat burma yöntemiyle, yükselme ve alçalma hareketini yatay stabilizeyi burma yöntemiyle yapan uçaktır.



(Kaynak: Bülent Yılmaz Özel Arşivi.)

Çanakkale semalarında görev yapan Osmanlı Ordusu hava gücüne ait Rumpler B I uçağı. Çift satırlı, yatış hareketini kanatçık tertibatıyla, yükselme ve alçalma hareketini irtifa dümeniyle yapan uçaktır.

**Ek-5: Tablo 3 Güç faktörleri alt bileşenler puanları**

<b>Güç faktörü</b>	<b>Bileşen</b>	<b>Puan</b>	<b>Baz</b>
<b>Personel</b>	seçim ve eğitim	0.02	pilot, rasıd
	muharebe tecrübesi	0.02	pilot, rasıd
<b>Komuta</b>	cepheye sevk	0.10	zamanlama, miktar
	komuta tecrübesi/liderlik	0.02	birlik
	birliklere duyulan güven	0.10	deniz/kara-hava
	kuvvetler arası uyum	0.10	deniz/kara-hava
<b>Techizat</b>	mevcudiyet	0.01	ay bazında uçak
	sayı	0.01	uçak miktarı farkı
	motor gücü	0.01	uçak modeli
	bomba taşıma	0.01	uçak modeli
	makinelı tüfek	0.02	uçak modeli
	uçaksavar	0.02	birlik
<b>Lojistik</b>	uçak ikmali	0.10	birlik
	mühimmat ikmali	0.02	bomba, mermi, uçaksavar
	sarf malzemesi ikmali	0.06	parça, yakıt, yağ
	diğer ihtiyaçlar	0.06	barınak, yiyecek, kıyafet
<b>Konuş</b>	coğrafya	0.02	birlik
	iklim	0.02	birlik
	hedefe erişim	0.02	birlik
<b>Harekat</b>	keşif	0.06	İtilaf, Osmalı
	mayın arama	0.06	İtilaf, Osmalı
	denizaltı arama	0.06	İtilaf, Osmalı
	atış tanzim	0.06	İtilaf, Osmalı
	bombardıman	0.06	İtilaf, Osmalı
	muharebe	0.06	İtilaf, Osmalı
	uçaksavar	0.06	İtilaf, Osmalı
	bildiri atma	0.06	İtilaf, Osmalı
	yakın hava desteği	0.06	İtilaf, Osmalı

## Ek-6: İtilaf Devletleri Orduları komuta kademesinin hatalı beklentisi



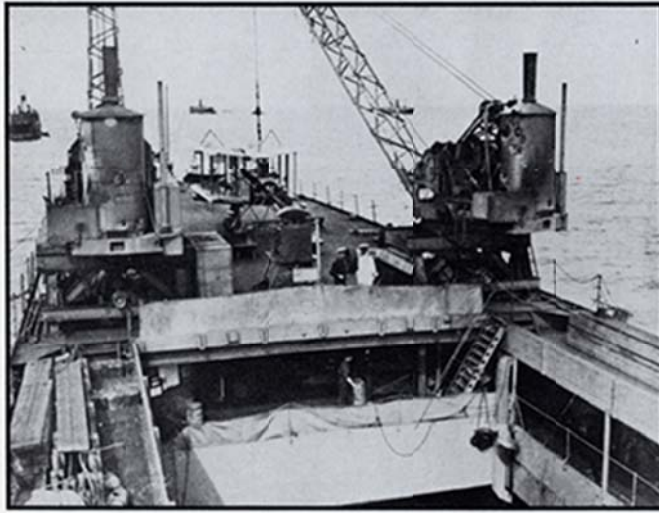
(Kaynak: Bülent Yılmaz Özel Arşivi.)

İtilaf Devletleri tarafından Çanakkale Boğazı'nın sadece bir donanma harekâtı ile geçilmesi kararının başlıca nedeni, yeni hava silahının, yani uçakların, havadan yapacakları gözetleme ile donanma top atışlarının etkinliğinin artacağına olan inanç şeklinde açıklanıyordu.

## Ek-7: Ark Royal deniz uçağı ana gemisi



(Kaynak: Central News Photo Service, 165-WW336B-032.)

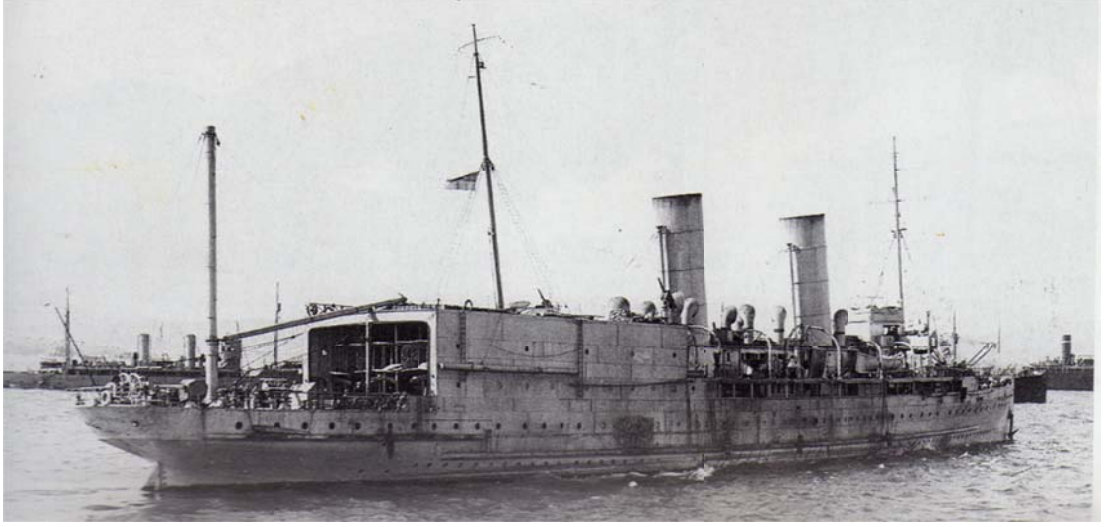


(Kaynak: David J. Barnes, Over The Front, Vol. 9, No. 1, s. 8.)

Ark Royal deniz uçağı ana gemisinin güvertesi, üzerinde bulunan birçok engellerden dolayı uçakların kalkması amacıyla pist olarak kullanılmaya uygun değildi. Kaptan köprüsü ile vinçler arasında hangar olarak kullanılan alt güverteye açılan kapaklar bulunuyordu. Buhar gücüyle çalışan vinçlerin ilerisindeki ön güverte kara uçaklarının kalkış yapması için

yeterli uzunlukta olmadığı gibi üzerinde sürekli olarak malzeme bulunması nedeniyle de pist olarak kullanıma müsait değildi.

## Ek-8: Ben-my-Chree deniz uçağı ana gemisi



(Kaynak: IWM SP494; Over The Front, Vol. 9, No. 2, s. 159.)

Kuzeybatı İngiltere kıyılarındaki sanayi şehirlerinden yolcuları taşımak için kullanılan Ben-my-Chree yolcu gemisine 1914 yılının sonlarında İngiliz Donanma Bakanlığı tarafından el konuldu. Arka güvertesinde tadilat yapılarak, üç büyük, iki küçük deniz uçağı barındırabilecek bir hangar yapıldı. Hangarın geniş yüzeyleri, düşük hızda yol alırken yan rüzgârlarda geminin kontrolünü güçleştiriyordu. Çanakkale Cephesi'ndeki temel görevi büyük deniz uçakları ile havadan torpido taarruzları düzenlemektir.

### Ek-9: RNAS 3. Filo komutanı Yb. Charles Rumney Samson



(Kaynak: Bülent Yılmaz Özel Arşivi; Tbp. Prof. Dr. Dieter H. M. Gröschel katkısıyla.)

Yb. Samson 1930 yılında yayınladığı savaş hatıratında, Çanakkale Cephesi'nde beraber görev yaptığı Fransız MF98T Filosu komutanı Yzb. Antoine Césari'nin uçakta sigara içmesinden şikâyetçi olmaktadır. Anlaşılan; kendisi için çifte standart uygulayarak, uçak yanında sigara içerek havacılık emniyetini ihlal etmekte bir mahsur görmemektedir. Yb. Samson'un havacılık emniyetini ihlal eden tutarsız hareketleri emrindeki personelin de disiplinsiz davranmasına, yangın çıkması neticesinde filonun bakım tesisinin ve çok değerli yedek parça stokunun yanarak tahrip olmasına sebep olmuştur.

Fotoğraftaki uçaklarda; sabit açı ile yukarı doğru ateş edecek şekilde yerleştirilmiş makineli tüfek görünmektedir. Silahı kullanan kişinin göz-gez-arpacık hattını oluşturmasına imkân tanımayan düzen ve atış yönünde görüş alanını kapatan üst kanat nedeniyle bu makineli tüfeklerin uçakların etkin bir silah platformu haline gelmelerine katkıları olamamıştır.

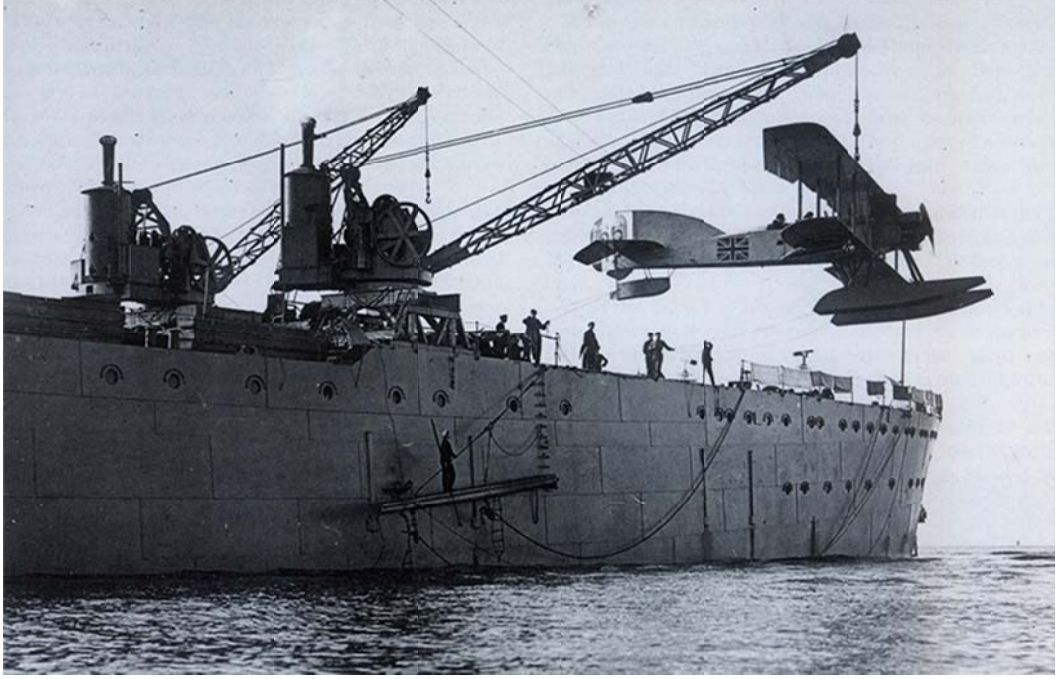
## Ek-10: İtilaf Devletleri Orduları hava gücünün düşük performanslı deniz uçakları



(Kaynak: David J. Barnes, Over The Front, Vol. 9, No. 1, s. 13.)

Ark Royal deniz uçağı ana gemisine bağı Short Admiralty Type 166 deniz uçağı uçuş görevine çıkmak için Bozcaada-Kefaloz Körfezi açıklarında deniz üzerinde hız alarak havalanmaya çalışıyor. Deniz uçakları; motor gücü düşük olduğundan ve performansları yeterli olmadığı için denizin durgun olduğu anlarda bile havalanmakta güçlük çekiyorlardı. Niteliklerinin düşük olması sebebiyle alçak irtifada uçarak görev yapmaya çalışan deniz uçakları Osmanlı Ordusu birliklerinin yerden açtığı ateşten isabet almakta, uçaklar hasar görmekte, havacılar yaralanmaktaydı.

## Ek-11: İtilaf Devletleri Orduları hava gücü deniz uçaklarının uzun hazırlanma süresi

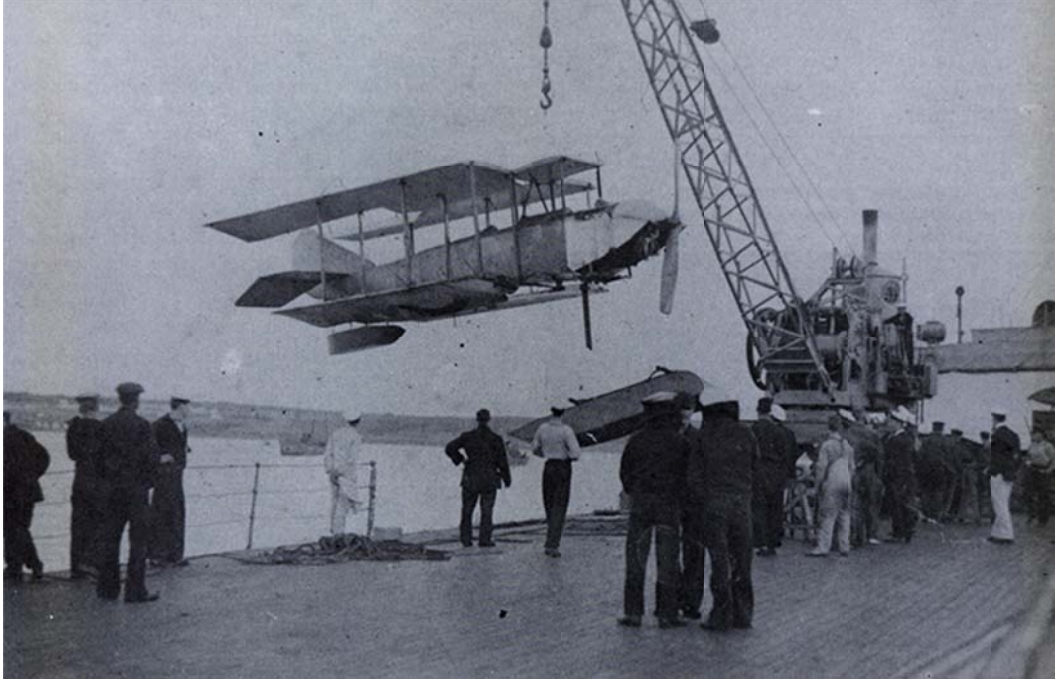


(Kaynak: IWM, Over The Front, Vol. 9, No. 1, s. 11.)

Ark Royal deniz uçağı ana gemisine bağı Short Admiralty Type 166 deniz uçağı uçuş görevine çıkmak için buharlı vinç yardımıyla gemi güvertesinden denize indiriliyor. Deniz uçaklarının göreve çıkmadan önce tüm kontrolleri geminin güvertesinde yapıyor sonra suya indiriliyordu. Bu uzun ve zahmetli bir süreçti. Ortaya çıkan küçük bir aksaklık deniz uçağının suya inerek uçuş görevine hazır hale gelmesinin daha fazla gecikmesine neden oluyordu. Motor arızaları deniz uçaklarında sıkça görülen bir sorundu, bu nedenle uçuş görevlerinin çoğu ya hiç başlayamıyor, ya gecikmeli olarak başlıyor veya başladıktan sonra meydana gelen arıza nedeniyle görev yapılamadan sona eriyordu.



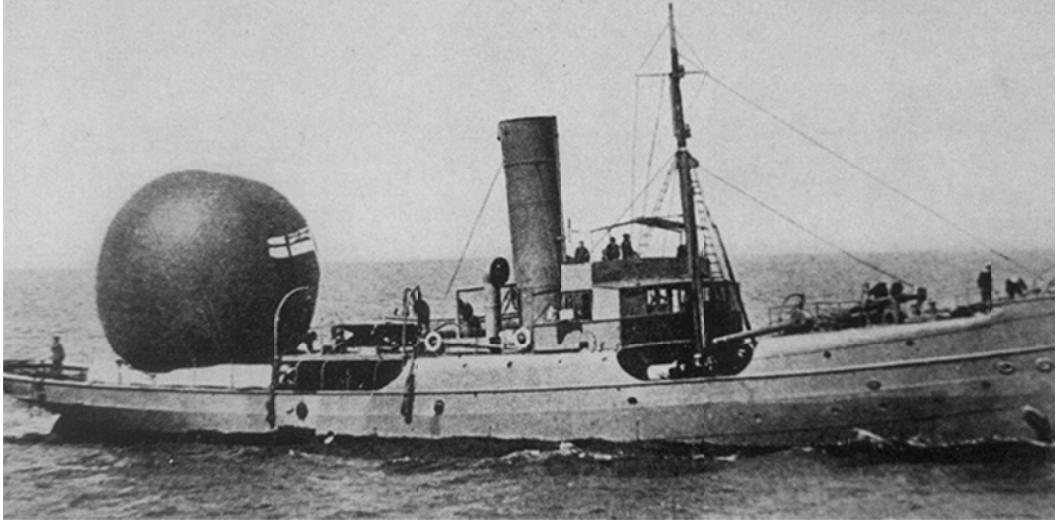
**Ek-12: İtilaf Devletleri Orduları hava gücü deniz uçaklarının zayıf yapısı**



(Kaynak: David J. Barnes, Over The Front, Vol. 9, No. 1, s. 7.)

Cephenin zor şartlarında yıpranmış olan flotörü kırılmış bir deniz uçağının Ark Royal deniz uçağı ana gemisi güvertesine çekilmesi. İtilaf Devletleri Orduları hava gücünü oluşturan, Ark Royal deniz uçağı ana gemisine bağlı deniz uçakları yapısal olarak kendilerinden beklenen görevi yapacak kadar sağlam değillerdi. Kötü hava koşulları deniz uçaklarının flotörlerini hırpalıyordu. Uçakların düşük motor gücü nedeniyle alçaktan uçmak zorunda kalması neticesinde Osmanlı Ordusu birliklerinin yerden açtığı uçaksavar ateşinin isabeti de yapısal zayıflamanın artmasına neden oluyordu.

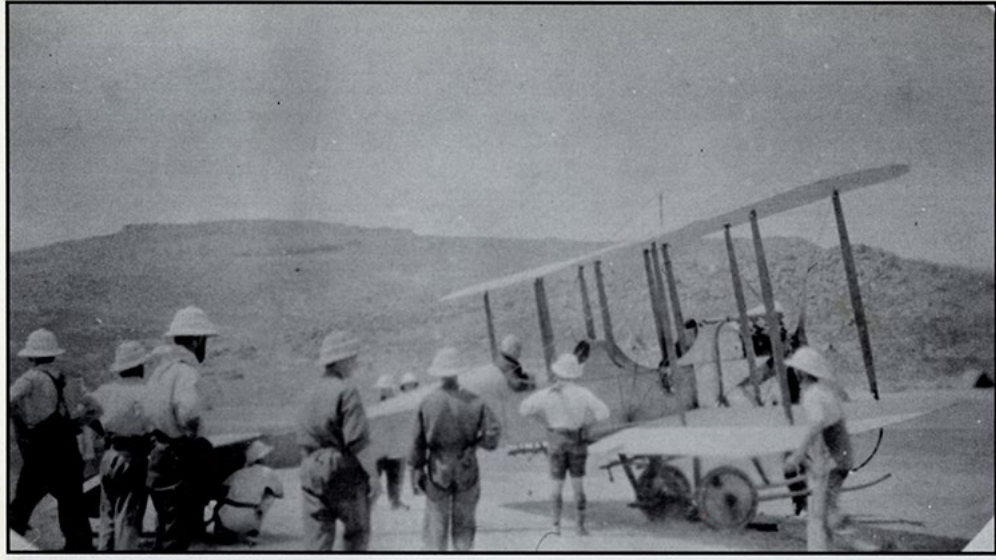
**Ek-13: İtilaf Devletleri Orduları hava gücü, küresel balonla donatılmış balon gemisi Rescue**



(Kaynak: R. D. Layman, Over The Front, Vol. 9, No. 1, s. 18.)

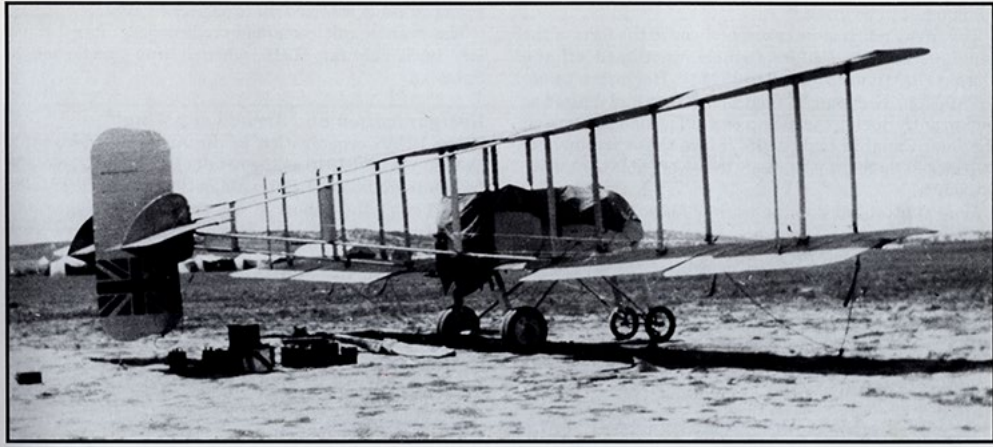
Balon gemilerine bağlı uçurtma balonların harekâta daha çok katkı sağladığı düşüncesiyle Çanakkale Cephesi'ne daha fazla balon gemisi sevk edilmek istendi. Ancak; Çanakkale Cephesi'nde hava gücünün kullanılması başında planlanmadığı için cephenin ihtiyaç gösterdiği teçhizat istendiği anda hazır değildi. Plansızlığın sebep olduğu çaresizlik içinde, köhnemiş bir küresel balonla donatılmış Rescue gemisi de Çanakkale Cephesine sevk edildi. Küresel balon harekâta katkı sağlayamadığı için Rescue gemisi geri hizmet işleri için kullanıldı.

## Ek-14: İtilaf Devletleri Orduları hava gücü RNAS 3. Filo uçakları



(Kaynak: J. M. Bruce/G. S. Leslie koleksiyonu, Over The Front, Vol. 9, No. 1, s. 20.)

RNAS 3. Filo komutanı Yb. Samson BE2 uçağında tek başına uçuşa çıkıyor. Uçakların motor gücü yeterli olmadığı için pilot yanına rasıd almadan uçuşa çıkmak zorunda kalıyordu. Bu durum; keşif, atış tanzimi, bombardıman ve yakın hava desteği gibi harekâtların etkinliğini önemli derecede azaltıyordu.



(Kaynak: IWM Q44283; Over The Front, Vol. 9, No. 1, s. 25.)

RNAS 3. Filo'nun diğer uçaklarına göre daha kuvvetli motoru olan Breguet uçağından büyük fayda umuluyordu. Ancak; motorunun bir türlü giderilemeyen arızası nedeniyle üç görev denemesinden sadece birini tamamladı ve daha sonra kullanılmadı. RNAS 3. Filo'nun cepheye getirdiği ilk uçaklarda makineli tüfek olmadığı fotoğraflarda görülmektedir. Bazı uçaklara sonradan tertibat uydurularak makineli tüfek takılması teşebbüs edilmiş, ancak bu teşebbüslerden verimli netice alınamamıştır.

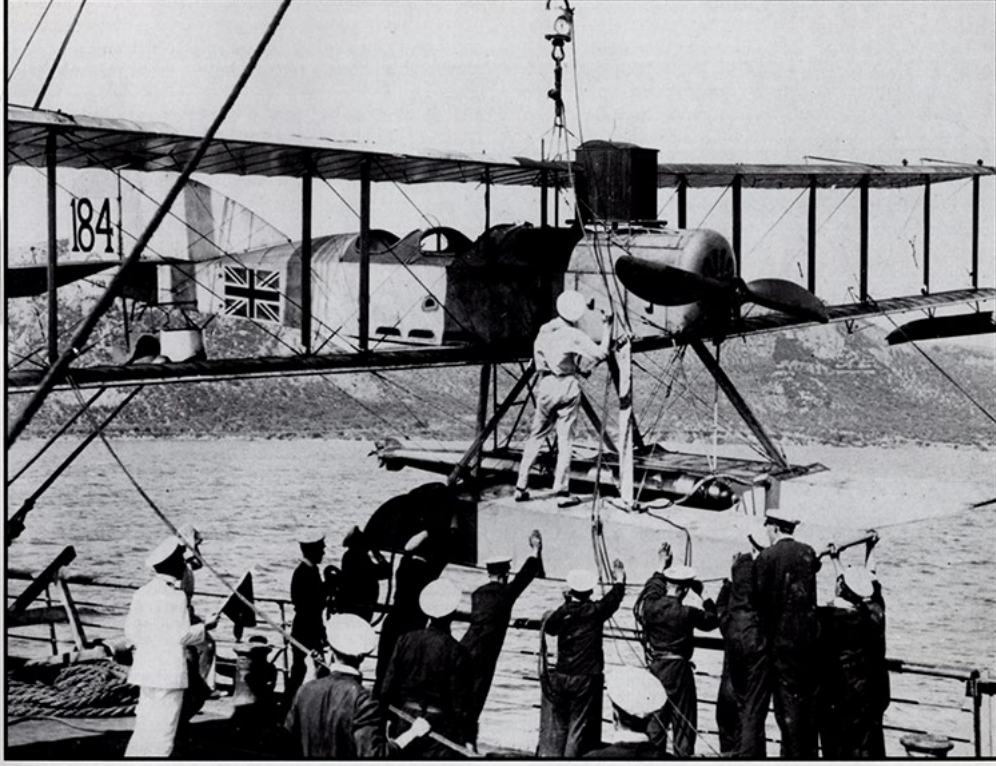
## Ek-15: İtilaf Devletleri Orduları hava gücü RNAS 2. Filo uçakları



(Kaynak: J. M. Bruce/G. S. Leslie koleksiyonu; Over The Front, Vol. 9, No. 1, s. 28.)

Gökçeada'da RNAS 2. Filo'nun havaalanında filonun uçakları. Sağda, kanatları gövdesinin yanında kırım geçirmiş, kullanım dışı uçak görülmektedir. Ortada önde görülen bir uçak ve sağa doğru görülen üç uçak bakım halindedir. Sol tarafta ileride iki uçağın kanatları takılmamış olarak beklediği görülmektedir. Havaalanına inmek üzere alçalmakta olan uçak dâhil, fotoğrafta görülen 11 uçaktan sadece dört adedi görev yapabilecek durumda görünmektedir.

## Ek-16: İtilaf Devletleri Orduları hava gücü, torpido taarruzu için deniz uçakları



(Kaynak: J. M. Bruce/G. S. Leslie koleksiyonu; Over The Front, Vol. 9, No. 2, s. 157.)

Torpedo yüklenmiş Short Admiralty Type 184 deniz uçağı görev çıkma üzere Ben-my-Chree deniz uçağı ana gemisinden denize indiriliyor. Ben-my-Chee'ye bağı olarak görev yapan Short 184 deniz uçakları 225 bg motorları ile İtilaf Devletleri Orduları hava gücünde en kuvvetli motorla donatılmış uçaklardı. Ancak; fotoğrafta pilot kabininin önünde motorun üstünde görülen radyatör çok ağırdı. Uçağı torpido da yüklenince motor gücü iki kişi ile uçuş yapmaya yetmiyordu. Torpido taarruz görevine tek başına çıkma durumunda olan pilotun önündeki görüş sahası büyük ve ağır radyatör tarafından kapatılmaktaydı. Görev sırasında sıkça ortaya çıkan motor arızaları başarı oranının düşürüyor, pilotun hayatını da risk altına sokuyordu. Bu nedenlerden dolayı, uç görevden sonra bir daha torpido harekâtı gerçekleştirilmedi.

## Ek-17: İtilaf Devletleri Orduları hava gücü, uçakların silah zaafı



(Kaynak: IWM Q44287)

Çanakkale Cephesinde RNAS hava gücü tarafından kullanılan, arkadan motorlu, makineli tüfekli Voisin III uçağı.



(Kaynak: IWM G00518)

Çanakkale Cephesinde RNAS hava gücü tarafından kullanılan, yukarıya doğru 45 derece açı ile ateş eden makineli tüfekli Nieuport 10 uçağı. Silahı kullanacak personelin göz-gez-arpacık hattı oluşturarak isabetli atış yapmasının mümkün olmadığı açıkça görülmektedir.

## Ek-18: İtilaf Devletleri orduları hava gücü, hava gemisi



(Kaynak: IWM Q13483.)

Çanakkale Cephesinde RNAS hava gücü tarafından kullanılan hava gemisi. Hava gemilerinden denizaltı devriye görevi için faydalanılması düşünülmüştü. Hava gemileri hızları düşük olduğundan ve denizaltılara karşı etkili olabilecek bombalar henüz geliştirilmediğinden fayda sağlamadı. Düşük hızları nedeniyle uçakların taarruzuna ve yerden açılacak uçaksavar ateşine karşı zaafı vardı. Bu nedenle; hava gemileri hangarlarının bulunduğu adanın nispeten güvenli hava sahasından fazla uzaklaşmıyorlardı, Gelibolu Yarımadası üzerinde uçuş yapmadılar.

## Ek-19: İtilaf Devletleri Orduları hava gücü, havaalanında uçaksavar



(Kaynak: IWM Q13543.)

RNAS havaalanında uçaksavar topu. Topu yana doğru döndürme imkânı olmadığı için sadece belirli bir doğrultudan gelen uçaklara karşı kullanılabilirdi. Osmanlı Ordusu hava gücü uçaklarının havaalanına yaptığı taarruzlara karşı savunma yapmakta etkin değildiler. Fotoğrafın arka planında; RNAS hava gücünün konuşlandığı arazinin çıplak durumu ve RNAS personelinin iptidai barınak olarak kullandığı ahşap sandıklar görülmektedir.

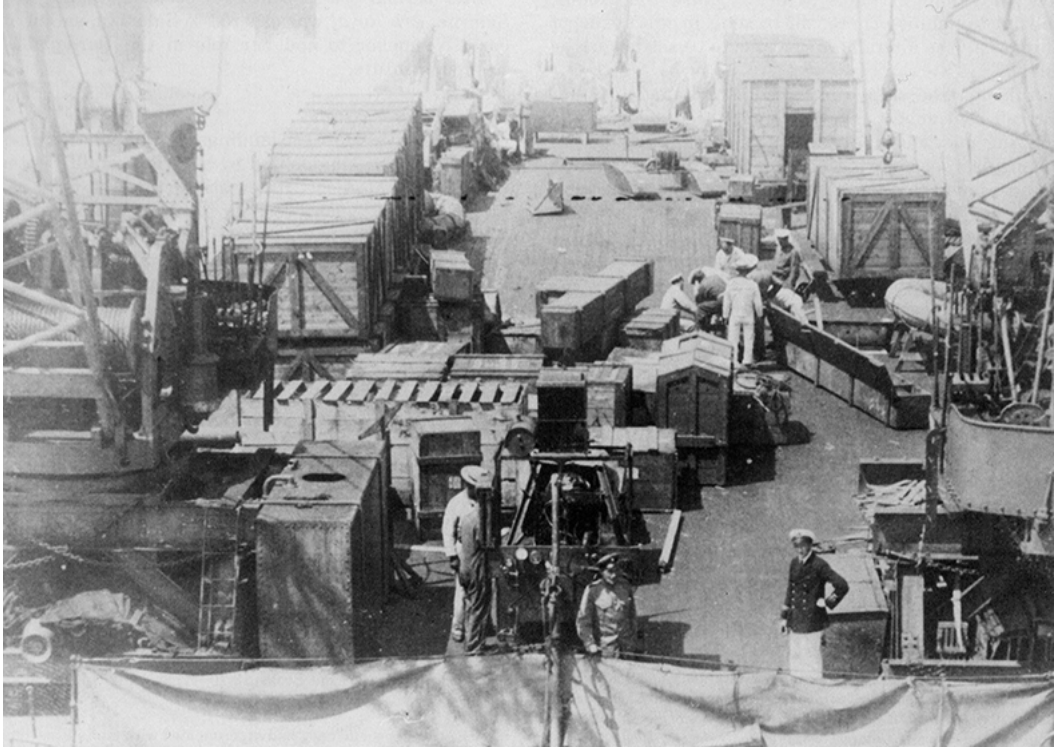


(Kaynak: IWM Q44291.)

RNAS havaalanında uçaksavar olarak kullanılan makineli tüfek. Tüfeği kullanan kişinin rahatsız pozisyonu ve bacağına makineli tüfek kaidesi üzerine atarak sabit tutmaya çalıştığı dikkat çekiyor.



## Ek-20: İtilaf Devletleri Orduları hava gücü, lojistik ikmal problemleri



(Kaynak: David J. Barnes, Over The Front, Vol. 9, No. 1, s. 15.)

Ark Royal deniz uçağı ana gemisinin güvertesinde gelişigüzel bırakılmış malzeme sandıkları. Malzemelerin yüklendiğı limandan itibaren kendini gösteren plansızlık ve düzensizlik nedeniyle büyük sandıklar içinde parçalarına ayrılmış olarak gelen uçakların bazı aksamaları eksik çıkıyordu. Yükleme manifestolarının eksik veya yanlış doldurulması nedeniyle malzemeler yanlış iskelede boşaltılabiliyordu. Sandıkların bir deniz taşıtına yeniden yüklenmesi, başka iskeleye nakledilmesi ve orada indirilmesi de aynı sorunları barındırdığı için eksik parçaların veya yedek malzemenin ihtiyaç sahiplerine ulaşması gecikiyordu.

**Ek-21: İtilaf Devletleri Orduları hava gücü, savaş esirlerinin uluslararası anlaşmalara aykırı olarak kullanılması**



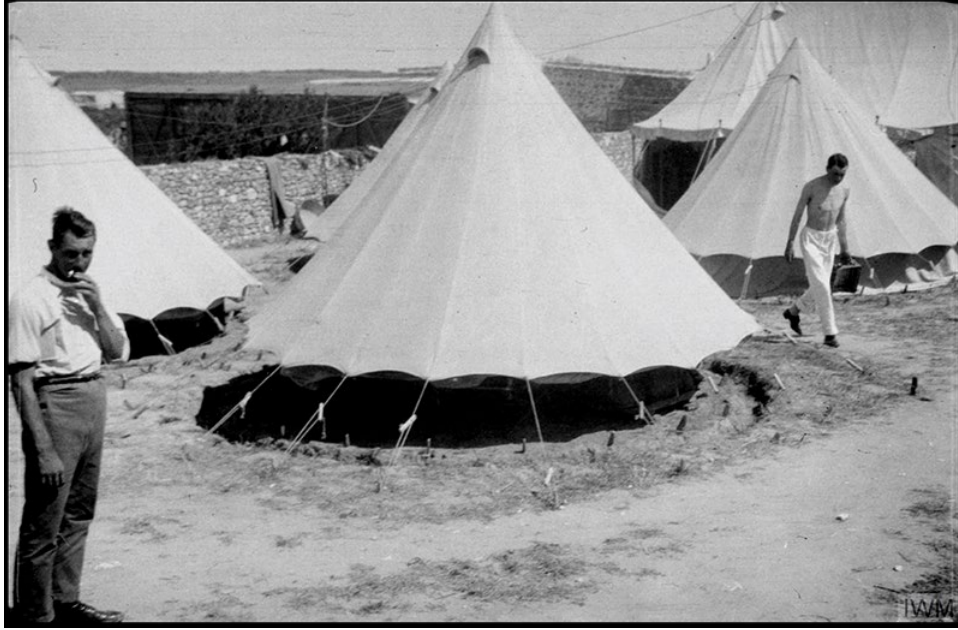
(Kaynak: IWM Q13539.)



(Kaynak: IWM Q13540.)

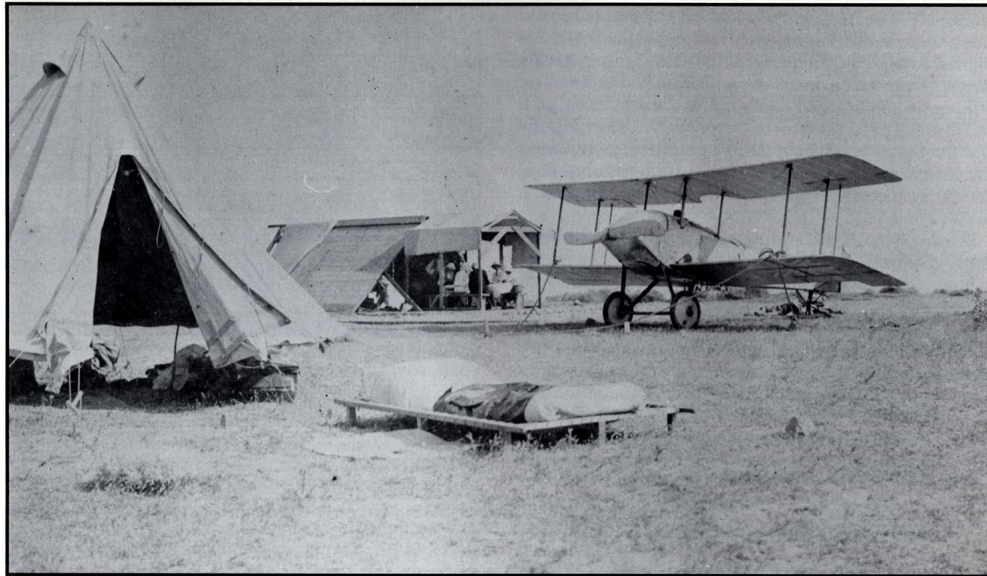
RNAS tarafından kullanılan askeri havaalanı inşaatında ve havaalanı civarındaki uçaksavar mevzilerinin inşaatında savaş esirleri kullanılarak 1907 Lahey Konferansı'nda kabul edilen sözleşme ihlal ediliyordu.

## Ek-22: İtilaf Devletleri Orduları hava gücü, barınak sorunu



(Kaynak: IWM Q44272.)

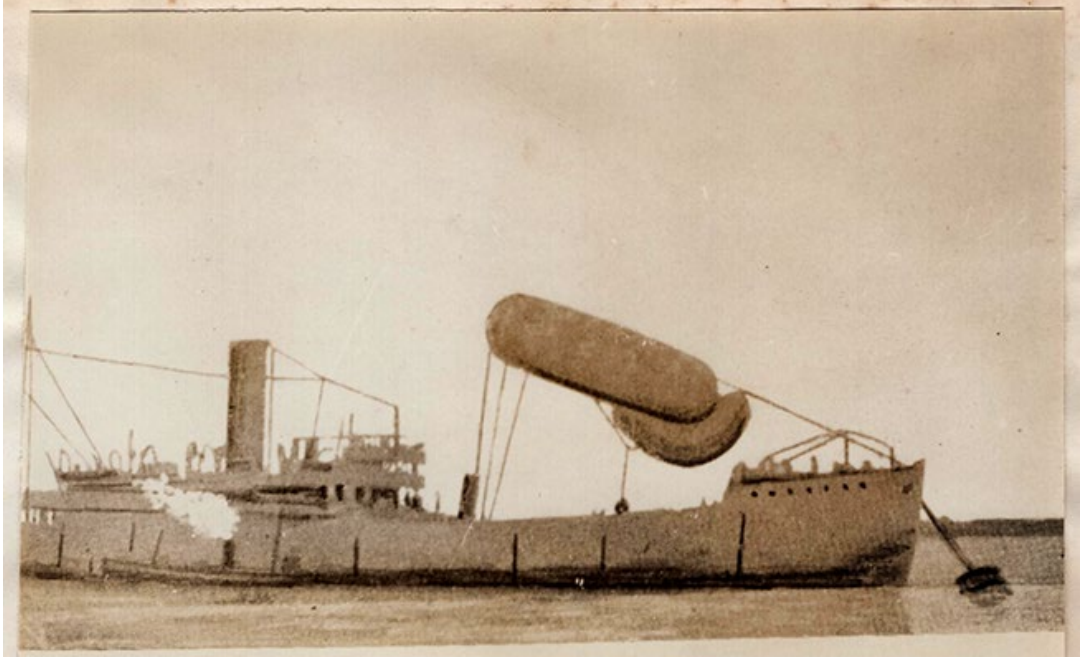
İtilaf Devletleri Orduları tarafından işgal edilerek havaalanı kurulan adalarda RNAS personeli barınak sıkıntısı çekiyordu. Üst rütbeli subaylar dışında herkes çadırlarda kalıyordu. Malzemelerin ikmalinde kullanılan büyük ahşap sandıklar da barınak sorununa çözüm olarak kullanılıyordu (çadırların arkasındaki taş duvarın ilerisinde ahşap sandıklardan biri görünmektedir).



(Kaynak: David J. Barnes, Over The Front, Vol. 9, No. 1, s. 21.)

RNAS personelinin havaalanında, uçaklarının yanı başındaki barınak imkânları; çadır, çadır bezi ve ahşap malzeme ile yapılmış oturma alanı. Hava devriye görevi için kullanılan Sopwith Tabloid uçağının makineli tüfek silah sistemi olmadığı dikkat çekiyor.

## Ek-23: İtilaf Devletleri Orduları hava gücü, balon gemileri



(Kaynak: Bülent Yılmaz Özel Arşivi; Tbp. Prof. Dr. Dieter H. M. Gröschel katkısıyla.)

Balon gemilerine bağlı uçurtma balonun sepetinde havaya yükselen rasıdlar gözlemlerini bağlı oldukları gemiye telefon hattı ile iletebildikleri için topçu atış tanziminde uçaklardan daha faydalı oluyorlardı. Ege Denizi'nde şiddetli rüzgârlar ve puslu hava balon gemilerinin kesintisiz görev yapmasını engelliyordu. Kötü hava koşullarının görev yapmayı engellediği zamanlarda; Ege Denizi'ndeki Alman denizaltı tehdidi nedeniyle, balon gemileri İtilaf Devletleri Orduları tarafından işgal edilmiş olan adaların güvenli limanlarına demirlemek durumunda kaldılar.

## Ek-24: İtilaf Devletleri hava gücü, konuş problemleri



İtilaf Devletleri Orduları hava gücünde görev yapan kara uçaklarının deniz üzerinde meydana gelen acil durumdan sağlam kurtulmaları çok düşük bir olasılıktı. Bu tür durumlarda kara uçakları denize indiklerinde büyük hasar görüyor ve kullanılamaz hale geliyorlardı. Aynı durum; kara üzerinde görev yaparken acil durum nedeniyle karaya inmek zorunda olan deniz uçakları için de geçerliydi.

Denize mecburi iniş yapmış bir kara uçağının enkazı (solda ve aşağıda).

(Kaynak: Internet.)



(Kaynak: IWM Q44308.)

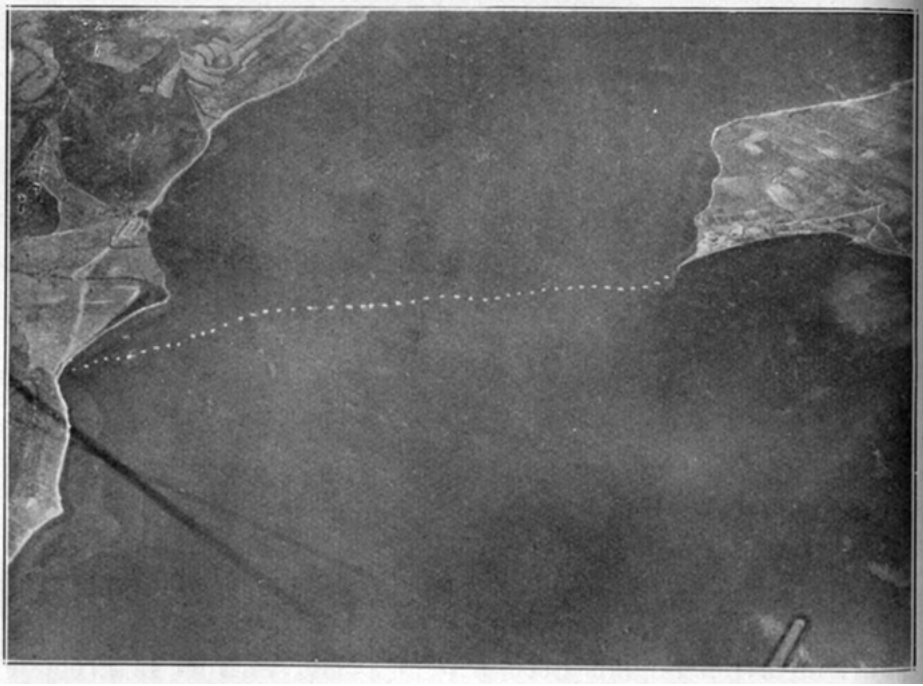
**Ek-25: İtilaf Devletleri Orduları hava gücü, Seddülbahir acil iniş alanı**



(Kaynak: Revue de l'Armée de l'Air, #91, s. 156)

İtilaf Devletleri Orduları hava gücü tarafından amfibi çıkarma harekâtından sonra Seddülbahir bölgesinde inşa edilen havaalanındaki uçağın Osmanlı Ordusu topçusu tarafından ateş altına alınması.

## Ek-26: Boğaz savunmasında ağ mâniası



(Kaynak: Revue de l'Armée de l'Air, #91, s. 168)

İtilaf Devletleri Orduları denizaltı gemilerinin Çanakkale Boğazı'nda alınan diğer önlemlere rağmen boğazı geçme teşebbüslerine karşı Nara Burnu ile karşı kıyı arasında gerilen ağ engelini taşıyan şamandıraların Fransız MF98T Filosuna ait bir uçak tarafından havadan keşif sırasında çekilmiş fotoğrafı. Çanakkale Boğazı'nın savunması için alınan tertiplerden sadece su üstünde kalanlar görünüyor. Yukarıda yer alan fotoğraf karesinin kapsadığı alanın içinde kalan 6 numaralı (16 mayın) ve 7 numaralı (50 mayın) mayın hatlarına ait hiçbir mayının gölgesi görünmüyor.

## Ek-27: İtilaf Devletleri hava gücü, isabetsiz bomba taarruzu



(Kaynak: Bülent Yılmaz Özel Arşivi; Tbp. Prof. Dr. Dieter H. M. Gröschel katkısıyla.)

İtilaf Devletleri Orduları hava gücü tarafından Çanakkale'deki Osmanlı Ordusu hava gücünün kullandığı havaalanına yapılan bombardıman taarruzunda yapılara isabet kaydedilememişti. Osmanlı Ordusu havacıları toprak zemine düşen bombanın açtığı çukuru inceliyorlar.



## Ek-28: Çanakkale Cephesinde Alman denizaltı tehdidi



(Kaynak: Bülent Yılmaz Özel Arşivi; Tbp. Prof. Dr. Dieter H. M. Gröschel katkısıyla.)

27 Mayıs 1915'te Yzb. Otto Hersing komutasındaki U 21 Alman denizaltısı tarafından torpillenerek batırılan Majestic savaş gemisinin ters dönmüş enkazı. İtilaf Devletleri Orduları hava gücü; personelinin eğitimsiz ve teçhizatının (uçakları, balonları, bombaları) yetersiz olması nedeniyle Çanakkale Cephesi'ne sızan Alman denizaltılarına karşı etkili olamıyorlardı.

## Ek-29: İtilaf Devletleri Ordular hava gücü, silahsız uçakları



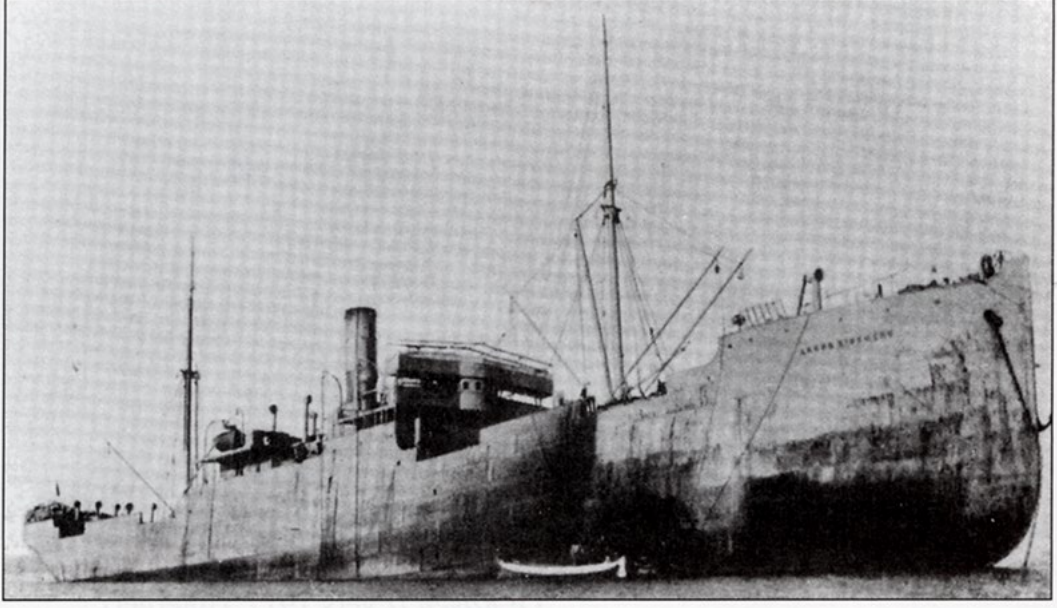
(Kaynak: IWM Q44297.)

RNAS 3. Filo'nun makineli tüfeksiz Maurice Farman 11 uçağı (önde) ve makineli tüfeksiz Sopwith Tabloid uçağı (arkada).

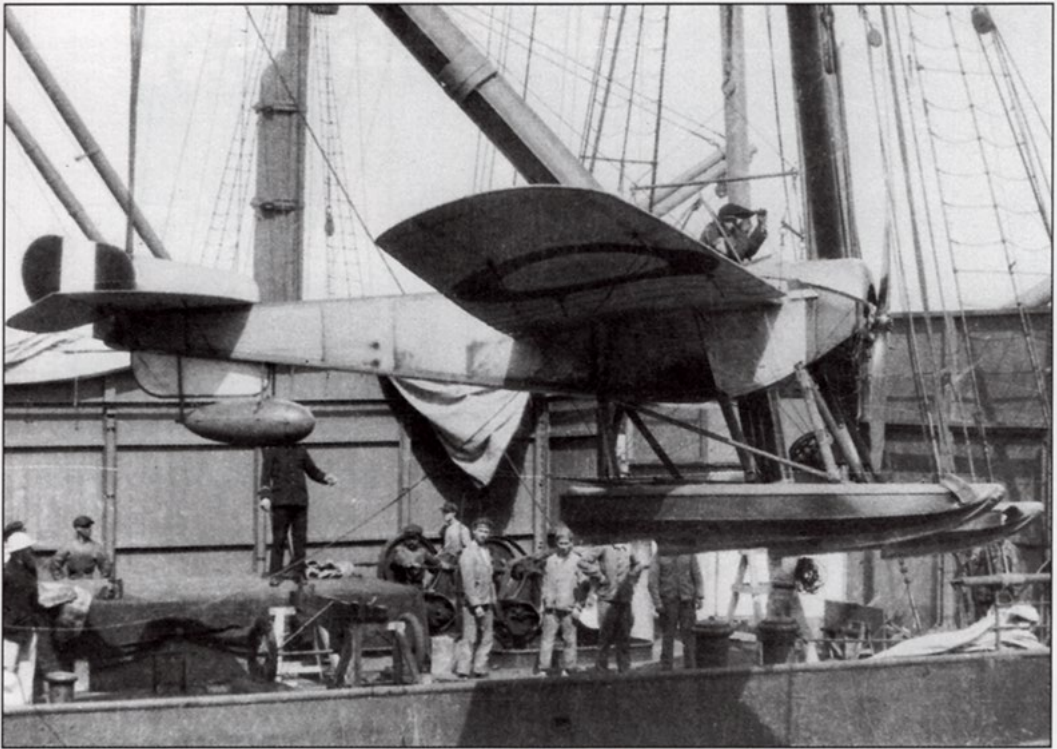
Çanakkale Cephesi'ndeki İtilaf Devletleri Orduları hava gücünde bir dönem 12 adet Maurice Farman 11 uçağı vardı. Hiçbirinde makineli tüfek bulunmadığı için taarruz harekâtı yapamadıkları gibi kendilerini savunacak durumda da değillerdi.

RNAS 3. Filo emrinde bir dönem altı adet Sopwith Tabloid uçağı vardı. Performansları düşük olduğundan ve makineli tüfekleri olmadığı için filo komutanı tarafından göreve uygun olmayan uçaklar olarak nitelenerek kullanılmadılar.

### Ek-30: Çanakkale Cephesi'nde Fransa Ordusu deniz uçakları

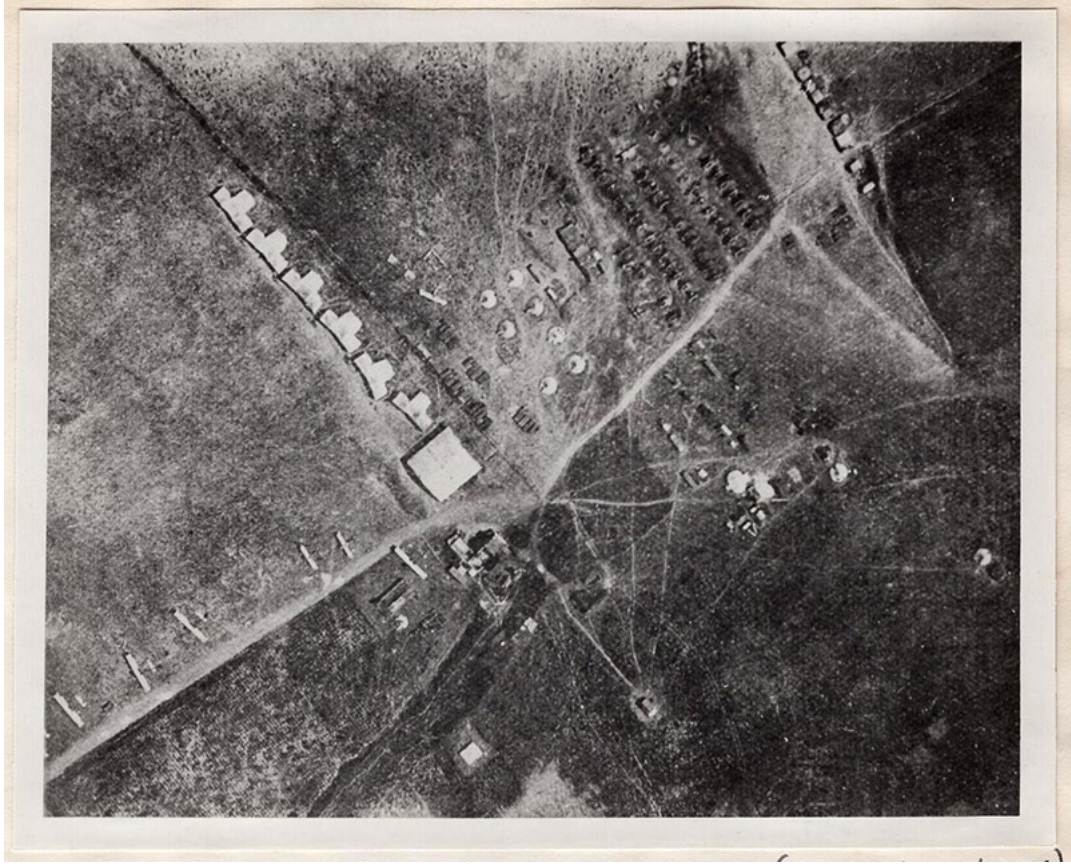


(Kaynak: L'Aeronautique maritime en 1915, ARDHAN, 2015, s. 35.)  
Demirhisar torpidobotunun taarruzu ile yaralandığı için Mondros Limanı'nda onarıma alınan Aenne Rickmers gemisi.



(Kaynak: L'Aeronautique maritime en 1915, ARDHAN, 2015, s. 35.)  
Fransız Ordusu tarafından Çanakkale Cephesinde kullanılan Nieuport deniz uçağı Rabenfels gemisinin vinci tarafından kaldırılırken. Nieuport uçaklarında telsiz olmadığı ve eğitimli rasid bulunmadığı için harekâta etkin olarak katkı veremediler.

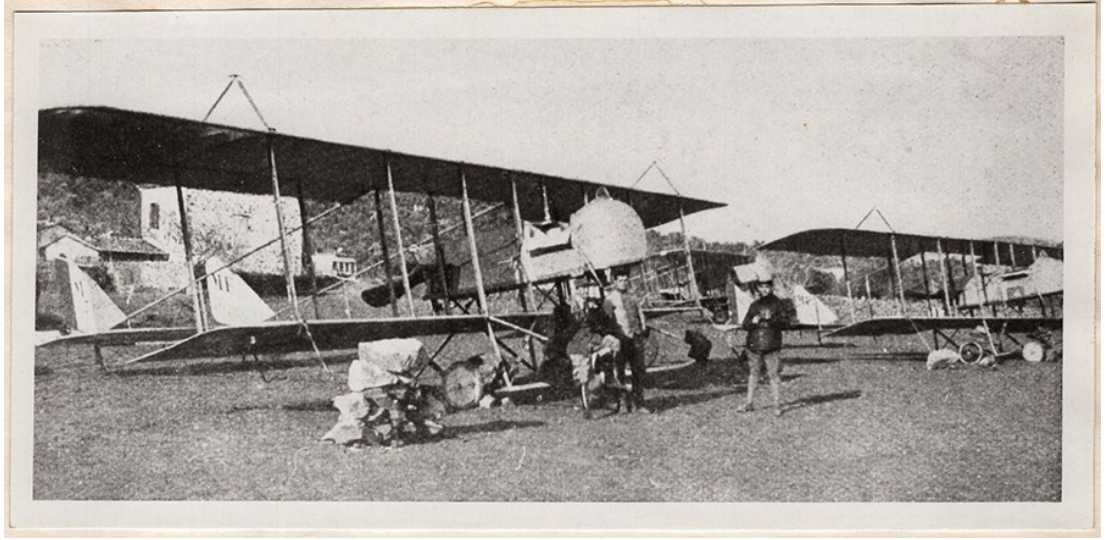
### Ek-31: Fransa Ordusu hava gücü, MF98T Filosu havaalanı



(Kaynak: Bülent Yılmaz Özel Arşivi; Tbp. Prof. Dr. Dieter H. M. Gröschel katkısıyla.)

MF98T Filosu'nun Bozcaada'da yerleştiği alan. Adanın coğrafi yapısı havaalanı olarak kullanılmaya uygun mekânlar konusunda başka seçenek sunmadığı için filo RNAS 3. Filo tarafından kullanılan havaalanının yanına yerleşmişti. Bitki örtüsü zayıf olan ada havaalanlarının, hangarların ve uçakların gizlenmesine olanak sağlamıyordu.

### Ek-32: Fransa Ordusu hava gücü, MF98T Filosu uçakları



(Kaynak: Bülent Yılmaz Özel Arşivi; Tbp. Prof. Dr. Dieter H. M. Gröschel katkısıyla.)

MF98T Filosu tarafından kullanılan Maurice Farman 11 uçakları. Temel olarak bombardıman görevi için tasarlanmış olan uçaklarda telsiz cihazı yoktu. Bu nedenle topçu atış tanzimi için uygun değillerdi. Filo personelinin de bu konuda muharebe tecrübesi yoktu. Motoru arkada bulunan uçaklarda pilot ve rasdın geriye doğru görüş alanı çok kısıtlıydı; uçak arkasından yapılacak hava taarruzlarına karşı savunmasızdı.

### Ek-33: MF98T Filosu açık hava atölyesinde bomba imali



(Kaynak: Revue de l'Armée de l'Air, #90, s. 60)

MF98T filosu havadan bombardıman amacıyla kurulmuş bir filoydu, ancak filoya tahsis edilen teçhizatın arasında uçak bombası yoktu. Filo, Bozcaada'da yerleştiği havaalanında bir açık hava atölyesi kurdu ve burada kendi imkânları ile topçu mermilerinin arkalarına kanatçıklar kaynatarak uçaktan atılacak bombalar yaptı.

### Ek-34: MF98T Filosu lojistik problemleri



(Kaynak: internet)

MF98T Filosu'nun malzemeleri Mısır-İskenderiye limanında yüklenirken özen gösterilmediği ve düzgün olarak taşınmadıkları için hasar gördüler. Üzerinde "tres fragile (çok kırılğan)" uyarı yazısı bulunan Farman uçağı sandığının vinç tarafından hasar neden olacak açıda yüklendiği dikkat çekiyor.



(Kaynak: internet)

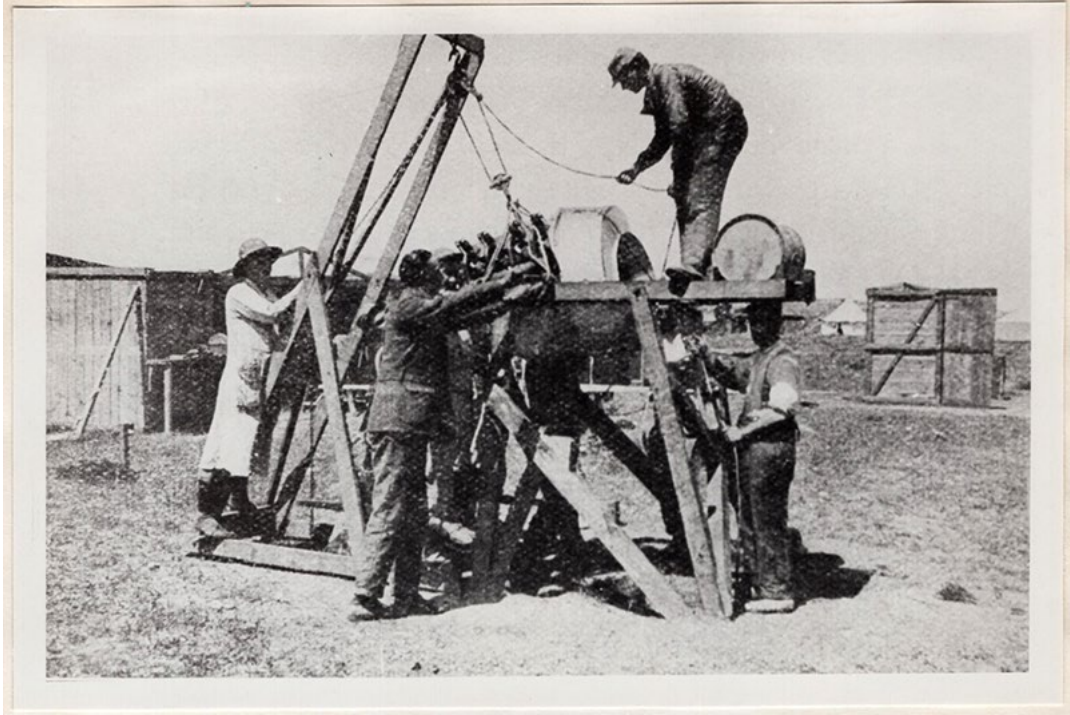
Bozcaada'da gemilerin yanaşıp yüklerini indirebilecekleri vinç tesisatı olan iskele yoktu. Uçaklar ve diğer teçhizatı içeren büyük sandıklar gemiden kıyıya sallarla taşınıyor, insan gücü ile kumsala indiriliyor ve sonra yük hayvanları tarafından çekilen arabalarla havaalanına naklediliyordu.

### Ek-35: MF98T Filosu barınak problemleri



(Kaynak: internet)

MF98T Filosu personelinin barınak sorunun RNAS 3. Filo personeline kıyasla daha büyüktü. İçine sürünerek girebildikleri küçük çadırlarında toprak üzerine serilmiş otları yatak olarak kullanıyorlardı.



(Kaynak: Bülent Yılmaz Özel Arşivi; Tbp. Prof. Dr. Dieter H. M. Gröschel katkısıyla.)

Çeşitli teçhizata ait büyük ahşap sandıklar da barınak olarak kullanılıyordu. Tavan yükseklikleri alçak olduğu için ahşap sandıkların içinde dik durmak mümkün değildi. Bakım-onarım işleri açık havada kurulmuş tezgâhlarda yapılıyordu.



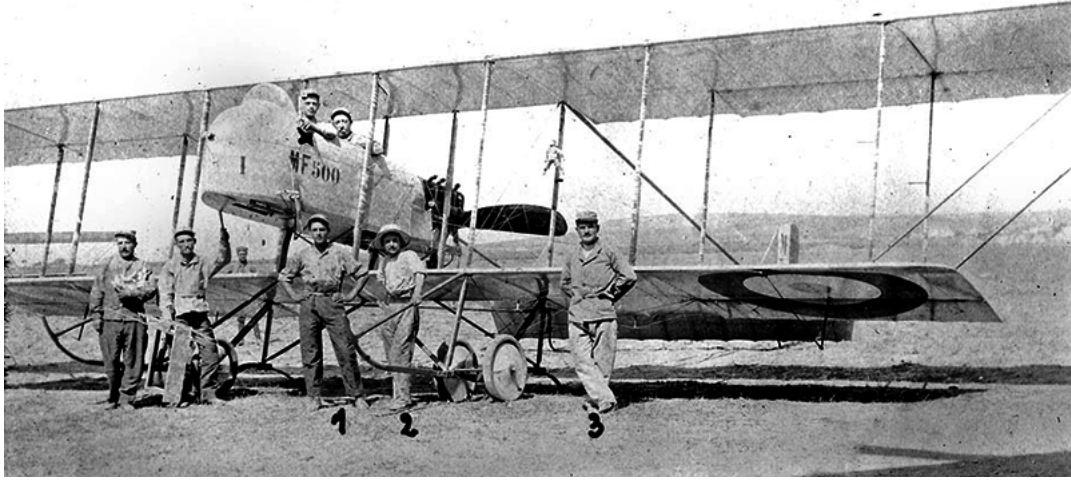
### Ek-36: MF98T Filosu göreve uygun olmayan uçaklar



(Kaynak: internet)

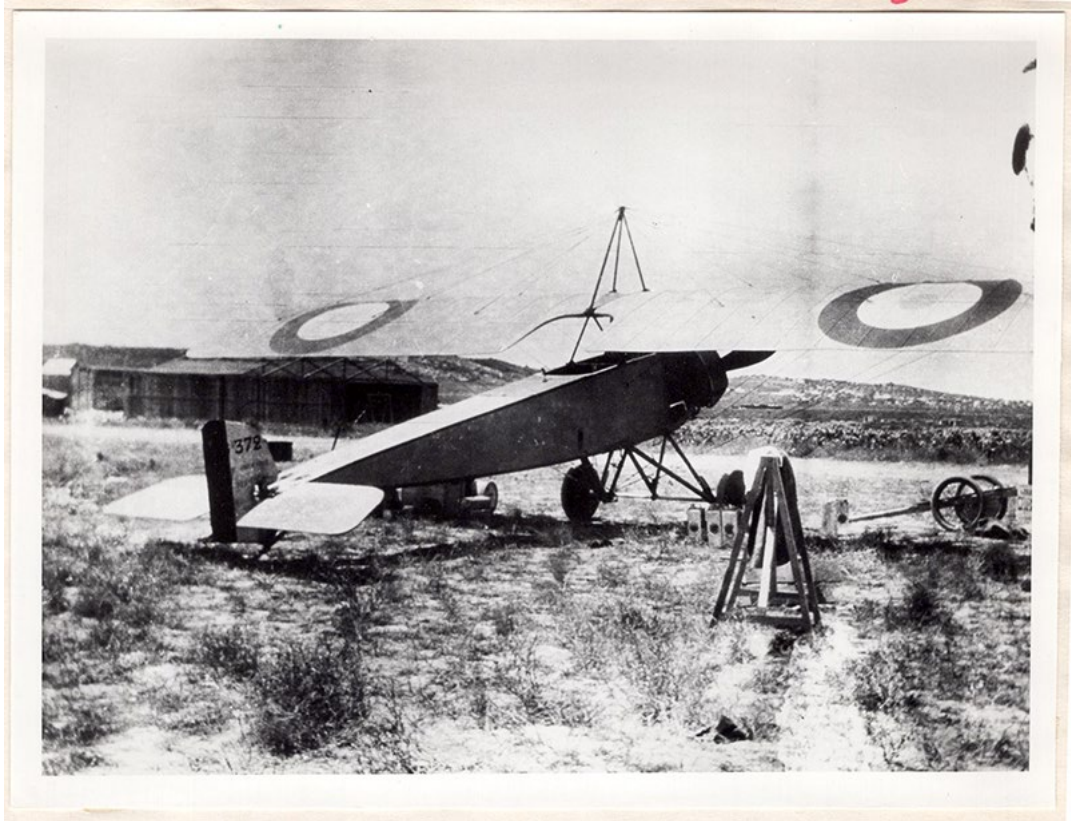
Deniz uçaklarının kara üzerinde görev yapmasının mahsurları olduğu gibi, kara uçaklarının da deniz üzerinde uzun mesafeli uçuş ve uzun süreli görev yapması sakıncalıydı. İtilaf Devletleri Orduları hava gücündeki uçakların motor gücünün düşük olması ve sıkça arıza çıkaran motorlarının güvenilirmez olması sorunun daha da büyümesine, mal ve can kayıplarına neden oluyordu. MF98T Filosu Çanakkale Cephesine getirdiği ilk sekiz uçaktan ikisini denize düştüğü için kaybetti. Filo hava gücünün % 25'ini muharebe yapmadan kaybetmişti.

### Ek-37: MF98T Filosu silahsız uçakları



(Kaynak: internet)

MF98T Filosu hava gücünün % 50'sini oluşturan Maurice Farman uçaklarında makineli tüfek yoktu. Hava muharebesi görevi yapmaya uygun olmadıkları gibi Osmanlı Ordusu hava gücünün taarruzlarına karşı kendilerini savunma yetenekleri de yoktu.



(Kaynak: Bülent Yılmaz Özel Arşivi; Tbp. Prof. Dr. Dieter H. M. Gröschel katkısıyla.)

MF98T Filosu'nu takviye amacıyla gönderilen Morane Saulnier L uçaklarında da makineli tüfek yoktu; cephedeki komutanın av uçağı göreviyle ilgili taleplerini karşılamaları mümkün değildi.

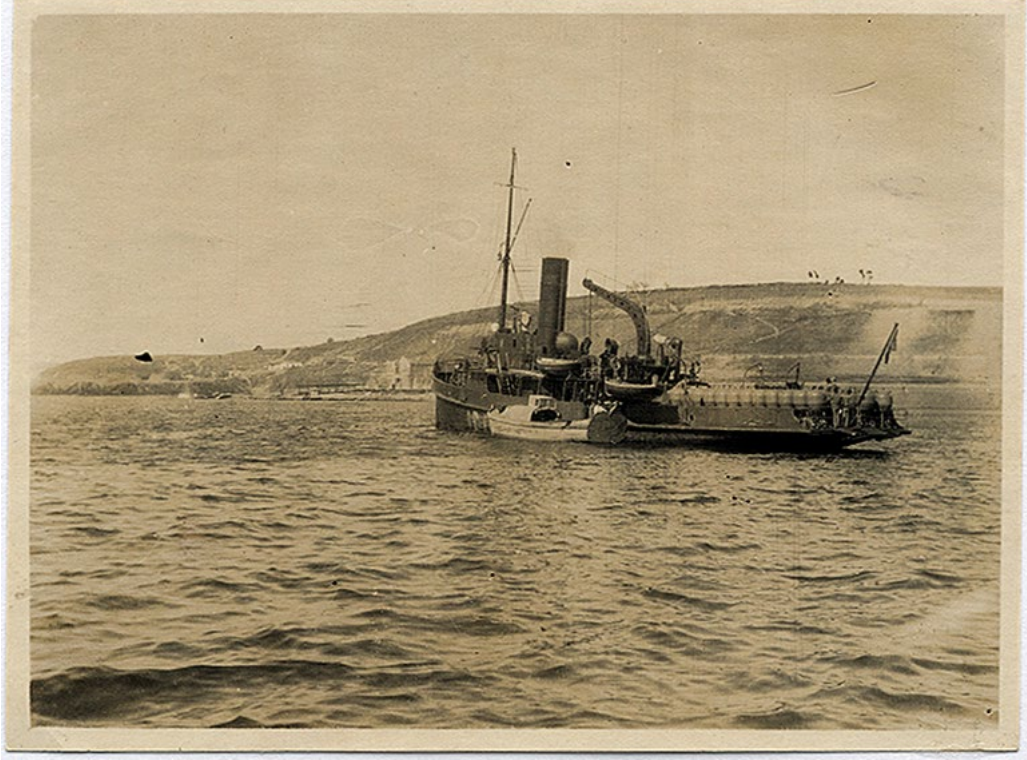
### Ek-38: Çanakkale Boğazı savunmasında ışıldak birlikleri



(Kaynak: Bülent Yılmaz Özel Arşivi; Sadullah Asil ailesinin katkısıyla.)

Çanakkale Cephesi'nde görev yapan ışıldak birlikleri düşmanın gece karanlığında mayın arama/temizleme çalışmalarına, denizden gemilerle veya denizaltılarla boğazı geçme çabalarına ve kıyılardan çıkarma yapmasına karşı görev yaptığı gibi, düşman uçaklarının gece harekâtlarına karşı gökyüzünü aydınlatıyor, Osmanlı Ordusu hava gücüne katkı vermeye çalışıyordu.

### Ek-39: Çanakkale Boğazında Nusrat mayın gemisi



(Kaynak: Behiye Kocagöz koleksiyonu.)

İtilaf Devletleri Orduları donanma gemileri Çanakkale Boğazı'nın iki yakasındaki top tabyalarını yakın mesafeden ateş altına almak için boğazın içinde Erenköy Koyu önüne kadar sokuluyorlardı. Gemiler atış görevlerini yaptıktan sonra Erenköy Koyu'nda U-dönüşü yaparak boğazdan çıkıyorlardı. Gemilerin bu hareketini gözlemleyen Osmanlı Ordusu, gemilerin hareket yolunu kesecek biçimde Erenköy Koyu'nda kıyıya paralel mayın hattı oluşturmaya karar verdi. Nusrat mayın gemisi 8 Mart 1915'te sabaha karşı 11. mayın hattı olarak 26 adet karbonik mayını 100-150 metre aralıkla ve su yüzeyine dört buçuk metre derinlikte Erenköy açıklarına döşedi. 25 Şubat'tan beri boğazdaki mayınları keşfetmeye ve temizlemeye çalışan İtilaf Devletleri Orduları 18 Mart'a kadar döşenen mayınların sadece % 4'ünü temizleyebilmişti. Nusrat mayın gemisinin döşediği 11. mayın hattı 18 Mart Çanakkale Boğazı Muharebesi'nin sonucu üzerinde büyük etki yaptı.

#### Ek-40: Almanya'nın Osmanlı Ordusu hava gücüne ilk katkısı



Birinci Dünya Savaşı'nın başlamasından kısa bir süre önce Rumpler A4 13 (B I) modeli kendi uçakları ile İstanbul'a gelen iki Alman havacı, savaşın başlaması üzerine uçaklarını terk ederek ülkelerine geri döndüler. Savaşta Osmanlı Ordusu hava gücü hizmetine giren bu ilk Alman uçağına ilk Türk hava şehidi Deniz Çarkçı Yüzbaşı Mehmet Fethi'nin anısına "Fethi" ismi verildi ve Sina Cephesi'ne sevk edildi. Çanakkale Cephesi'ne sevk edilen Almanya yapımı ilk uçaklar arasında Rumpler B I modeli uçaklar da yer aldı.

(Kaynak: Bülent Yılmaz Özel Arşivi)



(Kaynak: Bülent Yılmaz Özel Arşivi; Mehmet Şakir General Feyzioğlu koleksiyonu katkısıyla.)

**Ek-41: Osmanlı Ordusu hava gücü komuta heyeti, Yzb. Mehmet Şakir**



(Kaynak: Bülent Yılmaz Özel Arşivi; Uğur Yeğin koleksiyonu katkısıyla.)



(Kaynak: Bülent Yılmaz Özel Arşivi)  
Süvari Ütgm. Mehmet Şakir'in şahsi kartviziti.

Birinci Dünya Savaşı'ndan önce kendi imkânları ile Almanya'da uçuş eğitimi alan Süvari Ütgm. Mehmet Şakir savaş süresince Osmanlı Ordusu hava gücüne komuta edecek olan Yzb. Erich Serno'nun yardımcısı olarak görev yaptı. Gittikçe genişleyen Osmanlı Ordusu hava gücünün teşkilat değişikliğinde Yüzbaşı rütbesine terfi etti. Çok iyi derece Almanca bilgisi, Alman havacılığını iyi tanınması, özverili ve çalışkan kişiliği ile savaş yıllarında Türk havacılığının gelişmesinde büyük katkısı oldu.

## Ek-42: Osmanlı Ordusu hava gücü komuta heyeti, Bnb. Erich Serno



(Kaynak: Bülent Yılmaz arşivi.)

Osmanlı Ordusu'nun hava gücünün geliştirilmesi için müttefiki Almanya'ya yaptığı başvuru üzerine, Batı Cephesi'nde kendini göstermiş olan Kurmay Üsteğmen Johannes Erich Serno İstanbul'daki Alman Askeri Misyonuna atandı. Osmanlı Ordusu'nda göreve başlayan yabancı subaylara bir üst rütbe verilmesi uygulaması nedeniyle Yüzbaşı rütbesi ile göreve başladı. İlk önce Ayastefanos Tayyare Mektebi Müdürü olarak görevlendirildi. Daha sonra tüm Osmanlı Ordusu hava gücüne komuta etmek üzere görev verildi. Osmanlı Ordusu hava gücü teşkilatının genişletildiği Kasım 1915'te Binbaşı rütbesine yükseldi.

## Ek-43: Osmanlı Ordusu hava gücünde Alman havacılar



(Kaynak: Harb Panoraması.)

“Bir Osmanlı tayyaresiyle heyet-i zâbitânî”

Osmanlı Ordusu'nun hava gücünün geliştirilmesi için müttefiki Almanya'ya yaptığı başvuru üzerine Almanya'dan gelen uçaklarla birlikte ilk gelen Alman asıllı havacıların büyük bir kısmı sivil pilotlar ve sivil uçak makinistleriydi. Eğitim durumları ve kıdemlerine göre askeri rütbelere verilerek Osmanlı Ordusu hava gücünde görev aldılar. Birinci Dünya Savaşı yıllarında propaganda amacıyla yayımlanan fotoğrafta Osmanlı Ordusu hava gücünde görev alan uçakların kanatları ve kuyrukları üzerinde siyah haç işareti görülmektedir.



## Ek-44: Osmanlı Ordusu hava gücü, Alman askeri havacılar



(Kaynak: Bülent Yılmaz Özel Arşivi.)

Ütgm. Theodor Jakob Cronneis

1915 yılının yaz aylarından itibaren Alman Ordusu'ndan askeri havacılar Osmanlı Ordusu hava gücüne katılmaya başladılar. Batı Cephesi'nde muharebe tecrübesi kazanmış ve komuta yetenekleri bulunan Alman havacıların Çanakkale Cephesi'nde görev almaya başlaması ile cephedeki Osmanlı Ordusu hava gücünün niteliği ve etkinliği daha da arttı.

**Ek-45: Osmanlı Ordusu hava gücü, komuta kademesi cephe incelemelerinde**



(Kaynak: Bülent Yılmaz Özel Arşivi.)

Osmanlı Ordusu hava gücü komutan Bnb. Erich Serno ve yardımcısı Yzb. Mehmet Şakir, Osmanlı Devletinin en uzak köşelerdeki tayyare bölüklerini ziyaret ederek içinde buldukları şartları ve ihtiyaçları yerinde tespit ediyorlardı.

**Ek-46: Osmanlı Ordusu hava gücü komutanı Bnb. Serno'nun liderlik vasfı**



(Kaynak: Bülent Yılmaz Özel Arşivi; Mehmet Şakir General Feyzioğlu koleksiyonu katkısıyla.)

Bnb. Serno Osmanlı Ordusu hava gücünün personel, eğitim, teşkilat ve teçhizat ihtiyaçlarının Birinci Dünya Savaşı'nın şartları altında en iyi şekilde karşılanması için gayret sarf etmiştir. Savaşan ülkelerde kara havacılığı ve deniz havacılığının ayrı komuta altında bulunmasından, iki başlı yönetimden kaynaklanan sıkıntıların yaşandığı ve kuvvetler arasındaki çekişmenin ülkelerin silahlı kuvvetlerinin uyum içinde çalışmasına zarar verdiği bir dönemde, Osmanlı Ordusu'nda kara ve deniz havacılığını sorunsuz olarak tek bir komuta altında birleştirmiştir. Bnb. Serno lisan ve kültür farklılıklarına rağmen Osmanlı Ordusu hava gücünün sevk ve idaresinde üstün komuta ve liderlik vasfı sergilemiştir.

**Ek-47: Osmanlı Ordusu hava gücü, uyum içinde görev yapan personel**



(Kaynak: Bülent Yılmaz Özel Arşivi.)

Osmanlı Ordusu hava gücü komuta kademesinin sergilediği liderlik ve örnek davranışlar Osmanlı Ordusu'nun kara ve deniz subaylarından ve Alman Ordusu subaylarından oluşan hava gücünde tüm personelin uyum içinde işbirliği yürütmesini ve görev yapmasını sağlıyordu.

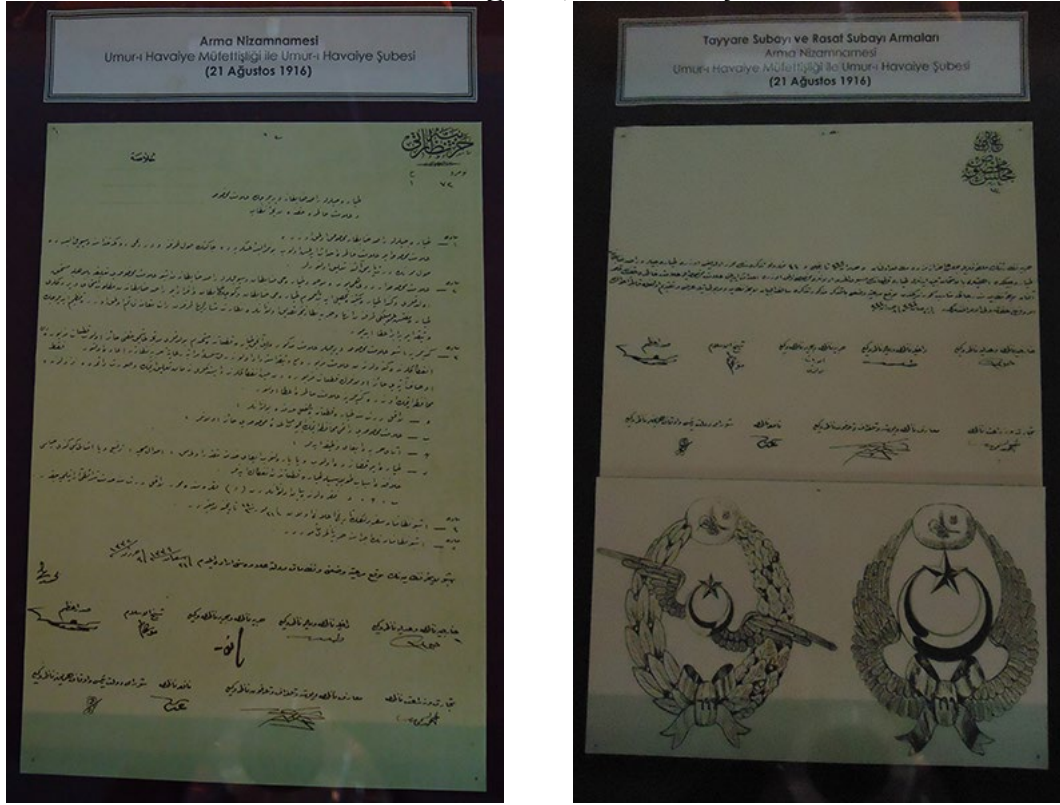
## Ek-48: Osmanlı Ordusu hava gücü, uyum içinde görev yapan personel



(Kaynak: Bülent Yılmaz Özel Arşivi.)

Almanya'dan askeri yardımla gelen Albatros av uçağının kanat altındaki Alman milliyet tanıtım işareti, siyah haçin kolları arasındaki alan siyah boya ile kapatılarak Osmanlı Ordusu uçaklarının milliyet tanıtım işareti olan siyah kareye dönüştürülmüş. Güneş ışığının açısı, farklı pigment içeren boyalarla boyanmış siyah haç işaretini ve boyanarak siyah kare haline getirilmiş bölgenin açıkça seçilmesini sağlıyor. Tayyare Bölüğü komutanı Alman subay göreve çıkmak üzere olan Alman pilota son talimatlarını veriyor. Osmanlı ve Alman asıllı uçak makinistleri uçuş güvenliği için son kontrollerini yapıyorlar. Bölük imamı, görevin başarı ile tamamlanması için pilotu hayır duaları ile uğurluyor. Osmanlı Ordusu hava gücünde; komuta kademesi ve tüm personel lisan, kültür ve inanç değerlerindeki farklılara rağmen uyum içinde görev yapıyor.

## Ek-49: Osmanlı Ordusu hava gücü, mesleki işaretler



(Kaynak: Yeşilköy Hava Müzesi; fotoğraflar Bülent Yılmaz.)

Haziran 1916'da yayımlanan nizamname önerisiyle havacıların kullanacağı mesleki özel işaretler belirlendi; böylece mesleğe aidiyet duyguları güçlendirildi. Evrak üzerinde 8 - 9 Haziran 1332 (21-22 Haziran 1916) tarihleri açıkça okunmasına rağmen müzedeki teşhirde yanlış olarak 21 Ağustos 1916 tarihi yer almaktadır (belge üzerindeki Hicri "Şabân" ayının yanlışlıkla "Şevvâl" okunması nedeniyle).



(Kaynak: Bülent Yılmaz Özel Koleksiyonu.)

Osmanlı Ordusu hava gücünde görev yapanların başlıklarında ve göğüslerinde taşıdıkları orijinal kokart ve bröve.

## Ek-50: Çanakkale Cephesi tayyare bölüğü komutanı, Ütğm. Preussner



(Kaynak: Bülent Yılmaz Özel Arşivi.)

Çanakkale Cephesinde kara tayyarelerinden oluşan tayyare bölüğü 5. Ordu emrine verildiğinde tayyare bölümünün ilk komutanı Osmanlı Ordusunda Üsteğmen rütbesiyle görev yapan Alman sivil pilot Ludwig Preussner oldu. Osmanlı Ordusu hava gücünden Ütğm. Preussner'in yağmurlu bir havadan sonra çamurlu arazide çekilen fotoğrafında görülen, kıyafetindeki özen ve duruşundaki disiplin İtilaf Devletleri Orduları hava gücünden RNAS 3. Filo komutanı Yb. Samson'un Ek-8'de sunulan fotoğrafındaki lakayt tavırla tezat teşkil etmektedir.

## Ek-51: Çanakkale Cephesi'nde Osmanlı Ordusu hava gücü, Nieuport deniz uçağı



(Kaynak: Hv.K.K. Tariçe Şube Müdürlüğü.)

Birinci Dünya Savaşı başladığında Osmanlı Ordusu'nda çok az miktarda uçak vardı. Çanakkale Boğazı'nın stratejik önemini kavrayan komutanlar görev yapmaya müsait uçakları seferberliğin ilanından kısa bir süre sonra Çanakkale'ye gönderdiler. Çanakkale Cephesi'nde Osmanlı Ordusu hava gücünde görev yapan ilk uçaklar, bir örneği fotoğrafta görülen, Fransa yapımı Nieuport deniz uçaklarındandı. Osmanlı Ordusu, İtilaf Devletleri Orduları hava gücünden altı ay önce Çanakkale Cephesinde hava gücünü kullanmaya başlamıştı; Şubat 1915'e kadar cephedeki tek hava gücü olarak rakipsiz görev yaptı.



**Ek-52: Osmanlı Ordusu hava gücü, silahsız keşif uçağına silah takılması**

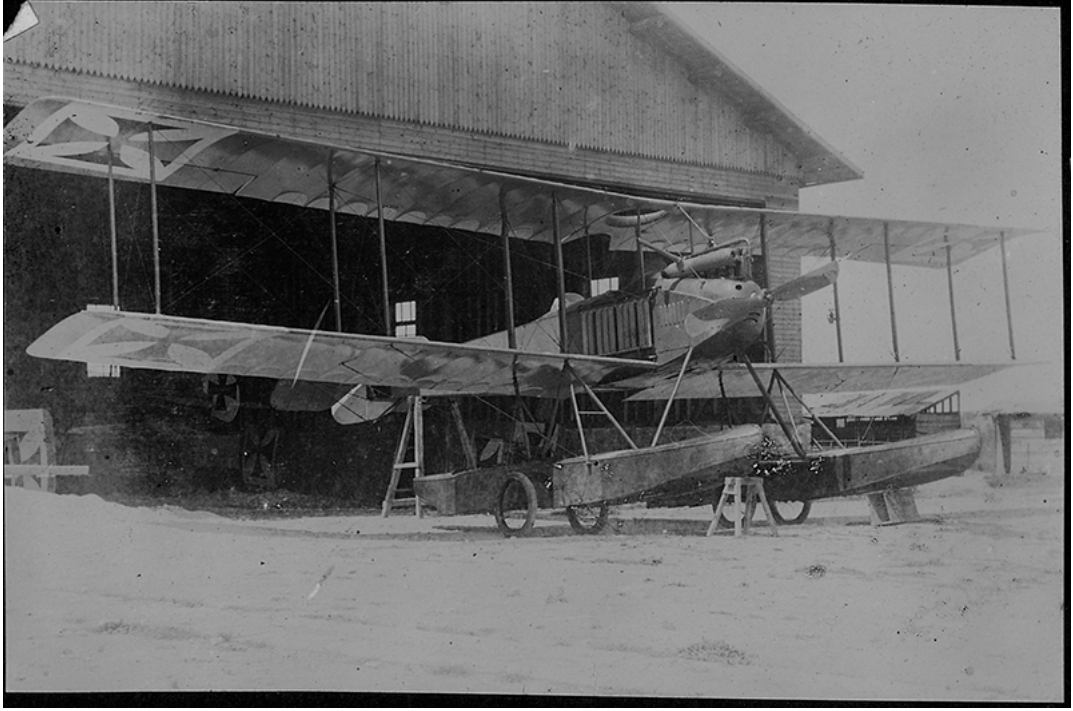


(Kaynak: Bülent Yılmaz Özel Arşivi.)



Osmanlı Ordusu havacıları kullanmakta oldukları silahsız keşif uçağına hem taarruz hem de savunma amaçlı olarak makineli tüfek takılmasını arzu ediyorlardı. Tayyare bölüğünün makinistleri ellerindeki kıt imkânlarla rağmen, demirci ocağı, örs, çekiç gibi basit aletleri kullanarak ve mevcut kaynakları en iyi şekilde değerlendirerek, etkin bir çözüm ürettiler.

### Ek-53: Çanakkale Cephesi'nde Alman Deniz Tayyare Bölüğü



(Kaynak: Bülent Yılmaz Özel Arşivi.)

Çanakkale Cephesi'nde Nara Burnu'nda konuşlanan Alman Deniz Tayyare Bölüğü'nün uçakları performans yönünden İtilaf Devletleri Orduları hava gücündeki deniz uçaklarından daha iyidiler. Silahlı deniz uçaklarının Eylül 1915'ten itibaren bölüğe katılması nitelik üstünlüğün Osmanlı Ordusu hava gücü lehine artmasına katkıda bulundu.

## Ek-54: Osmanlı Ordusu hava gücünde silahlı deniz uçakları



(Kaynak: Bülent Yılmaz Özel Arşivi.)

Osmanlı Ordusu'nun verdiği sipariş üzerine Almanya'da üretilen deniz uçaklarının üst kanadında bir delik açılarak buraya makineli tüfek taretleri yerleştirildi. Bu konumdaki makineli tüfeğin kullanımı çok pratik olmamakla beraber, uçağın performansı İtilaf Devletleri Orduları hava gücündeki deniz uçaklarından daha iyi olduğu için, makineli tüfekle donatılmış deniz uçakları Osmanlı Ordusu hava gücü için önemli bir kuvvet çarpanı oldu.

## Ek-55: Osmanlı Ordusu hava gücü, uçaksavar topu



(Kaynak: Harb Mecmuası.)

Osmanlı Ordusu Trablusgarp Savaşı'nda kazandığı tecrübe ile sahra toplarını uçaksavar topu olarak kullanabiliyordu.

**Ek-56: Osmanlı Ordusu hava gücü için üretim imkânlarının araştırılması**



(Kaynak: Bülent Yılmaz Özel Arşivi.)

Osmanlı Ordusu hava gücü komutanı Bnb. Serno her türlü teçhizat ve yedek parça ihtiyacı için Almanya'ya olan bağımlılığı azaltmak amacıyla arayışlara girdi. Ortaya koyabileceği çözüm aynı zamanda Osmanlı Ordusu'nun Almanya silah sanayi üzerinde oluşturduğu yükü de azaltacaktı. Bnb. Serno'nun girişimi neticesinde İstanbul'da incelemeler yapmak üzere gelen Alman sanayiciler ve iş adamları, büyük sanayi tesislerinin ihtiyaç duyduğu yan sanayi alt yapısı Osmanlı Devletinde olmadığı için olumsuz görüş bildirdiler.

## Ek-57: Osmanlı Ordusu hava gücü, haç işaretli uçaklar



(Kaynak: Harb Panoraması.)

“Bir tayyarenin heyet-i umûmiyyesi”

Almanya’da Alman Ordusu için üretilen uçakların üzerinde doğal olarak Alman milliyet tanıtım işareti siyah haç bulunuyordu. 1915 yılında Almanya’dan ilk uçaklar Osmanlı Devletine teslim edildiğine Çanakkale Cephesi’nin kritik durumu nedeniyle uçaklar hemen cepheye sevk edildi. Bu hareketin ne kadar isabetli olduğu 17 Mart 1915 akşamüzeri Çanakkale Cephesine varan uçağın 18 Mart günü sabah erkenden yaptığı keşif uçuşu ile İtilaf Devletleri Orduları donanmasının büyük taarruzunu daha başlamadan ortaya çıkarmasında görüldü. Yukarıda; savaş sırasında halkın moralini güçlendirmek için yayınlanan Harb Panoraması isimli resimli kitapta görülen fotoğrafın sol alt köşesinde el yazısı ile Osmanlıca olarak “Çanakkalede 18 Mart 331 (31 Mart 1915) hatırası” yazmaktadır, altında tayyareci Mehmet Ali’nin imzası vardır. Propaganda amaçlı yayında bile Osmanlı Ordusu hizmetindeki uçağın üzerindeki siyah haç işareti sansüre uğramamıştır. Bu görsel belgede de görüldüğü üzere Osmanlı Ordusu hizmetindeki uçaklar, günün şartları nedeniyle, siyah haç işareti ile uçarak görev yapmışlardır. Benzeri bir başka görsel kanıt Ek-42’de sunulmuştur. Almanya’dan gelen uçakların üzerindeki siyah haç işaretinin siyah boya ile kare şeklinde kapatılması cephedeki çatışmaların yoğunluğu azaldıktan sonra uygulanmaya başlanmıştır.

## Ek-58: Osmanlı Ordusu hava gücü, haç işaretli uçaklar



(Kaynak: Bülent Yılmaz Özel Arşivi.)

Uçaklar gibi yedek parçaları da Almanya'da Alman Ordusu için üretildiklerinden, milliyet tanıtım işareti taşıyan parçalar üzerinde doğal olarak Alman milliyet tanıtım işareti siyah haç bulunuyordu. Uçaklar veya yedek parçalar üzerindeki siyah haç işareti, cephede çatışmaların yoğun olmadığı müsait zamanda haçın kolları arasındaki alan siyah boya ile boyanarak Osmanlı Ordusu uçaklarının milliyet tanıtım işareti olan siyah kareye dönüştürülüyordu. Yukarıdaki fotoğrafta; Çanakkale Cephesi'nde hasar görmüş olan dikey dümeni Almanya'dan yedek parça olarak gelen yeni dümenle değiştirilmiş, ancak cephedeki çatışmaların yoğunluğu nedeniyle üzerindeki siyah haç işareti henüz siyah kareye dönüştürülmemiş Fokker E-III av uçağımız görülmektedir.

## Ek-59: Osmanlı Ordusu hava gücü, lojistik destek

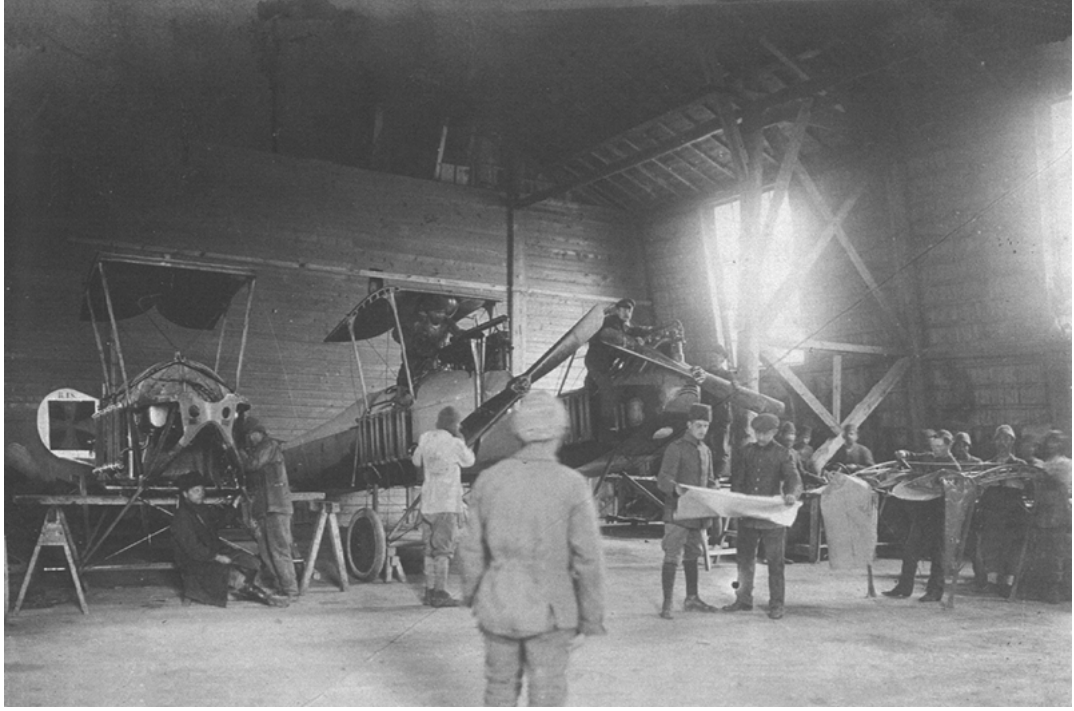


(Kaynak: Behiye Kocagöz koleksiyonu.)

Çanakkale Boğazında; cephedeki Osmanlı Ordusu birliklerinin deniz yoluyla lojistik ikmalinin sağlandığı bir iskele üzerinde cepheye sevk edilmiş uçağın nakli. İskelenin ilerisinde, boğazda biraz açıkta Nusrat mayın gemisi görülmektedir. Osmanlı Ordusu hava gücü teçhizat, yedek parça ve sarf malzemelerinin lojistik desteği için Almanya'ya bağımlıdır. Ancak; lojistik desteğin nakliyesinde ve ulaşımında adalarda konuşlanmış olan İtilaf Devletleri Ordular hava gücü kadar büyük sıkıntı çekmemektedir.



## Ek-60: Ayastefanos Tayyare Mektebinde lojistik hizmetleri



(Kaynak: Yeşilköy Hava Müzesi arşivi.)

Almanya'dan gönderilen hava gücü teçhizatının ilk işlemleri Ayastefanos Tayyare Mektebi'ndeki atölyelerde yapılıyor ve ihtiyaca göre cephedeki birliklere dağıtılıyordu. Soldaki uçağın kuyruğundaki siyah haç işaretinin kollarının arasının boyanarak Osmanlı Ordusu hava gücünün milliyet tanıtım işareti siyah kareye dönüştürüldüğü seçilebiliyor.

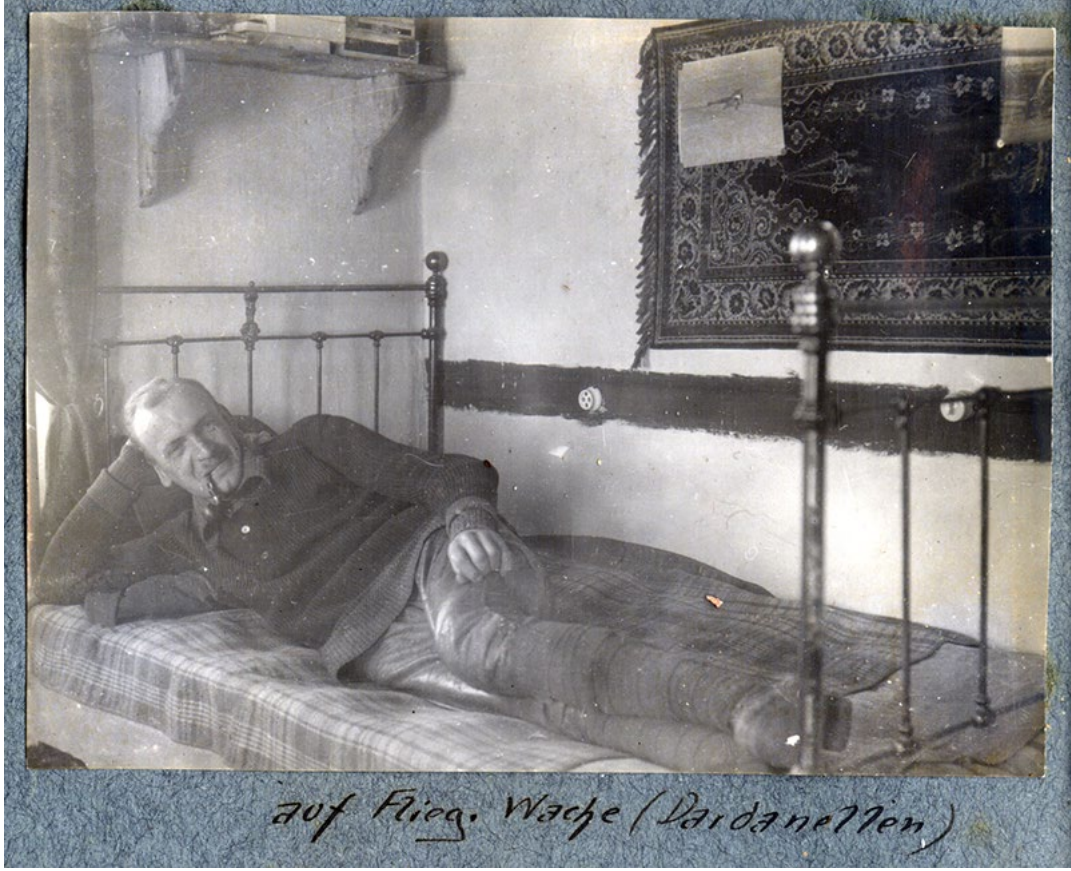
## Ek-61: Osmanlı Ordusu hava gücü, bakım onarım üstünlüğü



(Kaynak: Bülent Yılmaz Özel Arşivi.)

İtilaf Devletleri Orduları hava gücü adalardaki havaalanlarında barınak sıkıntısı çektiği için bakım-onarım çalışmalarını rüzgâr, soğuk gibi hava koşullarından kolay etkilenen bez hangarlarda veya açık hava yapıyordu. Osmanlı Ordusu hava gücü aynı faaliyetleri ahşap hangarlarda, kötü hava koşullarından korunaklı şekilde yapabiliyordu.

## Ek-62: Osmanlı Ordusu hava gücü, barınak imkânları



(Kaynak: Bülent Yılmaz Özel Arşivi.)

Çanakkale Cephesi'nde görev yapan alman havacı Ütgm. Emil Meinecke'nin kaldığı ev havaalanına çok yakındı. Her an bir alarm işareti ile göreve çağrılmaya hazır olarak bekliyordu. Zamanına göre her türlü konfora sahip olan evin duvarındaki halı klasik Türk evi temasını taşıırken, halının üzerine iliştirilmiş olan Fokker av uçağı fotoğrafı Ütgm. Meinecke'ye görevini hatırlatıyordu.

### Ek-63: Osmanlı Ordusu hava gücü, barınak ve kıyafet imkânları



(Kaynak: Bülent Yılmaz Özel Arşivi.)

Çanakkale Cephesi'nde görev yapan meteoroloji birliğinin personeli kendi binalarının önünde. Arkada ayakta duran subayların kıyafetlerinde bile belli bir çeşitlilik olduğu, üniforma ve kıyafet sıkıntısı nedeniyle tek tip giyinemedikleri görülüyor. Kıyafet sıkıntısı önde yerde oturan personelde daha belirgin olarak görülüyor. En soldaki askerin ayağındaki günlük ayakkabı hariç kıyafeti nispeten nizami askeri kıyafet. Ortadaki personelin kıyafetinin de kısmen nizami olduğu görülüyor. Sağdaki personel ise kıyafetini yerel imkânlarla sivil elbiselerle tamamlamış görünüyor.

## Ek-64: Osmanlı Ordusu hava gücü, havaalanı konuş üstünlüğü



(Kaynak: Bülent Yılmaz Özel Arşivi.)

Fotoğrafın sol alt tarafından başlayıp ortasına doğru uzanan ağaç sırasının bittiği yerde, ağaçların arkasında üzeri ağaç dallarıyla örtülerek gizlenmiş ahşap hangar güçlükle seçiliyor. Fotoğrafın ortasını soldan sağa geçen telgraf hattı böyle mania bulunan bir yerde havaalanı olamayacağını düşündürüyor. Oldukça alçak irtifadan uçarken çekilmiş bu fotoğrafta zorlukla seçilen detaylar, Osmanlı Ordusu hava gücünün doğal coğrafi yapıyı kendi lehine ne kadar iyi kullandığını gösteriyor. Ek-30'da İtilaf Devletleri Orduları hava gücünün Bozcaada'da çıplak arazide açık bir hedef olarak görülen havaalanı fotoğrafı ile kıyaslandığında Osmanlı Ordusu hava gücünün konuş unsuruyla ilgili üstünlüğü açıkça fark ediliyor.

## Ek-65: Osmanlı Ordusu hava gücü, meteoroloji üstünlüğü



(Kaynak: Bülent Yılmazlar Özel Arşivi.)

Gelibolu Yarımadasında kurulmuş olan meteoroloji istasyonu Osmanlı Ordusu hava gücüne güvenle görev yapmasını sağlayacak meteoroloji bilgisini yerel olarak, doğru ve hızlı biçimde sunuyordu.

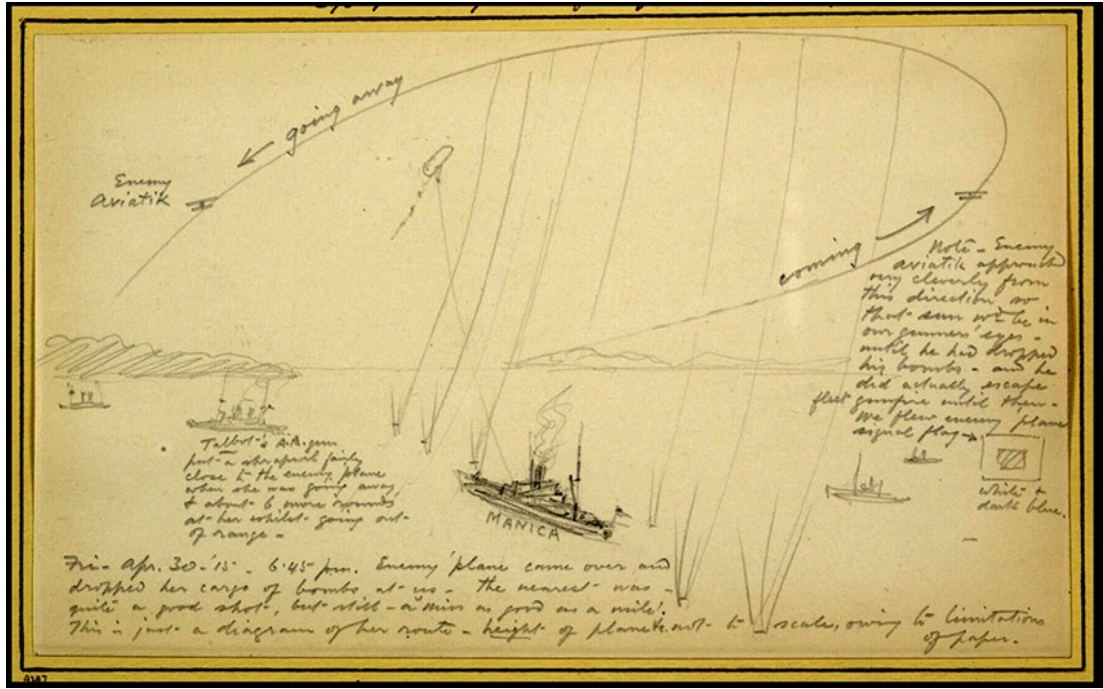
## Ek-66: Osmanlı Ordusu hava gücü, silahlı keşif uçağı üstünlüğü



(Kaynak: Bülent Yılmaz Özel Arşivi.)

Albatros C I keşif uçakları rasıd yerindeki tarete yerleştırilmiş makineli tüfekle geniş bir atış sahasına sahipti. Fotoğrafta görülen Albatros C III uçağında bir de pilotun kullanabildiğı, pervane arasından motorla senkronize olarak öne doğru ateş edebilen makineli tüfek bulunuyordu. Performansı İtilaf Devletleri Orduları hava gücündeki uçaklara göre daha iyi olan Albatros C-serisi silahlı keşif uçakları Osmanlı Ordusu hava gücünün Çanakkale semalarında hava üstünlüğünü ele geçirmesine öncülük etti.

## Ek-67: Osmanlı Ordusu hava gücü, Manica balon gemisine havadan bombardıman taarruzu



(Kayak: IWM ART4297)

Manica balon gemisinden yükselen uçurtma balonun gözetleme ve topçu atış tanzimi görevini engellemek için Osmanlı Ordusu hava gücüne ait bir uçak tarafından gerçekleştirilen havadan bombardıman taarruzunun, olayın tanığı bir İtilaf Devletleri Orduları askeri tarafından çizilmiş resmi.



## Ek-68: Osmanlı Ordusu hava gücü, aldatma yöntemi



(Kayak: Bülent Yılmaz Özel Arşivi.)

Osmanlı Ordusu hava gücü tarafından kurulan sahte hangar ve ahşap malzemedен yapılmış uçak maketi. İtilaf Devletleri Orduları hava gücü yukarıdan yaptığı keşiflerde bu mekânın gerçek bir havaalanı olduğunu sandı. Buraya yaptığı havadan bombardıman taarruzları ile Osmanlı Ordusu hava gücüne zarar verdiğini sanıyordu. İtilaf Devletleri Orduları hava gücünün sahte havaalanına yaptığı taarruzlar bomba israfına ve uçaklarının yıpranmasına neden oluyordu.

**Ek-69: Osmanlı Ordusu hava gücü, İtilaf Devletleri Orduları hava gücü havaalanına yapılan bombardıman harekâtı**



(Kaynak: Revue de l'Armée de l'Air, #91, s. 176)

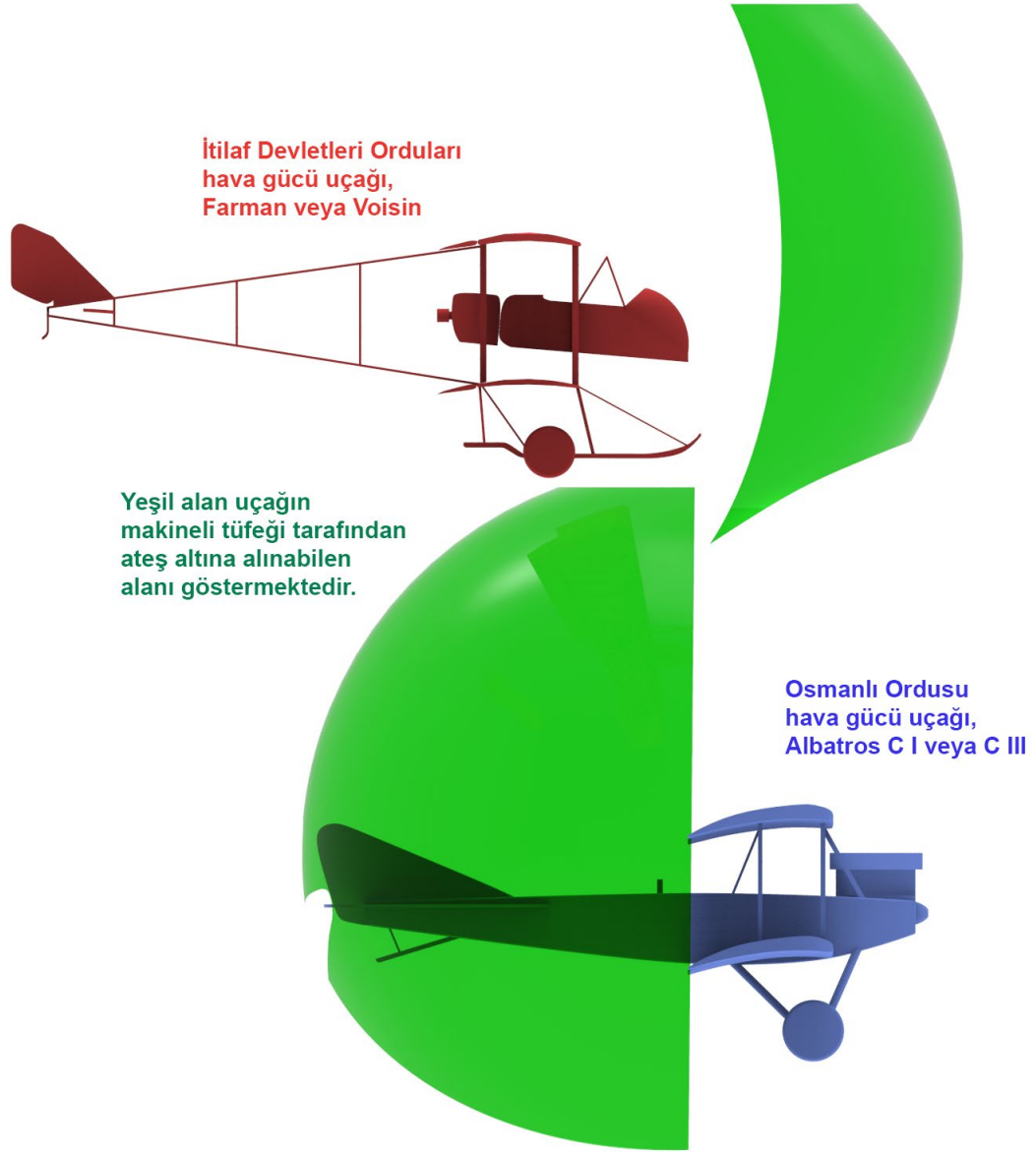
Osmanlı Ordusu hava gücünün Bozcaada'da Fransız MF98T Filosunun havaalanına bombardıman taarruzunda hangarın önüne isabet eden bomba.



(Kayak: Bruce Robertson koleksiyonu.)

Osmanlı Ordusu hava gücü tarafından İtilaf Devletleri Orduları hava gücünün Bozcaada'daki havaalanına düzenlenen bombardıman taarruzundan sonraki durum. İtilaf Devletleri Orduları hava gücüne ait iki uçağın tamamen tahrip olmuş enkazı görülmektedir.

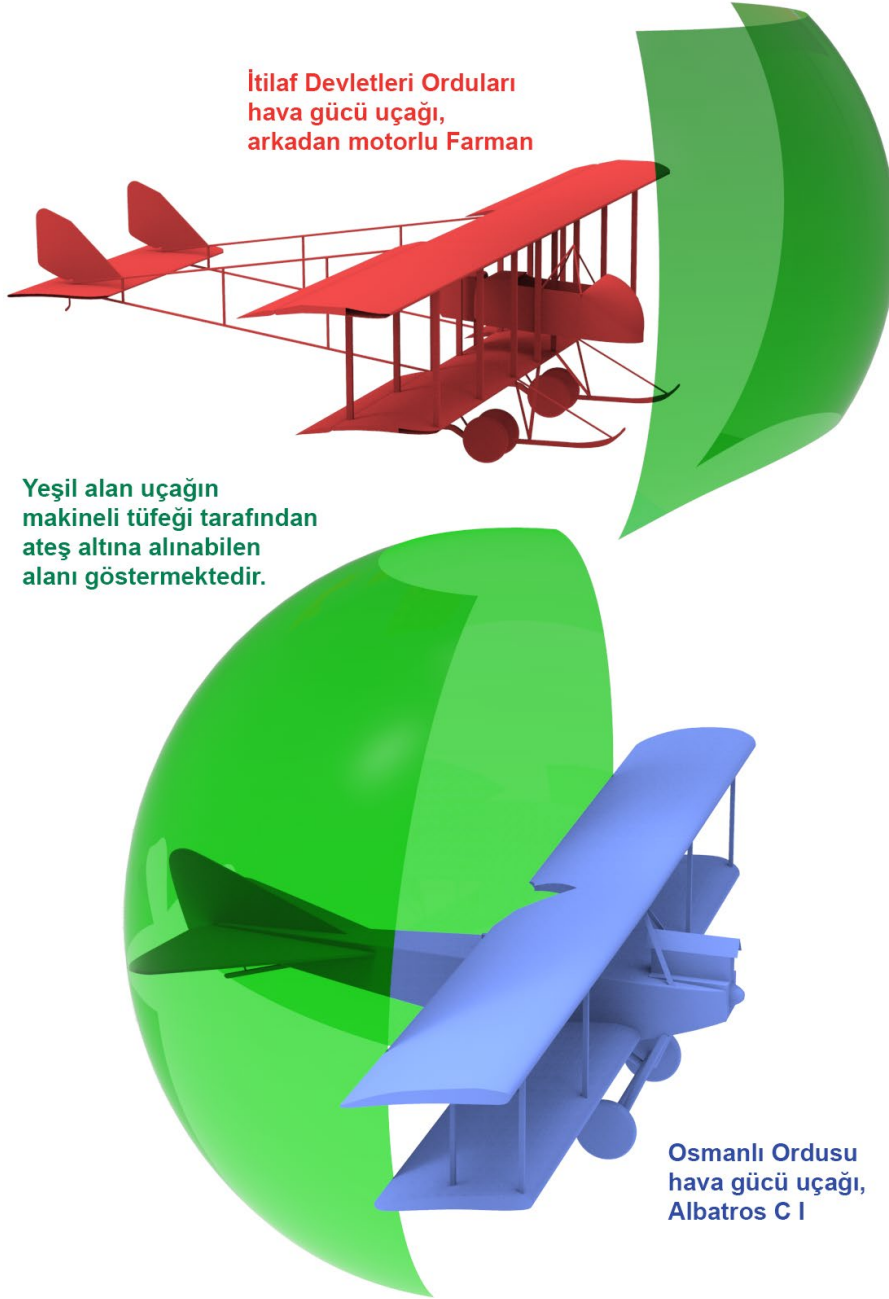
## Ek-70: Osmanlı Ordusu hava gücü, silahlı keşif uçakları muharebe üstünlüğü



(Grafik canlandırma: Hakan Yılmaz)

Albatros C I keşif uçakları rasıd yerindeki tarete yerleştirilmiş makinelî tüfekle geniş bir atış sahasına sahipti; çevresinin % 37.5'ini ateş altına alabiliyordu. İtilaf Devletleri Orduları hava gücünün arkadan motorlu uçaklarının makinelî tüfek atış sahası daha küçüktü; çevresinin ancak % 22'sini ateş altına alabiliyordu. Manevra kabiliyeti ve aerodinamik performans üstünlüğü ile Albatros C I uçaklarının kuvvet çarpanı üç-dört kat daha büyüktü.

## Ek-71: Osmanlı Ordusu hava gücü, silahlı keşif uçakları muharebe üstünlüğü



(Grafik canlandırma: Hakan Yılmazer)

Manevra kabiliyeti ve aerodinamik performans daha yüksek olan Albatros C I keşif uçağı, Farman uçağının biraz altından ve arkasından taarruz ederek uçağın mürettebatının kör noktasında kalabiliyor. Görünmeden rakibine aniden yanaşıp, iyice yakınına geldiğinde sağ veya sol yanına girerek, Farman uçağının makinelı tüfeğinin atış alanı içine girmeden rakibinin motorunu veya gövdesini vurabiliyor.

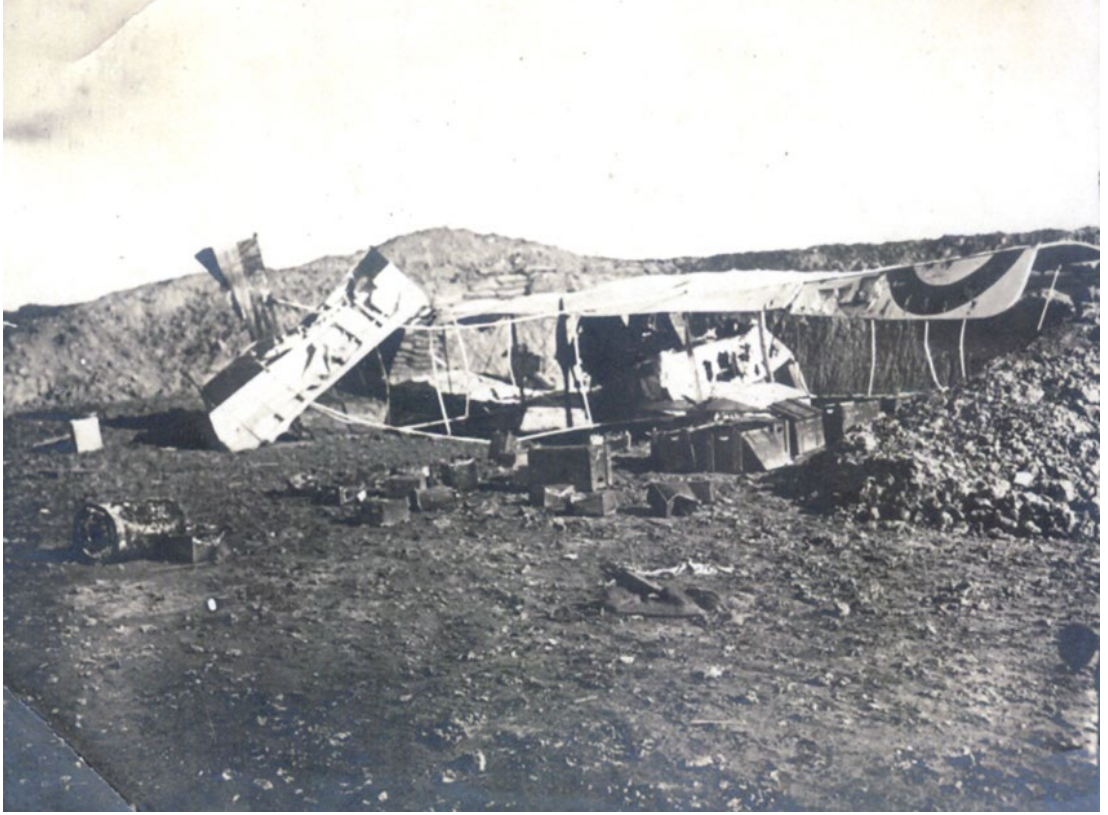
**Ek-72: Osmanlı Ordusu hava gücü, Fokker av uçakları muharebe üstünlüğü**



(Kaynak: Behiye Kocagöz koleksiyonu.)

6 Ocak 1916'da Osmanlı Ordusu hava gücünde, Çanakkale Cephesi'nde 6. Tayyare Bölüğünde görev yapan Yzb. Buddecke'nin kullandığı Fokker av uçağı ile hava muharebesinde vurularak düşürülen Fransız hava gücüne ait Farman uçağının enkazı ve enkazın önünde uçağın pilotu Jules Lecomte'nin cansız bedeni.

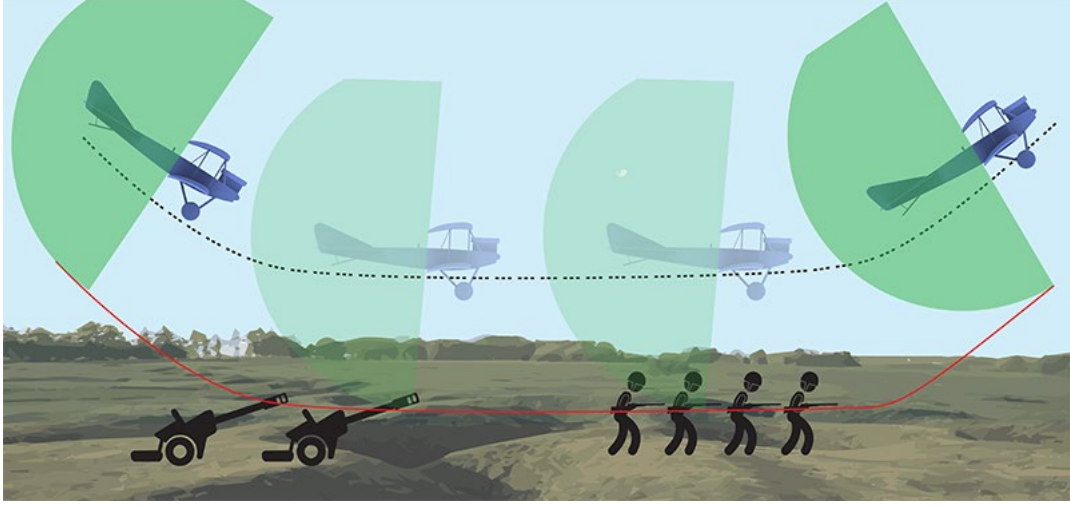
**Ek-73: Osmanlı Ordusu hava gücü, Fokker av uçakları muharebe üstünlüğü**



(Kaynak: Bülent Yılmaz Özel Arşivi; Lance J. Bronnenkant katkısıyla.)

8 Ocak 1916'da Osmanlı Ordusu hava gücünde, Çanakkale Cephesi'nde 6. Tayyare Bölüğünde görev yapan Ütğm. Theodor Croneiss hava muharebesinde RNAS 2. Filo'ya ait Voisin III uçağını vurdu. Sedülbahir'de tahliye hazırlıklarını yapan İngiliz Ordusu birlikleri içine mecburi iniş yapan mürettebat uçağı parçalayarak terk etti.

## Ek-74: Osmanlı Ordusu hava gücü, yakın hava desteği harekâtı



(Grafik canlandırma: Hakan Yılmaz)

Osmanlı Ordusu hava gücündeki silahlı keşif uçakları, rasıd yerinde tarete yerleştirilmiş makineli tüfeğin yere doğru sahip olduğu geniş atış sahası sayesinde etkin olarak yakın hava desteği harekâtı gerçekleştirebiliyordu. İtilaf Devletleri Orduları uçaklarındaki makineli tüfeklerin yere doğru atış sahası çok daha az olduğundan yakın hava desteği harekâtında etkinlikleri düşüktü.

## Ek-75: Osmanlı Ordusu hava gücünün üstünlüğü



سددالبحر اوزرنده كلارك رسیده کوربان هیئته بوسائر یاغدیرمقده ایکن قارشیدن هولالان طیاره مزك شدتی سولق اوكسندہ نپه اوغرادیفی شاشیران و فرارده وقت بولامیان چفت سطحی بر فرانسز طیاره سنك طیاره مزله بر چاریك ساعت قدر هوایی محاربه و متریالوز آتشی نتیجه سنده دشمنك راصدی بروج و بلوقی مقتولا ترسنه چوریلرک بره اینوب تسلیم اولدیقی هرده آلتان فوتوغرافیدر رسمی آریبه کوشه یه درج ایشدیکنز طیاره یی ملازم « بودککه » بو وقعه نك قهرمانی اولوب یو کره یوز باشیلغه ترفیع و آلتون لیاقت مدالیه سیله تظلیف ایشش و شمدی یه قدر بو ساحه ده دوت دشمن طیاره سی اسقاطه موفق اولشدر .

سددالبحر اوزرنده طیاره مزك آجیدی بر محاربه هواییه نتیجه سنده مغلوبا بره این بر دشمن طیاره سنك عاقبتی

Kaynak: Harb Mecmuası, Sayı 5, Şubat 1331 (1916), s. 67.

“Sedd-ül Bahir üzerine gelerek resimde görülen heyete bombalar yağdırmakta iken karşıdan havalanan tayyaremizin şiddetli savleti önünde neye uğradığını şaşırان ve firara da vakit bulamayan çift satırlı bir Fransız tayyaresinin tayyaremizle bir çeyrek saat kadar havai muharebe ve mitralyöz ateşi neticesinde düşmanın rasıdı mecruh ve pilotu maktülen tersine çevrilerek yere inip teslim olduğu sırada alınan fotoğraftır. Resmini ayrıca köşede derç ettiğimiz tayyareci mülazım «Budekke» bu vakanın kahramanı olup bu kere yüzbaşılığa terfi ve altın liyakat madalyasıyla taltif edilmiş ve şimdiye kadar bu sahada dört düşman tayyaresini iskâte muvaffak olmuşur.”

**“Sedd-ül Bahir üzerinde tayyaremizin açtığı bir muharebe-i havaiye neticesinde mağluben yere inen bir düşman tayyaresinin akıbeti”**

Çanakkale Cephesinde Osmanlı Ordusu 6. Tayyare Bölüğünde görev yapan Alman havacı Yzb. Buddecke'nin 12 Ocak 1916'da Çanakkale semalarında Fokker av uçağı ile taarruz ederek hava muharebesi neticesinde düşürdüğü İngiliz hava gücüne ait uçağıın enkazı önünde Başkomutan Vekili İsmail Enver ve kurmay heyeti; Çanakkale Cephesi'nde Osmanlı Ordusu hava gücünün hiçbir can kaybı vermeden elde ettiği, İtilaf Devletleri Ordularının Gelibolu Yarımada'sını tahliyesinden önce teyit edilmiş dört hava zaferiyle birlikte toplamda altıncı teyit edilmiş hava zaferine tanıklık ediyorlar.



## KAYNAKÇA

### 1. ARŞİV BELGELERİ

Bundesarchiv-Militärarchiv, **MSg2 / 10875**: Nachlass des Erich Serno, Personalbogen, 1915-1918

Bundesarchiv-Militärarchiv, **MSg2 / 10876**: Ausbau, Organisation und Tätigkeit der türkischen Luftstreitkräfte im 1. Weltkriege

Bundesarchiv-Militärarchiv, **MSg109 / 10849**

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Deniz Müzesi Komutanlığı Arşivi, **0005-Fabrikalar 134\_93**

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Deniz Müzesi Komutanlığı Arşivi, **Güverte Yüzbaşı Hüseyin Sedat sicil dosyası**

The National Archives, **ADM 53/34098**, (Ship's Log, HMS Ark Royal, 9 December 1914 - 30 April 1915)

The National Archives, **ADM 53/34099**, (HMS Ark Royal Log, 1 May 1915-31 Jul 1916)

The National Archives, **ADM 53/35180**, HMS Ben-my-Chree, Copy of Log for Month of June 1915

The National Archives, **ADM 53/35181**, HMS Ben-my-Chree, Copy of Log for Month of July 1st to 31st 1915

The National Archives, **ADM 53/67111**, (Ship's Log, HMS Vengeance, 1st February 1915 - 3rd May 1915)

The National Archives, **ADM 137/177**, folio 397-505, (RNAS operations reports, Dardanelles, 12-23 Nov 1915)

The National Archives, **AIR 1/361/15/228/50**

The National Archives, **AIR 1/664/17/122/699**, (RNAS Report of Flights, Dardanelles, 28 March - 9 November 1915)

Genelkurmay ATASE Arşivi, **BHK-226-145-001-13**

Genelkurmay ATASE Arşivi, **BHK-226-145-001-38**

Genelkurmay ATASE Arşivi, **BLH-174-69-001-10**

Genelkurmay ATASE Arşivi, **BLH-174-69-001-12**

Genelkurmay ATASE Arşivi, **BDH-1389-2-18**

Genelkurmay ATASE Arşivi, **BDH-1389-2-23**

Genelkurmay ATASE Arşivi, **BDH-1389-2-23a**

Genelkurmay ATASE Arşivi, **BDH-1389-3-18**

Genelkurmay ATASE Arşivi, **BDH-1437-232-2**

Genelkurmay ATASE Arşivi, **BDH-1437-232-4**

Genelkurmay ATASE Arşivi, **BDH-3402-13-008-03**

Genelkurmay ATASE Arşivi, **BDH-3402-13-014**

Genelkurmay ATASE Arşivi, **BDH-3402-13-015**

Genelkurmay ATASE Arşivi, **BDH-3402-13-016**

Genelkurmay ATASE Arşivi, **BDH-3402-13-028-02**

Genelkurmay ATASE Arşivi, **BDH-3436-19-10-1**

Genelkurmay ATASE Arşivi, **BDH-3438-27-2**

Genelkurmay ATASE Arşivi, **BDH-3438-27-6**

Genelkurmay ATASE Arşivi, **BDH-3438-27-9-2**

Genelkurmay ATASE Arşivi, **BDH 4616-33-001-144**

Bülent Yılmaz Özel Arşivi; Osmanlı/Türk havacılık tarihi belgeler, görseller  
(fotoğraflar, haritalar, kartpostallar, resimler, objeler)

## 2. ANSİKLOPEDİ ve SÖZLÜKLER

Akbayar, Nuri, **Osmanlı Yer Adları Sözlüğü**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2001.

**Deniz Harp Terimleri Sözlüğü (DKS 151-1 (A)), Cilt I**, Dz.K.K. Basımevi, 1994.

Develioğlu, Ferit, **Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lûgat**, Aydın Kitabevi Yayınları, 1993.

Gazi Ahmed Muhtar Paşa, **Takvîmü's Sinîn**, Genelkurmay Basımevi, 1993.

**İngilizce - Türkçe Askerî Terimler Sözlüğü Ö/T 320-5-1**, Erkânıharbiyei Umumiye Basımevi, 1956.

**İngilizce - Türkçe Askeri Terimler Sözlüğü**, T.C. Genelkurmay Başkanlığı, K.K. Basımevi ve Basılı Evrak Depo Müdürlüğü, 2001.

İntepe, Kemal (çev.), **Havacılık Terimleri Sözlüğü**, Hava Basımevi, 1956.

İntepe, Kemal, **Askerî Havacılık Taktik ve Teknik Terimler Ansiklopedisi (İngilizce-Türkçe)**, Hv. Bas. ve Neş. Md.lüğü, 1980.

**NATO Glossary of Terms and Definition AAP-06**, NATO, 2014.

Nicholls, C. S. (ed.), **Dictionary of National Biography-Missing Persons**, Oxford University Press, 1993.

Sezen, Tahir, **Osmanlı Yer Adları**, BOA, Ankara, 2006.

## 3. BASILI ESERLER

### A. Yüksek Lisans ve Doktora Tezleri

Ash, Eric, **Sir Frederick H. Sykes and the Air Revolution 1912-1918**, University of Calgary, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), 1995.

- Aşkar, Özgür, **Osmanlı Devleti'nin Çanakkale Cephesi'nde Askerî Donatımı**, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), 2006.
- Atabey, Figen, **Çanakkale Savaşları'nın Deniz Cephesi**, Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), 2010.
- Bingöl, Mehmet Ali, **Rus Kaynaklarına Göre Çanakkale Savaşı**, Marmara Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), 2006.
- Cesario, Bradley M., **“Trafalgar Refought”: The Professional and Cultural Memory of Horatio Nelson During Britain's Navalist Era, 1880-1914**, Texas A & M University, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), 2011.
- Çelik, Ahmet, **II. Meşrutiyet Döneminde Türk Hava Kuvvetleri**, Selçuk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), 2004.
- Çoban, Muzaffer, **Predicting Battle Outcomes with Classification Trees**, Naval Postgraduate School, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), 2001.
- Duran, Mustafa, **Cumhuriyet Dönemi Türk Şiirinde Çanakkale Muharebeleri ve Etkileri**, Sakarya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), 2008.
- Erdemir, Lokman, **Sebepler ve Sonuçlarıyla Çanakkale Savaşları (Sosyal Tarih Açısından)**, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), 2008.
- Esenkaya, Ahmet, **Türk basınında Çanakkale Muharebeleri (Kasım 1914-Şubat 1916)**, Hacettepe Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, (Yayınlanmamış Doktora Tezi - 125089), 2003.
- Güven, Senem, **Hatırat Türü Eserlerde Çanakkale Muharebeleri**, Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), 2007.

- Hatip, Salih Murad, **Çanakkale Boğazı (Bahr-i Sefid Boğazı) Savunma Sistemi 1770-1918**, Hacettepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), 2013.
- İnan, Gaye, **Kuruluşundan Ulusal Kurtuluş Savaşı Sonuna Kadar Türk Havacılığı**, İstanbul Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), 2005.
- Jones, Benjamin, **Ashore, Afloat and Airborne: The Logistics of British Naval Airpower, 1914-45**, University of London King's College, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), 2007.
- Kandaş, Abdullah Burak, **Çanakkale Savaşları'nda İtilâf Donanması'na Vurulan Büyük Darbe (Mayıs 1915 Harekâtı)**, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yüksek Lisans Tezi), 2015.
- Kara, Hatice Işıldak, **Çanakkale Savaşları'na Fiilen Katılan Türk ve Alman Generaller**, Dumlupınar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), 2009.
- Karataş, Murat, **Haritalarla Çanakkale Savaşları**, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yüksek Lisans Tezi), 2006.
- Keskin, Özgür, **Çanakkale Muharebeleri'nde Türk Ordusu'nun Lojistik Faaliyetleri**, Kara Harp Okulu, Savunma Bilimleri Enstitüsü, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), 2007.
- Koç, Kemal, **1. Dünya Savaşı'nda Çanakkale Boğazı ve Marmara'da Denizaltı Muharebeleri**, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), 2012.
- Kurt, Emin, **Türkiye'de Ana Jet Üslerinin Kuruluşu ve Gelişimi**, Ankara Üniversitesi, Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), 2011.

- Kurt, Emin, **Türk Hava Kuvvetlerinin Kuruluşunda Bağış ve Yardımlar (1911-1914)**, Ankara Üniversitesi, Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), 2018.
- Morley, Robert M, **Earning Their Wings: British Pilot Training, 1912-1918**, University of Saskatchewan, Department of History, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), 2006.
- Mullen, Leslie, **Truth in Photography: Perception, Myth and Reality in the Postmodern World**, University of Florida, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), 1998.
- Oran, Soner, **Çanakkale Savaşında Türk Hava Harekatı (Mart 1915-Ocak 1916)**, Ankara Üniversitesi, Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), 2006.
- Özen, Neslihan, **Türk Basımında (Tanin, İkdâm, Tercüman-ı Hakikat, Vakit, Servet-i Fünun) Çanakkale Savaşları (1914-1918)**, Erciyes Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), 2004.
- Philbin, Tobias Raphael, **Admiral Hipper as Naval Commander**, University of London King's College, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), 1975.
- Pugh, James Neil, **The Conceptual Origins of the Control of the Air: British Military and Naval Aviation, 1911-1918**, The University of Birmingham, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), 2012.
- Raymond, Allen D., **Assessing Combat Power: A Methodology for Tactical Battle Staffs**, U.S. Army Command and General Staff College, School of Advanced Military Studies, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), 1991.
- Sayılr, Burhan, **Çanakkale Kara Savaşları Öncesi ve Sırasında Psikolojik Harekât Faaliyetleri**, Askerlerin Psikolojileri ve İçinde Buldukları Koşullar (Mart 1915-Ocak 1916), Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), 2005.

- Smith, Kevin B., **The Calculus of War: The Role and Use of Quantitative Decision Aids at the Tactical Level of War**, U.S. Army Command and General Staff College, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), 1993.
- Şen, Sabahattin, **Türkiye’de Modernleşme - Ordu ve Askeri Havacılık**, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), 1992.
- Tokgöz, Ahmet, **Çanakkale Savaşları ile Normandiya Çıkarması’nın Uluslararası Politika Açısından Karşılaştırmalı Tahlili**, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), 2011.
- Topal, Ali, **The Effects of German Military Commission and the Balkan Wars on the Reorganization and Modernization of the Ottoman Army**, Naval Postgraduate School, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), 2013.
- Uralman, N. Hanzade, **Müze Halkla İlişkileri Aracılığıyla Kentlilik Bilinci Oluşturma: Çanakkale’deki Müzelerin Değerlendirilmesi**, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), 2012.
- Ünalın, Esen, **Türk Askeri Havacılığının Kuruluş Dönemi (1909-1913)**, Hacettepe Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), 1996.
- Yalçın, Osman, **Türk Hava Kuvvetlerinin Teşkilatlanma Tarihi**, Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), 2004.
- Yalçın, Osman, **Türk Hava Harp Sanayi Tarihi**, Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), 2008.
- Yılmaz, Ahenk, **Architectural Memorialisation of War: Ars Memoriae and the Landscape of Gallipoli Battles**, İzmir Institute of Technology, Graduate School of Engineering and Sciences, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), 2008.

Yılmaz, Celal, **Çanakkale Savaşları ve Türk Ordusu**, Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), 1999.

## **B. Resmi Tarihçe Yayınları**

**Air Power Review, Special Edition**, Spring 2013, Center for Air Power Studies, 2013.

Aker, Şefik, **Çanakkale - Arıburnu Savaşları ve 27. Alay** (99 Sayılı Askeri Mecmua'nın Tarih Kısmı), Askeri Matbaa, 1935.

**Archives de l'Aéronautique Militaire de la Première Guerre Mondiale**, Service historique de la Défense, 2008. ISBN 978-2-1109-6328-4.

Arı, Kemal, **Birinci Dünya Savaşı Kronolojisi**, Genelkurmay Basımevi, 1997. ISBN 975-709-120-X.

Aspinall-Oglander, C. F., **History of the Great War: Military Operations, Gallipoli, Vol. I**, Imperial War Museum, 1992. ISBN 0-89839-175-X.

Avcı, Cenk, **Çanakkale Cephesi'nde Hava Savaşları**, Genelkurmay ATASE Yayınları, 2009.

**Balkan Harbi Kronolojisi**, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1999.

Belen, Fahri, **Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, 1915 yılı hareketleri**, Kara Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, 1964.

**Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, I nci Cilt**, Genelkurmay Basımevi, 1970.

**Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Vnci Cilt, 1nci Kitap, Çanakkale Cephesi Harekâtı**, Genelkurmay Basımevi, 1993.

**Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Vnci Cilt, 2nci Kitap, Çanakkale Cephesi**, Genelkurmay Basımevi, 1978.

**Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Vnci Cilt, 3ncü Kitap, Çanakkale Cephesi Harekâtı**, Genelkurmay Basımevi, 1980.



**Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, VIIIinci Cilt, Deniz Harekâtı,** Gnkur Basımevi, 1976.

**Birinci Dünya Harbi, IXncu Cilt, Türk Hava Harekâtı,** Genelkurmay Basımevi, 1969.

Buchan, John, **A History of the Great War, Volume I,** Houghton Mifflin Company, 1923.

Christienne, Charles, Pierre Lissarrague, **Historie de L'Aviation Militaire Française,** Charles-Lavauzelle, 1980.

Corbett, Julian, **History of the Great War: Naval Operations, Vol. II,** Longmans, Green and Co., 1921.

Corbett, Julian, **Harekât-ı Bahriye** (çev. Alî Rızâ Seyfi), Cild 3, Deniz Matbaası, 1928.

**Çanakkale 1915 (CD),** Türk Tarih Kurumu, 2001.

**Dardanelles Commission, First Report,** His Majesty's Stationary Office, 1917.

Desgouttes, Norbert, **Commandements Aéronautique Navale (1912-2013),** Association pour la Recherche de Documentation sur l'Histoire de l'Aéronautique Navale, 2013.

**Field Manual 101-5: Staff Organization and Operations,** Department of the Army, 1997.

**Geçmişten Günümüze Hava Gücünün Kullanılması,** Hava Harp Akademisi Komutanlığı, 2009.

Gordon, Schmucl L., **Dimensions of Quality, A New Approach to Net Assessment of Airpower,** Jaffee Center for Strategic Studies, Tel Aviv University, 2003. ISBN 965-459-050-6.

**Hava Gücü Analizi** (yayınlanmamış taslak), Hava Harp Akademisi Komutanlığı, Harp Akademileri Basımevi, 2010.

**I Primi Voli Di Guerra Nel Mondo**, Ufficio Storico Dell'Aeronautica Militare, 1961.

Jones, H. A., **History of the Great War: The War in the Air, Vol. 2**, Hamish Hamilton, 1969.

Jones, H. A., **The War in the Air, Vol. III**, Oxford University Press, 1931.

Kansu, Yavuz, Sermet Şensöz, Yılmaz Öztuna, **Havacılık Tarihinde Türkler 1**, Hava Kuvvetleri Basım ve Neşriyat Md.lüğü, 1971.

Keyüsk, Mazlum, **Türk Havacılık Tarihi 1912-1914, Birinci Kitap**, Uçuş Okulları Basımevi, 1950.

Keyüsk, Mazlum, **Türk Havacılık Tarihi 1914-1916, İkinci Kitap, Birinci Cilt**, Hava Basımevi, 1951.

Kural, Fethi, **Kuruluş Yıllarında Türk Askeri Havacılığı Belgeleri (1909-1913)**, Hv. Bas ve Neş. Md.lüğü, 1974.

Kurter, Acun, **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi - I**, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, 2002.

Kurter, Acun, **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi, Cilt I - V**, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, 2006.

**Kuvvet Mukayese ve Silahlanma Eğilimi Analiz Modeli (KUMSAN)**, Gnkur. BİLKARDEM Bşk.lğ, 2003.

**Laws and Customs of War**, Hague, 18 October 1907, Chapter II, Article 6.

**Les Armées Françaises dans la Grande Guerre, Tome VIII-1er Volume, Annexes-1er Volume**, Ministère de la Guerre, 1924.

**Les Manœuvres d'Armée en Picardie**, La Societe Anonyme de L'Imprimerie de Vaugirard, (1910).

Malleterre, Pierre-Marie-Gabriel, **Études et Impressions de Guerre**, Première Série 1914-1915, Jules Tallandier, 1917.

Marder, Arthur J., **From the Dreadnought to Scapa Flow, Vol. I**, Oxford University Press, 1961.

Martel, Rene, **L'Aviation Française de Bombardement**, Paul Hartmann Editeur, 1939.

McInally, John, **EUROCONTROL History Book**, Eurocontrol, 2011.

**Milli Mücadele Albümü**, Genelkurmay Personel Başkanlığı ATASE Daire Başkanlığı Yayını, 2016.

**Moltkes Militärische Werke, II**, Ernst Siegfried und Sohn, 1900.

Mühlmann, Carl, **Der Kampf um die Dardanellen 1915**, Gerhard Stalling, 1927.

Neumann, Georg Paul, **Deutschen Luftstreitkräfte im Weltkrieg**, Ernst Siegfried Mittler und Sohn, 1920.

**Notes on Climate and Other Subjects in Eastern Mediterranean and Adjacent Countries**, His Majesty's Stationary Office, 1916.

**Osmanlı Belgelerinde Çanakkale Muharebeleri II**, Başbakanlık Basımevi, 2005.

**Osmanlı İmparatorluğu'nun Siyasi ve Askeri Hazırlıkları ile Harbe Girişi** (2. Baskı), Gnkur. 2014.

Raleigh, Walter, **The War in the Air, Vol. I**, The Clarendon Press, 1922.

Regan, J. M., F. M. Downey, **The TASCFORM Methodology: A Technique for Assessing Comparative Force Modernization**, Office of the Assistant Secretary of Defense, Virginia, 1993.

Roskill, S. W. (ed.), **Documents Relating to the Naval Air Service, Volume I, 1908-1918**, The Navy Records Society, 1969.

**ST-100, Battle Book, Chapter 10 Battlefield Calculations, Section III. Relative Combat Power**, U.S. Army Command and General Staff College, 2000.

**Statistics of the Military Effort of the British Empire During the Great War**, The War Office, 1922.

Supf, Peter, **Das Buch der deutschen Fluggeschichte I**, Verlagsanstalt Hermann Klemm AG, 1935.

Supf, Peter, **Das Buch der deutschen Fluggeschichte II**, Verlagsanstalt Hermann Klemm AG, 1935.

**Taktik Hava Harekatı Nevileri**, Hava Teknik Okulları Komutanlığı, Harekat İdari ve Lojistik Yönetim Okulu, 1995.

**The NATO Alternative Analysis Handbook**, NATO, 2017.

**Training Manual, Royal Flying Corps, Part I**, His Majesty's Stationary Office, 1914.

**Türk İnkılap Tarihi** (Harp Okulları İçin Ders Kitabı), Genelkurmay Basımevi, 1973.

**Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi (1908-1920), III. Cilt, 6. Kısım, 1. Kitap**, Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı, Ankara, 1971.

**Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Osmanlı Devri, Osmanlı-İtalyan Harbi (1911-1912)**, Gnkur. Basımevi, 1981.

**Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Osmanlı Devri, Birinci Dünya Harbi, İdari Faaliyetler ve Lojistik, X. Cilt**, Gnkur. Basımevi, 1985.

Wallach, Jehuda L., **Bir Askeri Yardımın Anatomisi: Türkiye'de Prusya-Alman Askeri Heyetleri 1835-1919** (çev. Fahri Çeliker), Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı, 1985.

Weickmann, Ludwig, **Zum Klima der Turkei**, Bayerische Landeswetterwarte München, 1922.

Yıldıran, Orhan, **Çanakkale Muharebeleri**, Gnkur. Basımevi, 1966.

Yılmaz, Bülent, **Şehit Pilot Çarkçı Yüzbaşı Mehmet Fethi**, Deniz Basımevi Müdürlüğü, 2014.

Yılmaz, Bülent ve Burhan Akıncı (ed.), **İki Mavide Bir Asır - Türk Deniz Havacılığının Yüz Yılı**, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 2014.

Zaif, Oktay, **Hava Harp Tarihi**, HHO Dekanlığı, 2009.

### C. Tetkik Eserler

Acun, Fatma, **Yakın Dönem Tarihi Metodolojisi**, Hacettepe Üniversitesi Yayınları, 2008.

Acun, Fatma (ed.), **Atatürk ve Türk İnkılâp Tarihi**, Siyasal Kitabevi, Ekim 2010.

Baradat, Leon P., **Political Ideologies: Their Origins and Impact**, Routledge, 2003.

Barnes, Chris H., **Bristol Aircraft since 1910**, Putnam, 1995.

Behrends, Werner, **The Great Airships of Count Zeppelin**, lulu.com, 2015.

Blank, Grant, James L. McCartney, Edward Brent (ed.), **New Technology in Sociology: Practical Applications in Research and Work**, Transaction Publishers, 1989.

Boyne, Walter J., **The Influence of Air Power upon History**, Pen & Sword Aviation, 2005.

Briggs, Asa, Peter Burke, **A Social History of the Media**, Polity Press, 2005.

Burke, Peter, **Eyewitnessing-The Use of Images as Historical Evidence**, Reaktion Books, 2001.

Clausewitz, Carl von, **Vom Kriege**, Ferdinand Dümmlers Verlagsbuchhandlung, 1905.

Cox, Sebastian and Peter Gray (ed.), **Air Power History: Turning Points from Kitty Hawk to Kosovo**, Routledge, 2013. ISBN 9781135315986.

Creswell, John W., **Karma Yöntem Araştırmalarına Giriş** (çev. ed. Mustafa Sözbilir), Pegem Akademi Yayıncılık, 2017.

- Crouch, Tom D., **Bleriot XI, The Story of a Classic Aircraft**, Smithsonian Institution Press, 1982.
- Cuneo, John R., **Winged Mars**, The Military Service Publishing Company, 1942.
- Cuneo, John R., **The Air Weapon 1914-1916**, Military Service Publishing Company, 1947.
- Edgerton, David, **England and the Aeroplane**, Center for the History of Science, Technology and Medicine, University of Manchester, 2006.
- Ercan, Yavuz, **Tarih Araştırmalarında Yöntem ve Teknik**, Turhan Kitabevi, 2010.
- Forbes, Andrew (ed.), **The War at Sea: 1914-18**, Sea Power Center- Australia, 2013. ISBN 978-0-9925004-7-4.
- Gollin, Alfred, **The Impact of Air Power on the British People and Their Government**, 1909-1914, Stanford University Press, 1989.
- Goodspeed, D. J., **Ludendorff: Genius of World War I**, Houghton Mifflin Company, 1966.
- Görgülü, İsmet, **On Yıllık Harbin Kadrosu (1912-1922)**, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1993.
- Grosz, Peter, **Albatros C I**. Albatros Productions Ltd., 1996.
- Grosz, Peter, **Fokker E.I/II**, Albatros Productions Ltd., 2002.
- Hall, Richard C., **The Balkan Wars 1912-1913**, Prelude to the First World War, Routledge, 2000.
- Hallion, Richard P., **Rise of the Fighter Aircraft 1914-1918**, The Nautical and Aviation Publishing Company of America, Inc., 1988.
- Higham, Robin, Stephen J. Harris (ed.), **Why Air Forces Fail - The Anatomy of Defeat**, The University Press of Kentucky, 2006.
- Hirsch, Robert, **Seizing the Light: A History of Photography**, McGraw-Hill, 2000.

- Hobsbawm, E. J., **Nations and Nationalism Since 1780: Programme, Myth, Reality**, Cambridge University Press, 1992.
- Howard, Harry, **The Partition of Turkey A Diplomatic History 1913-1923**, University of Oklahoma Press, 1931.
- İhsanoğlu, Ekmeleddin ve Mustafa Kaçar (haz.), **Çağını Yakalayan Osmanlı!**, İslam Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi (IRCICA), 1995.
- Jefford C. G., **Observers and Navigators and Other Non-Pilot Aircrew in the RFC, RNAS and RAF**, Airlife Publishing Ltd., 2000. ISBN 1 84037 275 3.
- Jones, William A., **Ludendorff: Strategist**, US Army War College, 1992.
- Kandaş, A. Burak, **Çanakkale’de İtilâf Donanması’na Vurulan Büyük Darbe**, Atatürk Araştırma Merkezi, 2017.
- Kohn, Hans, **Panislavizm ve Rus Milliyetçiliği** (çev. Agah Oktay Güner), Kervan Yayınları, 1983.
- Kurt, Emin ve Mesut Güvenbaş, **Birinci Dünya Savaşı’nda İstanbul’a Yapılan Hava Saldırıları**, İş Bankası Kültür Yayınları, 2018.
- Kurtcephe, İsrail, **Türk - İtalyan İlişkileri (1911-1916)**, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1995.
- Layman, Richard, **Naval Aviation in the First World War**, The Caxton Publishing Group, 2002.
- Leroy, Jean-Pierre, **Les Fléchettes d’Avion**, Émotion Primitive, 2007. ISBN 978-2-35422-105-8.
- Liddell Hart, B. H., **The German Generals Talk**, Quill, 1979.
- Lilienthal, Otto, **Der Vogelflug als Grundlage der Fliegekunst**, R. Gaertners Verlagsbuchhandlung, 1889.
- Low, Lawrence J., **Anatomy of a Combat Model**, Military Conflict Institute, 1995.

- Maurice, Frederick, **Lessons of Allied Co-Operation: Naval, Military and Air 1914-1918**, Oxford University Press, 1942.
- Millett, Allan R. and Williamson Murray (ed.), **Military Effectiveness**, Volume I: The First World War, Cambridge University Press, 2011.
- Monteith, Dermott P., **Cultural Arrogance and Blind Faith: The Strategic Origins of the Dardanelles Campaign**, School of Advanced Military Studies, USA, 2015.
- Morrow, John H., **Building German Airpower 1909-1914**, The University of Tennessee Press, 1976.
- Morrow, John H., **German Air Power in World War I**, University of Nebraska Press, 1982.
- Morrow, John H., **The Great War in the Air, Military Aviation from 1909 to 1921**, Smithsonian Institution Press, 1993.
- Mühlmann, Carl, **Das deutsch-türkische Waffenbündnis im Weltkrieg**, Verlag Koehler & Amelang, 1940.
- Ortaylı, İlber, **İkinci Abdülhamit Döneminde Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu**, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları No: 479, 1981.
- Otto Lilienthal, 1891-1991, Hundert Jahre Menschenflug**, Technische-Ökonomische Information der Zivilen Luftfahrt, Interflug GmbH., 1990.
- Popham, Hugh, **Into Wind**, Hamish Hamilton Ltd., 1969.
- Rose, Gillian, **Visual Methodologies**, SAGE Publications, 2001.
- Shaw, Stanford J., **Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı İmparatorluğu, Savaşa Giriş**, Türk Tarih Kurumu, 2014. ISBN 978-975-16-2707-0.
- Slessor, J. C., **Air Power and Armies**, Oxford Universtiy Press, 1936.
- Stearns, Peter N., **The Industrial Revolution in World History**, Routledge, 2012.



- Steel, Nigel, Peter Hart, **Defeat at Gallipoli**, Pan Books, 2002.
- Steinberg, Jonathan, **Yesterday's Deterrent: Tirpitz and the Birth of the German Battle Fleet**, Macmillan, 1965.
- Strauch, Ralph E., **A Critical Assessment of Quantitative Methodology as a Policy Analysis Tool**, The RAND Corporation, 1974.
- The archival appraisal of photographs: a RAMP study with guidelines**, United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization, 1985.
- Tufte, Edward R., **Visual Explanations**, Graphics Press, 2005.
- Usher, Roland, **Pan-Germanism**, Grosset & Dunlap, 1914.
- Weightman, Gavin, **The Industrial Revolutionaries: The Making of the Modern World 1776-1914**, Grove Press, 2010.
- Winston, Brian, **Media, Technology and Society**, Routledge, 1998.
- Yalçın, Osman, **Türk Hava Harp Sanayii Tarihi**, İş Bankası Kültür Yayınları, 2013.
- Yalçın, Osman, **Türk Hava Gücü**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2017.
- Yılmaz, Veli, **1 nci Dünya Harbi'nde Türk-Alman İttifakı ve Askeri Yardımlar**, Cem Ofset, 1993.
- Zanella, James A., **Combat Power Analysis is Combat Power Density**, U.S. Army Command and General Staff College, School of Advanced Military Studies, 2012.

#### **D. Günlükler, Hatıratlar**

- Binbaşı Nazmi Bey, **Çanakkale Deniz Savaşları Günlüğü (1914-1922)** (çev. Nurcan Bal ve Mehmet Aktaş), Çanakkale Deniz Müzesi Komutanlığı, 2004.
- Buddecke, Hans Joachim, **El Schahin**, Verlag August Scherl G.M.b.H., 1918.
- Churchill, Winston S., **The World Crisis**, The MacMillan Company, 1923.

- Churchill, Winston S., **The World Crisis, 1911 - 1918, Volume I**, Odhams Press Limited, 1938.
- Evliyâ Çelebi, **Evliyâ Çelebi Seyahatnamesi, İkinci Kitab** (Türkçeleştiren: Zuhuri Danışman), Zuhuri Danışman Yayınevi, 1969.
- George, David Lloyd, **War Memoirs of David Lloyd George, Volume I**, Odhams Press Limited, 1933.
- Gillam, John Graham, **Gallipoli Diary**, George Allen & Unwin Ltd., 1918.
- Hamilton, Ian, **Gallipoli Diary, Vol. I**, Edward Arnold, 1920.
- Hamilton, Ian, **Gallipoli Diary, Vol. II**, Edward Arnold, 1920.
- Hamilton, Ian, **Gelibolu Günlüğü** (çev. Osman Öndeş) Hürriyet Yayınları, 1972.
- Hoepfner, Ernest von, **Deutschlands Krieg in der Luft**, Verlag von K. F. Koehler, 1921.
- İlmen, Süreyya, **Türkiyede Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi**, Hilmi Kitabevi, 1947.
- Jeffries, John, **Two Aerial Voyages of Dr. Jeffries with Mons. Blanchard**, Aeronautical Archives of the Institute of the Aeronautical Sciences, y.t.y.
- Liebmann, (Ernst), **Dardanellenflieger**, Boll und Pickardt, 1918.
- Mackenzie, Compton, **Gallipoli Memories**, Doubleday, Doran & Company Inc., 1930.
- Samson, Charles Rumney, **Fights and Flights**, The Battery Press, 1990.
- Sanders, Liman von, **Fünf Jahre Türkei**, August Scherl G.m.b.H., 1920.
- Sanders, Liman von, **Türkiye'de Beş Sene**, Matbaa-i Askeriyye, (Rûmî)1337.
- Sanders, Liman von, **Türkiye'de Beş Yıl** (çev. M. Şevki Yazman), Burçak Yayınevi, 1968.
- Sykes, Frederick, **From Many Angles**, George Harrap, 1943.

## E. Diğer Kitaplar

**100. Yılında Fotoğraflarla Çanakkale**, TBMM Basın, Yayın ve Halkla İlişkiler Başkanlığı, 2015.

**100'üncü Yılında Çanakkale Muharebeleri ve Atatürk**, Genelkurmay Basımevi Müdürlüğü, y.t.y.

Ader, Clément, **L'Aviation militaire**, Berger-Levrault, 1913.

Akalın, Tansel Zeynep ve Nadir Bıyıkoglu (haz.), **Türk Savunma Sanayi Tarihi**, İmge Tanıtım Danışmanlık, (2008).

Alınacıık, Hikmet, **Çanakkale Muharebeleri**, Top. ve Füze Ok. Matbaası, 1974.

Armağan, Mustafa, **Yakın Tarihin Kara Delikleri-Küller Altında Yakın Tarih 2**, Timaş Yayınları, 2007.

**Atatürk'ün Bütün Eserleri, Cilt: 18 (1925-1927)**, Kaynak Yayınları, 2006.

Avcı, Halil Ersin ve Mehmet Ali Bingöl, **Çanakkale Savaşı Karikatürleri**, Truva Yayınları, 2006.

Aydemir, Mustafa, **Ben Bir Türk Zabitim, Batıktan Çıkan Kahraman, Topçu Yüzbaşı Mustafa Ertuğrul**, Denizler Kitabevi, 2005. ISBN 975-98120-0-2.

**Balon yahud Mütesaid-i Hava**, Mahmud Bey Matbaası, Hicrî 1311.

Banoğlu, Niyazi Ahmet, **Unutulmaz Havacı Kahraman Savmi Uçan**, Toker Matbaası, İstanbul, 1965.

Barber, Mark, **Royal Naval Air Service Pilot 1914-18**, Osprey Publishing, 2010.

Benazus, Hanri, **Kanla Yazılan Destan Çanakkale**, Toplumsal Dönüşüm Yayınları, 2006.

Bernhardi, Friedrich von, **Deutschland und der Nächste Krieg**, J. G. Cotta'sche Buchhandlung Nachfolger, 1912.

Boca, Angelo del, **Gli italiani in Libia**, Roma, 1986.

Bilbaşar, S., **Çanakkale 1915**, Apa Ofset Basımevi, (1971).

Callwell, C. E., **The Dardanelles**, Houghton Mifflin Company, 1919.

Cato, Conrad, **The Navy Everywhere**, E. P. Dutton & Company, 1919.

**Çanakkale - 1915**, Milli Savunma Bakanlığı, 1999.

**Çanakkale Savaşları Fotoğrafları**, Türkiye Güzel Sanatları Geliştirme Vakfı, y.t.y.

Çulcu, Murat, **İkdâm Gazetesi'nde Çanakkale Cephesi, Cilt 2**, Denizler Kitabevi, 2004.

Davilla, James J., Aurthur M. Soltan, **French Aircraft of the First World War**, Flying Machines Press, 1997. ISBN 0-9637110-4-0.

Demirer, Mehmet, **Atatürk'ün Tayyarelerinin Tarihçesi 1926-1955**, Sonçağ Yayınları, 2017.

**Die Alten Adler**, Almanya Büyükelçiliği, Askeri Ataşelik, 2010.

Dolan, Hugh, **Gallipoli Air War**, Macmillan, 2013.

Dupuy, T. N., **Numbers, Predictions and War**, The Bobbs-Merrill Company, Inc., 1979.

Eberhardt, Walter von, **Unsere Luftstreitkräfte 1914-18**, Vaterländischer Verlag, 1930.

Engin, Vahdettin (ed.), **Çanakkale Kahramanları**, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2015.

Erdemir, Lokman, **Fotoğraflarla Çanakkale Savaşı**, Tarih Bilincinde Buluşanlar Derneği, 2012.

Erikan, Celal, **Komutan Atatürk I**, Türkiye İş Bankası, 1964.

- Feuilloy, Robert, Lucien Morareau, **L'Aeronautique maritime en 1914**, ARDHAN, 2014.
- Feuilloy, Robert ve Lucien Morareau, **L'Aeronautique maritime en 1915**, ARDHAN, 2015.
- Franks, Norman, **Aircraft versus Aircraft**, Grub Street, 1998.
- Franks, Norman, **Sharks Among Minnows**, Grub Street, 2001.
- Franks, Norman L. R., Frank W. Bailey, Russell Guest, **Above the Lines**, London, Grub Street, 1996.
- Gibbs-Smith, Charles H., **The Aeroplane: An Historical Survey of its Origins and Development**, Her Majesty's Stationery Office, 1960.
- Gray, Peter, Owen Thetford, **German Aircraft of the First World War**, Putnam, 1962.
- Güteryüz, Ahmet ve Bernd Langensiepen, **1828-1923 Osmanlı Donanması**, Denizler Kitabevi, 2000.
- Harb-i Umûmi Panoraması**, Müdâfaa-i Milliyye Cemiyeti, Numero 5, y.t.y.
- Harb-i Umûmi Panoraması**, Müdâfaa-i Milliyye Cemiyeti, Numero 6, y.t.y.
- Holzhausen, Rudolf, **Birinci Dünya Harbinde Almanya'nın Türkiye'ye Sağladığı Hava Desteği ve Çanakkale Havacıları** (çev. Fahri Çeliker), Genelkurmay Basımevi, 1982.
- Imrie, Alex, **Pictorial History of the German Army Air Service 1914-1918**, Ian Allan, 1971.
- James, John, **The Paladins**, Macdonald and Co. Ltd., 1990.
- Kayabalı, İsmail ve Cemender Arslanoğlu, **Çanakkale Savaşı 60. Yıl**, y.b., 1975.
- Kelly, Fred, **The Wright Brothers**, Ballantine Books, 1950.

- Koyuncu, Aşkın, Özkan Keskin, Cahide Sönmez, **Çanakkale Savaşları Bibliyografyası**, Atatürk Araştırma Merkezi, 2010.
- Lanchester, F. W., **Aircraft in Warfare**, Constable and Company Limited, 1916.
- Ludendorff, Erich, **The General Staff and its Problems, Vol. I**, E.P. Dutton and Company, 1920.
- Mahmut Muhtar, **Maziye Bir Nazar, Berlin Muâhedesinden Harb-i Umûmiye Kadar Avrupa ve Türkiye-Almanya Münâsebâtı**, Matbaa-i Ahmed İhsan ve Şürekâsı, Rûmî 1341.
- Moorehead, Alan, **Gallipoli**, Hamish Hamilton, 1956.
- Moorehead, Alan, **Çanakkale Geçilmez: Gallipoli**, (çev. Günay Salman), Milliyet Yayınevi, 1972.
- Mowthorpe, Ces, **Battlebags: British Airships of the First World War**, Sutton Publishing, 1995.
- Mubeccel ve Fedekar Bir Şehidimiz Erkânı Harp Yüzbaşı Kemal Derviş**, Maina Basımevi, y.t.y.
- Mütercimler, Erol, **Gelibolu**, Alfa Yayınları, Haziran 2005.
- Nowarra, Heinz J., **Deutsche Luftschiffe**, Podzun-Pallas Verlag, 1988.
- Nykiel, Piotr, **Minesweeping Operations in the Dardanelles**, y.t.y.
- Oliver, John, **The Air War in the Dardanelles**, y.b., 2017. ISBN 9781978001640.
- Oral, Atilla, **Atatürk'ün Sansürlenmiş Mektubu**, Demkar Yayınevi, 2013.
- Oral, Haluk ve Zafer Toprak, **Arıburnu 1915-Çanakkale Savaşı'ndan Belgesel Öyküler**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2007.
- Özdemir, Fahri, **Bir Hürriyet Öyküsü**, Hürriyet, 2015.
- Özdemir, Fahri ve Ahmet Uslu, **Bir Destanın Tanıklığı**, Hürriyet, 2016.
- Perris, George Herbert, **The Battle of the Marne**, Methuen & Co. Ltd., 1920.

- Royal Aeronautical Society, 2016 Handbook**, Royal Aeronautical Society, 2016.
- Sarp, İrfan, **Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları**, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, 1986.
- Sayılır, Burhan, **Türk Kurmay Subaylarının Gözüyle Çanakkale Savaşı**, Salyangoz Yayınları, 2006.
- Surcouf, E., **L'Aéronautique Militaire-Conférence**, L'Aéronaute, 1910.
- Taylor, A. J. P., **The First World War**, Penguin Books, 1966.
- Taylor, John W. R., v.d. (ed), **Air Facts and Feats**, The Two Continents Publishing Group, 1974.
- The Dardanelles**, Andrew Melrose Ltd., 1915.
- Thetford, Owen, **British Naval Aircraft Since 1912**, London, Putnam, 1962.
- Toker, Feza ve Tolga Örnek, **Gelibolu - Çanakkale Savaşı Gerçeği**, Ekip Film Yayınları, 2005.
- Türkmen, Zekeriya, **Çanakkale 1915, Türk Ordusunun Kara ve Hava Harekatı**, Berikan Yayınları, Mayıs 2010.
- Usborne, C. V., **Smoke on the Horizon: Mediterranean Fighting 1914-1918**, Hodder & Stoughton, 1933.
- Vat, Dan van der, **The Dardanelles Disaster**, Duckworth Overlook Peter Mayer Publishers, Inc., 2009.
- Yılmaz, Bülent, **The Air War-Çanakkale-Hava Savaşları**, Mönch Yayıncılık, 2005. ISBN 975-8559-08-7.
- Yılmaz, Bülent, **Çanakkale Savaşı'nın Bilinmeyen Cephesi: Hava Savaşları**, Türkiye Barolar Birliği, 2010.

#### 4. MAKALELER

- Acun, Fatma, “Görsellik ve Yakın Dönem Tarih Araştırmalarında Kullanımı”, **Kebikeç**, Sayı: 18, 2004, ss. 95-118.
- Agnew, James, “The Great War That Almost Was: The Crimea, 1853-1856”, **Parameters-The US Army War College Quarterly**, Vol. III, No. 1, 1973, ss. 46-57.
- Akbulut, İlhan, “160. Yıldönümünde Kırım Savaşı”, **Türk Dünyası Araştırmaları**, Sayı: 208, Şubat 2014, ss. 333-350.
- Akkaya, İbrahim, “Paylaşılamayan Zafer ve Bazı Gerçekler”, **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, Cilt: 90, Sayı: 502, Temmuz 1978, ss. 34-37.
- Alkan, Necmettin, “Alman Kaynaklarına Göre Çanakkale Savaşı”, **Bellekten**, Cilt: LXXX, Sayı 289, Aralık 2016, ss. 899-938.
- Almalki, Sami, “Integrating Quantitative and Qualitative Data in Mixed Methods Research - Challenges and Benefits”, **Journal of Education and Learning**, Vol. 5, No. 3, 2016, ss. 288-296.
- Andurain, Julie, “Le général Gouraud, chef du corps expéditionnaire des Dardanelles en 1915”, **Revue historique des armées**, No. 258, 2010, ss. 46-56.
- Arndt, Hans, “Der Luftkrieg”, **Der Grosse Krieg 1914-1918** (ed. Max Schwarte), Vierter Band, J. A. Barth, 1922, ss. 529-587.
- Arslan, Okan, Erol Yücel, Ahmet Kandoğlu, Yücel Alver, İbrahim Özdemir, “Hava Gücünün Bölgesel Mukayesesi”, **Havacılık ve Uzay Teknolojileri Dergisi**, Cilt 5, Sayı 2, ss. 33-42.
- ATASE Arşivinden Seçilmiş Çanakkale Deniz Savaşı'na ait Belgeler, **Askeri Tarih Belgeleri Dergisi**, Yıl: 63, Sayı: 132, Ocak 2014.



- Aubout, Mickaël, “L’émérgence des premiers terrains d’aviation de l’aéronautique militaire française, 1909-1914”, **Revue historique des armées**, No. 164, 2011, ss. 98-107.
- Baki, Adnan ve Tuğba Gökçek, “Karma Yöntem Araştırmalarına Genel Bir Bakış”, **Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi**, Cilt:11, Sayı:42, 2012, ss. 1-21.
- Bannerman-Phillips, H., “Progress in Aeronautics”, **The United Service Magazine**, No. 1009, December 1912, ss. 322-348.
- Beydilli, Kemal, “II. Abdülhamid Devrinde Gelen İlk Alman Askeri Heyeti Hakkında”, **İ. Ü. Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi**, Sy: 32, (Mart 1979), ss. 481-493.
- Bose, Tarun Kanti, “Application of Fishbone Analysis for Evaluating Supply Chain and Business Process”, **International Journal of Managing Value and Supply Chains**, Vol. 3, No. 2, June 2012, ss. 17-24.
- Boyne, Walter J., “The Influence of Airpower on the Marne”, **Air Force Magazine**, July 2011, ss. 68-71.
- Bruce, Eric Stuart, “The German Aeroplanes”, **The United Service Magazine**, No. 1049, April 1916, ss. 266-275.
- Burns, Ian M., “Over The Wine-Dark Sea, Part Two”, **Over The Front**, Vol. 9, No. 2, Summer 1994, ss. 151-165.
- Burns, Ian ve Gunter Hartnagel, “Castellorizo and the Loss of HMS Ben-my-Chree”, **Cross and Cockade International**, Vol. 48, No. 1, Spring 2017, ss. 57-73.
- Champeaux, Antoine, “Michelin et l’aviation de bombardement 1911-1916”, **Institut de Stratégie Comparée**, 2009, ss. 1-11.
- Clark, Andrew, “Haunted by images? Ethical moments and anxieties in visual research”, **Methodological Innovations Online**, 8, 2013, ss. 68-81.

- Çalık, Ramazan, “Çanakkale Muharebelerine Alman Bakışı”, **Osmanlı Araştırmaları**, Sayı: XX, 2000, ss. 355-383.
- “Çanakkale Savaşı’nda Türk Hava Harekâtı”, **Hava Kuvvetleri Dergisi**, Sayı 343, Şubat 2003, ss. 12-35.
- Çolak, Mustafa, “Birinci Dünya Savaşı’nda Almanya’nın Osmanlı Devleti’nden Beklentileri”, **İkinci Uluslararası Tarih Sempozyumu - 100. Yılında Birinci Dünya Savaşı**, 2015, ss. 433-441.
- Davis, Mick (ed.), “From the Album of PO W. ‘Bill’ Pollard, RNAS: Pt 1”, **Cross and Cockade International**, Vol. 38, No. 2, Summer 2007, ss. 67-91.
- Degouy, Robert, “Les manœuvres navales”, **Revue des Deux Mondes**, Tome 22, 1914, ss. 553-554.
- Eltut, Nükhet, “1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı ve İki Ülke Açısından Sonuçları”, **38. Uluslararası Asya ve Kuzey Afrika Çalışmaları Kongresi-Bildiriler**, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, 2009, ss. 119-129.
- Erat, Muhammet, “Çanakkale Cephesi’nde Türk Hava Harekâtı”, **Havacılık Tarihi Sempozyumu Bildirileri 1911-1923**, Hava Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı, 2015, ss. 81-96.
- Ersoy, Ergin, “Kurtuluş Savaşı’na Türk Hava Kuvvetleri’nin Katkıları”, **Hava Kuvvetleri Dergisi**, Sayı 341, Haziran 2002, ss. 6-29.
- Facon, Patrick, “L’armée française et l’aviation (1891-1914)”, **Revue historique des armées**, n. 164 (Sept. 1986), ss. 79-88.
- Fayyad, Usama, vd., “From Data Mining to Knowledge Discovery in Databases”, **American Association for Artificial Intelligence**, Fall 1996, ss. 37-54.
- Flanagan, Brian A., “Emil Meinecke, Fighter Ace on the Dardanelles”, **Cross & Cockade Journal**, Volume 12, Number 3, Autumn 1971, s. 238, 241.
- Foley, T. Robert, “The Origins of the Schlieffen Plan”, **War in History**, Vol 10, No 2, 2003, ss. 222-232.

- Garsonnin, "Commentaires et souvenirs d'un pilote de l'aviation française des Dardanelles", **Revue de l'Armée de l'Air**, #90 (Jan. 1937), ss. 17-66.
- Garsonnin, "Commentaires et souvenirs d'un pilote de l'aviation française des Dardanelles", **Revue de l'Armée de l'Air**, #91 (Febr. 1937), ss. 153-184.
- Garsonnin, "Commentaires et souvenirs d'un pilote de l'aviation française des Dardanelles", **Revue de l'Armée de l'Air**, #92 (Mar. 1937), ss. 313-348.
- Goodall, M., "Royal Naval Air Service Order of Battle-Aug 2, 1914", **Cross and Cockade International**, Vol. 3, No. 4, Winter 1972, ss. 137-146.
- Gröschel, Dieter H. M. ve Jürgen Ladek, "Wings over Sinai and Palestine", **Over The Front**, V13, N1, Spring 1998, ss. 3-65.
- Günay, Selçuk, "Colmar von der Goltz Gözüyle Osmanlı Devleti ve Geleceği", **Atatürk Dergisi**, Cilt 1, Sayı 5, 1991, ss. 26-41.
- Güvenç, Serhat, "Osmanlı Bahriyesinin İlk Deniz Uçağı", **Bilgi ve Bellek**, Sayı: 7, 2007, ss. 43-55.
- Harper, Douglas, "The image in sociology: histories and issues", **Journal des anthropologues** [En ligne], 80-81, 2000, ss. 1-12.
- Hart, Peter, "Gallipoli: The Air War", **The Joint Imperial War Museum**, 2001, ss. 1-10.
- Higham, Robert, "Air Power in World War One 1914-1918", **Cross and Cockade International**, Vol. 31, No. 3, 2000, ss. 151-159.
- Holtzmann, Robert, "From the Balkans to the Baltic" (çev. Simone M. Moore), **Over The Front**, Vol. 8, No. 3, Autumn 1993, ss. 199-201.
- Jefford, Jeff, "The Observer in the British Air Services 1914-1918", **Cross and Cockade International**, Vol.28, No.4, (1997), ss. 181-199.
- Kaya, Sezgin, "Bursalı Mehmet Nihat Bey", **Çanakkale Araştırmaları Türk Yılığ**, Yıl: 13, Sayı: 18, 2015, ss. 731-767.

- King, Brad, "Gallipoli: The Royal Naval Air Service and the Dardanelles", **The Joint Imperial War Museum**, 2001, ss. 1-13.
- Kaya, Yeliz, "Çanakkale Savaşlarında Hava Harekatı", **Çanakkale I - Savaşı ve Tarihi**, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2006, ss. 69-81.
- Korkmaz, Erdal, "Çanakkale Muharebeleri Ekseninde Tarafların Hava Güçlerinin Analizi", **On Beşinci Askeri Tarih Sempozyumu Bildirileri**, Genelkurmay Personel Başkanlığı, ATASE Daire Başkanlığı Yayını, 2017, ss. 141-173.
- Layman, Richard, "Over the Wine-Dark Sea, Part 1", **Over The Front**, Volume 9, Number 1, 1994, ss. 5-38.
- Májek, Vojtěch, Jiří Kacer, "Air Defense Efficiency According to NATO", **Cybernetic Letters**, 2006-II, ss. 1-9.
- McGrath, John J., "Six Weeks in 1914", **Military Review**, Volume 95, Number 6, ss. 29-42.
- Mustafa Ertuğrul, "Büyük Harpte Küçük Bataryam İngiliz Fransız Muavin Kruvazörlerini Nasıl Batırdı", **Askeri Mecmua**, Sayı 98, Eylül 1935, ss. 711-737.
- Oberling, Pierre, "The State as promoter of technology transfer: The early years of Ottoman aviation", **Journal of Turkish Studies**, 8, 1984, ss. 209-214.
- Okuyucu, Oğuz, "Çanakkale Muharebeleri'nde Hava Harekâtı", **Askeri Tarih Araştırmaları Dergisi**, Yıl: 8, Sayı: 16, Ağustos 2010, ss. 267-300.
- Oran, Soner, "Çanakkale Cephesinde Hava Harekatı ve Safhaları", **Atatürk Yolu Dergisi**, Sayı: 51, Bahar 2013, ss. 653-678.
- Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Savaşı'na Girişi, **Askeri Tarih Belgeleri Dergisi**, Yıl: 67, Sayı: 141, Ocak 2018.
- Özcan, Emine Sonnur, "Çanakkale Savaşlarında Kullanılan Havacılık Teknolojisi", **Bilim ve Teknik**, TÜBİTAK, Nisan 2013, ss. 52-56.

- Özel, Oktay, “Osmanlı Demografi Tarihi ve Osmanlı Arşivleri”, **Uluslararası Türk Arşivleri Sempozyumu (Tebliğler - Tartışmalar)**, Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, 2006, ss. 54-66.
- Paris, Michael, “The first air wars – North Africa and the Balkans 1911-13”, **Journal of Contemporary History**, Volume 26, Number 1, 1991, ss. 97-109.
- Philippe, Bernard, “A propos de la stratégie aérienne pendant la première guerre mondiale: mythes et réalités”, **Revue d’histoire moderne et contemporaine**, Tome 16, No. 3, Juillet-Septembre 1969, ss. 350-375.
- Potempa, Harald, “Die Königlich-Bayerische Fliegertruppe als Teil der Deutschen Luftstreitkräfte bis 1918”, **Blätter zur Geschichte der Deutschen Luft- und Raumfahrt**, Heft XIX, 2013, ss. 11-22.
- Sarinay, Yusuf, “Savaşta İttifaka: I. Dünya Savaşı’nda Türk-Bulgar İlişkileri”, **100. Yılında I. Dünya Savaşı Uluslararası Sempozyumu**, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, 2015, ss. 257-270.
- Schlesinger, Arthur Jr., “On the Writing of Contemporary History”, **The Atlantic Monthly**, March 1967.
- Schneide, Karl Stirling, “Aviation in the Dardanelles Campaign”, **Çanakkale Savaşları Sebep ve Sonuçları Uluslararası Sempozyumu**, 14-17 Mart 1990, Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1993, ss. 91-103.
- Smith, James B., “Some Thoughts on Clausewitz and Airplanes”, **Air University Review**, Vol. 37, No. 4, May-June 1986, ss. 52-59.
- Sofuoğlu, Adnan ve Seyfi Yıldırım, “I. Dünya Savaşı’nda Görsel Propaganda”, **100. Yılında I. Dünya Savaşı Uluslararası Sempozyumu**, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, 2015, ss. 897-935.
- Sontag, Susan, “On Photography”, **Communication in History**, Routledge, 2007, ss. 174-178.

- Stevenson, David, "Militarization and Diplomacy in Europe Before 1914", **International Security**, Vol. 22, No. 1, 1977, ss. 125-161.
- "Stratégie périphérique et campagnes extérieures", **Batailles Aériennes #074**, 2015, ss. 85-98.
- Şahin, Çiğdem "Çanakkale Savaşları'nda İtilaf Kuvvetleri Üssü İmroz Adası (Gökçeada)", Gürsoy Akça ve İkbal Vurucu (ed.), **Savaş ve Toplum**, Eğitim Yayınevi, 2016, ss. 219-244.
- Şahin, Enis, "Çanakkale Savaşları Kronolojisi", **Çanakkale Tarihi IV** (ed. Mustafa Demir), Değişim Yayınları, 2008, ss. 1843-1862.
- Şahin, Enis, "Kronolojik Çanakkale Savaşları Tarihi", **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**, Cilt: XXV, Sayı: 73 (Mart 2009), ss. 107-163.
- Şölen, Vehbi, "Çanakkale Cephesinde Hava'da Tabanca İle Düello", **Kartal**, Sayı: 11, Mayıs-Haziran 1973, Hava Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı, ss. 40-41.
- Tenfelde, Klaus, "Tarihsel Belge Olarak Fotoğraf", **Toplumsal Tarih Dergisi Ek'i**, Haziran 2001, ss. 1-24.
- "The Landing at " Z " Beach, Gallipoli", **The Naval Review**, Vol. IV, 1916, ss. 184-197.
- Toprak, Zafer, "Çanakkale'de Kara, deniz ve hava gücü koordinasyonu", **Toplumsal Tarih**, Sayı 111, Mart 2003, ss. 84-93.
- Toprak, Zafer, "Çanakkale'de Kara, Deniz ve Hava Gücü Koordinasyonu", **Yeni Türkiye**, Yıl 21, Sayı 65, Ocak-Şubat 2015, ss. 482-490.
- Tunalı, Selen, Ömer Gözü ve Göktuğ Özen, "Nitel ve Nicel Araştırma Yöntemlerinin Bir Arada Kullanılması - Karma Araştırma Yöntemi", **eKurgu**, Cilt: 24, Sayı: 2, 2016, ss. 106-112.
- Tural, Sadık, "Şehitlere ve Gazilere Saygı", **Hava Kuvvetleri Komutanlığı'nda sunulan konuşma metni**, Hv.K.K. Genel Sekreterliği, 18 Mart 2014, ss. 1-19.

- Turan, Kemal, “95. Yıl Dönümünde Çanakkale Zaferi”, **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**, Cilt: XXV, Sayı: 73 (Mart 2009), ss. 63-81.
- Türkeş, Murat, “Türkiye’nin ve Çanakkale Yöresinin Rüzgar Klimatolojisi”, **Türkiye’de Enerji Politikaları ve Yenilenebilir Enerji Kaynakları Paneli**, 25 Mayıs 2013.
- Türkmen, Zekeriya, “Çanakkale Savaşında Türk Hava Harekâtı”, **Çanakkale Tarihi IV** (ed. Mustafa Demir), Değişim Yayınları, 2008, ss. 2281-2320.
- Türkmen, Zekeriya, “Türkiye’de Havacılık Teşkilatının Kuruluşunda Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa ve Döneminde Gerçekleştirilen Faaliyetlere Bir Bakış”, **Havacılık Tarihi Sempozyumu Bildirileri 1911-1923**, Hava Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı, 2015, ss. 37-58.
- Türkmen, Zekeriya, “100. Yıldönümünde Çanakkale Muharebelerinde Türk Ordusu’nun Hava Harekâtına Dair Bir Değerlendirme”, **Yeni Türkiye**, Yıl 21, Sayı 65, Ocak-Şubat 2015, ss. 491-512.
- Türkmen, Zekeriya, “Çanakkale Savaşında Türk Hava Harekâtı”, **Çanakkale Savaşları Tarihi**, (ed. Mustafa Demir), T.C. Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlığı, 2016, ss. 463-498.
- Uzunoğlu, Uğur, “Birinci Dünya Savaşı’nda Türk Hava Kuvvetlerinin Teşkilatlanmasında Etkin Rol Oynayan Alman Havacı Subay: Erich Serno”, **Havacılık Tarihi Sempozyumu Bildirileri 1911-1923**, Hava Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı, 2015, ss. 353-370.
- Ülker, Mustafa Birol, “Düşman uçağı düşüren ilk Türk, üsteğmen Ali Rıza’dır”, **Murat Bardakçı ile Hürriyet Tarih**, 18 Mart 2005, ss. 4-9.
- Ünalp, Rezzan, “Turkish Air Operations During the Dardanelles Campaign”, **Communiqués - The Joint Turkish-Israeli Military History Conference I**, Genelkurmay Basımevi, 2000, ss. 122-140.
- Ünalp, Rezzan, “Çanakkale Savaşı’nda Türk Hava Harekâtı Mart 1915 - Ocak 1916”, **Silahlı Kuvvetler Dergisi**, Yıl: 129, Sayı: 404, Nisan 2010, ss. 18-31.

- Ünalp, Rezzan, “Turkish Air Campaigns During the Battles of Çanakkale March 1915-January 1916”, **International Review of Military History**, No 89, 2011, ss. 317-332.
- Ünalp, Rezzan, “İstanbul-Kahire Seferi ve Ardındaki Tarihi Gerçek”, **Türk Hava Kuvvetlerinin 100’üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu**, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, 2013, ss. 134-148.
- Üzen, İsmet, “Bir İngiliz Resmi Yayınına Göre Çanakkale Cephesine Ait Bazı İstatistikî Bilgiler”, **Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı**, Yıl: 13, Sayı: 18, ss. 507-518.
- Watson, Alexander, “Junior Officership in the German Army during the Great War, 1914-1918”, **War in History**, Vol 14, Issue 4, 2007, ss. 428-453.
- Watson, Greg, “The Legacy of Ishikawa”, **Quality Progress**, April 2004, ss. 54-57.
- Whistler, Richard T., “Over the Wine-Dark Sea, Aerial Aspects of the Dardanelles/Gallipoli Campaign, Part III: Turco-German Aviation”, **Over The Front**, Volume 9, Number 3, 1994, ss. 230-237.
- Woodman, Harry, “The origins of aerial bombardment”, **Aeroplane Monthly**, January 1990, ss. 28-31.
- Wright, Peter, “The RNAS Airship Service & The Air Construction Corp”, **Cross and Cockade International**, Vol.32, No.4, 2001, ss. 215-220.
- Yalçın, Osman, “Mütareke Dönemi Türk Askeri Havacılığı”, **Askerî Tarih Araştırmaları Dergisi**, Yıl: 10, Sayı: 20, Ağustos 2012, ss. 71-95.
- Yalçın, Osman, “Çanakkale Cephesi Hava Harekâtının SWOT ve PEST Analiz Yöntemi ile İncelenmesi”, **Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı**, Yıl: 12, Sayı: 17, 2014, ss. 1-32.
- Yalçın, Osman, “Çanakkale Cephesinde Türk Hava Harekâtı”, **Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı**, Yıl: 13, Sayı: 18, 2015, ss. 349-383.



- Yalçın, Osman, “Filistin Cephesi Türk Hava Harekâtı”, **A.Ü. Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi**, Sayı: 55, 2016, ss. 557-595.
- Yıldırım, Ceylin, “Birinci Dünya Harbi Ekseninde Çanakkale Muharebeleri’nde Hava Gücü”, **100’üncü Yılında Çanakkale Zaferi Sempozyumu**, Harp Akademileri Komutanlığı, 2015, ss. 197-239.
- Yılmaz, Bahadır, “Çanakkale Savaşı Hava Gücü Analizi: Osmanlı ve Müttefikler”, **Çanakkale Hava Harekâtı Sunum**, Hava Harp Akademisi, 2010.
- Yılmaz, Bülent, “A Question of Rank”, **Air Enthusiast**, No. 76, July-August 1998, s. 79.
- Yılmaz, Bülent, “Ottoman Aviation, Prelude to Military Use of Aircraft”, **Defeat in Detail** (Edward J. Erickson), Praeger, 2003, ss. 347-370.
- Yılmaz, Bülent, “A Gallipoli Side Show: The War in the Air”, **Gallipoli in Retrospect 90 Years On**, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, 2005, ss. 241-270.
- Yılmaz, Bülent, “Balkan Harbi’nde Hava Gücü: Askeri Havacılıkta Perdenin açılışı”, **Dokuzuncu Askeri Tarih Semineri Bildirileri II**, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı, 2006, ss. 229-253.
- Yılmaz, Bülent, “Türk Havacılık Sanayi Tarihçesine Özlü Bir Bakış”, **II. Türk Bilim ve Teknoloji Tarihi Kongresi**, 2006.
- Yılmaz, Bülent, “Çanakkale Savaşlarının Kahramanı Türk Askerlerinin Anısına”, **Anıtkabir Dergisi**, Yıl: 7, Sayı: 25, Mart 2007, ss. 11-16.
- Yılmaz, Bülent, Dov Gavish, Dieter Gröschel, “Air War over Palestine: The Multinational Dimension”, **Palestine and the First World War-New Perspectives**, Tel-Hai Academic College (Israel), 3-7 September 2007.
- Yılmaz, Bülent, “Çanakkale’de Ezber Bozan: Hava Savaşları”, **Çanakkale 1915 Paneli Bildiri Kitabı**, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, 2012, ss. 149-175.

- Yılmaz, Bülent, “Bilgi Harekâtında Öncü - Balkan Savaşlarında Türk Havacılığı”, **On Dördüncü Askeri Tarih Kongresi Bildirileri, Cilt II**, Gnkur. ATASE Daire Başkanlığı, 2014, ss. 511-520.
- Yılmaz, Bülent, “Birinci Dünya Savaşı’nda İtilaf Devletleri ve Osmanlı Devleti Hava Güçlerinin Analizi”, **Havacılık Tarihi Sempozyumu Bildirileri 1911-1923**, Hava Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı, 2015, ss. 63-80.
- Yılmaz, Bülent, “İstikbal Göklerin de Ötesindedir...”, **Atatürk’ün Tayyarelerinin Tarihi 1926-1955** (haz. Demirel, Mehmet), Sonçağ Yayınları, 2017, ss. 6-14.
- Zeyrek, Şerafettin, (2003), “Çanakkale Savaşlarında Hava Gücü ve Hava Savaşları”, **Çanakkale Araştırmaları Türk Yılığ**, Sayı 1, Mart 2003, ss. 134-148.
- Zinkham, Helena, “Reading and Researching Photographs”, **Photographs: Archival Care and Management**, Society of American Archivists, 2006, ss. 59-77.

## 5. SÜRELİ YAYINLAR

**Aeronautics**

**Aeroplane Monthly**

**Aircraft**

**Air Force Magazine**

**Askeri Mecmua**

**Askeri Tarih Belgeleri Dergisi**

**Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**

**Cross and Cockade International**

**Cross & Cockade Journal**

**Çanakkale Araştırmaları Türk Yılığ**

**Deniz Kuvvetleri Dergisi**

**Donanma**

**Flight**

**Flugsport**

**Harb Mecmuası**

**Hava Kuvvetleri Dergisi**

**Kartal**

**L'Aérophile**

**L'Illustration**

**Over The Front**

**Resimli Kitab**

**Silahlı Kuvvetler Dergisi**

**The Aeroplane**

**The Naval Review**

**The New York Times**

**The United Service Magazine**

## **6. INTERNET SAYFALARI**

**[http://albindenis.free.fr/Site\\_escadrille/escadrille524.htm](http://albindenis.free.fr/Site_escadrille/escadrille524.htm)**

**<http://www.atam.gov.tr/dergi/sayi-73/95-yil-donumunde-canakkale-zaferi>**

**<https://archive.org/>**

**<https://history.blog.gov.uk/2015/01/19/air-raid-casualties-in-the-first-world-war/>**

**<https://mgm.gov.tr/FILES/genel/sss/beaufort.pdf>**



**HACETTEPE ÜNİVERSİTESİ**  
**ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILAP TARİHİ ENSTİTÜSÜ**  
**YÜKSEK LİSANS/DOKTORA TEZ ÇALIŞMASI ORJİNALLİK RAPORU BEYANI**

**HACETTEPE ÜNİVERSİTESİ**  
**ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILAP TARİHİ ENSTİTÜSÜ**  
**ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILAP TARİHİ ANABİLİM DALI BAŞKANLIĞINA**

Tarih: 30/11/2018

Tez Başlığı / Konusu: Çanakkale Cephesi'nde Osmanlı ve İtilaf Devletleri Hava Güçlerinin Görsel Verilerle Desteklenmiş Nispi Güç Analizi

Yukarıda başlığı/konusu gösterilen tez çalışmamın a) Kapak sayfası, b) Giriş, c) Ana bölümler ve d) Sonuç kısımlarından oluşan toplam ...186... sayfalık kısmına ilişkin, 29/Kasım/2018 tarihinde şahsım/tez danışmanım tarafından Turnitin adlı intihal tespit programından aşağıda belirtilen filtrelemeler uygulanarak alınmış olan orijinallik raporuna göre, tezimin benzerlik oranı % 1'dir.

Uygulanan filtrelemeler:

- 1- Kabul/Onay ve bildirim sayfaları hariç,
- 2- Kaynakça hariç
- 3- Alıntılar hariç
- 4- 5 kelimedenden daha az örtüşme içeren metin kısımları hariç

Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Tez Çalışması Orijinallik Raporu Alınması ve Kullanılması Uygulama Esasları'nı inceledim ve bu Uygulama Esasları'nda belirtilen azami benzerlik oranlarına göre tez çalışmamın herhangi bir intihal içermediğini; aksinin tespit edileceği muhtemel durumda doğabilecek her türlü hukuki sorumluluğu kabul ettiğimi ve yukarıda vermiş olduğum bilgilerin doğru olduğunu beyan ederim.

Gereğini saygılarımla arz ederim.

30.11.2018  
Tarih ve İmza

*B. Yılmaz*

**Adı Soyadı:** İbrahim Bülent Yılmaz

**Öğrenci No:** 42979431324

**Anabilim Dalı:** Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi

**Programı:**

**Statüsü:**  Y.Lisans  Doktora  Bütünleşik Dr.

**DANIŞMAN ONAYI**

UYGUNDUR.

Prof. Dr. Fatma Acun



HACETTEPE UNIVERSITY  
ATATURK INSTITUTE  
THESIS/DISSERTATION ORIGINALITY REPORT

HACETTEPE UNIVERSITY  
ATATURK INSTITUTE  
ATATURK'S PRINCIPLES AND HISTORY OF MODERN TURKEY TO THE DEPARTMENT PRESIDENCY

Date: 30/11/2018

Thesis Title / Topic: Visual Data Supported Comparative Force Analysis of Air Forces of Ottoman and Allied Armies at the Gallipoli Front

According to the originality report obtained by myself/my thesis advisor by using the Turnitin plagiarism detection software and by applying the filtering options stated below on 29/November/2018 for the total of 186 pages including the a) Title Page, b) Introduction, c) Main Chapters, and d) Conclusion sections of my thesis entitled as above, the similarity index of my thesis is 1 %.

Filtering options applied:

1. Approval and Declaration sections excluded
2. Bibliography/Works Cited excluded
3. Quotes excluded
4. Match size up to 5 words excluded

I declare that I have carefully read Hacettepe University Graduate School of Social Sciences Guidelines for Obtaining and Using Thesis Originality Reports; that according to the maximum similarity index values specified in the Guidelines, my thesis does not include any form of plagiarism; that in any future detection of possible infringement of the regulations I accept all legal responsibility; and that all the information I have provided is correct to the best of my knowledge.

I respectfully submit this for approval.

30.11.2018

Date and Signature

B. Yılmaz

Name Surname: İbrahim Bülent Yılmaz

Student No: 42979431324

Department: Atatürk Institute

Program:

Status:  Masters  Ph.D.  Integrated Ph.D.

**ADVISOR APPROVAL**

APPROVED.

Prof. Dr. Fatma Acun



**HACETTEPE ÜNİVERSİTESİ**  
**ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILAP TARİHİ ENSTİTÜSÜ**  
**TEZ ÇALIŞMASI ETİK KURUL İZİN MUAFİYETİ FORMU**

HACETTEPE ÜNİVERSİTESİ  
ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILAP TARİHİ ENSTİTÜSÜ  
ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILAP TARİHİ ANABİLİM DALI BAŞKANLIĞINA

Tarih: 30/11/2018

Tez Başlığı / Konusu:

Çanakkale Cephesi'nde Osmanlı ve İtilaf Devletleri Hava Güçlerinin Görsel Verilerle Desteklenmiş Nispi Güç Analizi

Yukarıda başlığı/konusu gösterilen tez çalışmam:

1. İnsan ve hayvan üzerinde deney niteliği taşımamaktadır,
2. Biyolojik materyal (kan, idrar vb. biyolojik sıvılar ve numuneler) kullanılmasını gerektirmemektedir.
3. Beden bütünlüğüne müdahale içermemektedir.
4. Gözlemsel ve betimsel araştırma (anket, ölçek/skala çalışmaları, dosya taramaları, veri kaynakları taraması, sistem-model geliştirme çalışmaları) niteliğinde değildir.

Hacettepe Üniversitesi Etik Kurullar ve Komisyonlarının Yönergelerini inceledim ve bunlara göre tez çalışmamın yürütülebilmesi için herhangi bir Etik Kuruldan izin alınmasına gerek olmadığını; aksi durumda doğabilecek her türlü hukuki sorumluluğu kabul ettiğimi ve yukarıda vermiş olduğum bilgilerin doğru olduğunu beyan ederim.

Gereğini saygılarımla arz ederim.

30.11.2018

Tarih ve İmza

*B. Yılmaz*

Adı Soyadı: İbrahim Bülent Yılmaz

Öğrenci No: 42979431324

Anabilim Dalı: Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi

Programı:

Statüsü:  Y.Lisans  Doktora  Bütünleşik Dr.

**DANIŞMAN GÖRÜŞÜ VE ONAYI**

UYGUNDUR.

*Fatma Acın*  
Prof. Dr. Fatma Acın



**HACETTEPE UNIVERSITY  
ATATURK INSTITUTE  
ETHICS BOARD WAIVER FORM FOR THESIS WORK**

HACETTEPE UNIVERSITY  
ATATURK INSTITUTE  
ATATURK'S PRINCIPLES AND HISTORY OF MODERN TURKEY TO THE  
DEPARTMENT PRESIDENCY

Date: 30/11/2018

Thesis Title / Topic:

Visual Data Supported Comparative Force Analysis of Air Forces of Ottoman and Allied Armies at the Gallipoli Front

My thesis work related to the title/topic above:

1. Does not perform experimentation on animals or people.
2. Does not necessitate the use of biological material (blood, urine, biological fluids and samples, etc.).
3. Does not involve any interference of the body's integrity.
4. Is not based on observational and descriptive research (survey, measures/scales, data scanning, system-model development).

I declare, I have carefully read Hacettepe University's Ethics Regulations and the Commission's Guidelines, and in order to proceed with my thesis according to these regulations I do not have to get permission from the Ethics Board for anything; in any infringement of the regulations I accept all legal responsibility and I declare that all the information I have provided is true.

I respectfully submit this for approval.

30.11.2018  
Date and Signature

B. Yilmazer

Name Surname: İbrahim Bülent Yilmazer  
Student No: 42979431324  
Department: Atatürk Institute  
Program:  
Status:  Masters  Ph.D.  Integrated Ph.D.

**ADVISER COMMENTS AND APPROVAL**

APPROVED.

Prof. Dr. Fatma Acun

## ÖZGEÇMİŞ

### Kişisel Bilgiler

Adı Soyadı : İbrahim Bülent Yılmaz

Doğum Yeri : Hozat-Tunceli

Doğum Tarihi : 30 Mayıs 1959

### Eğitim Durumu

Lisans Öğrenimi : ODTÜ Makine Mühendisliği Bölümü  
Mart 1983

İstanbul Üniversitesi, İşletme Fakültesi,  
İşletme İktisadi Enstitüsü,  
Certificate Program in International Business Management  
Haziran 1986

Bildiği Yabancı Diller : İngilizce

### Bilimsel Faaliyetleri

Kongre-Sempozyum-Seminer

- 1- “Balkan Harbinde Hava Gücü: Askeri Havacılıkta Perdenin Açılışı”; Dokuzuncu Askeri Tarih Sempozyumu, 22-24 Ekim 2003, Askeri Müze ve Kültür Sitesi, Harbiye-İstanbul.
- 2- “Modern Havacılığın 100ncü Yılında Osmanlı Havacılığının Kuruluşu ve Havacılık Tarihinde Bıraktığı İzler”; 17 Aralık 2003, ODTÜ Kültür ve Kongre Merkezi, Ankara.
- 3- “On The Path of the Forgotten Monument: Discovering the True Story of Turkish Aviation’s First Martyrs”; Second Annual Conference on World War I in the Negev, 28-29 October 2004, Midreshet Sde Boker, Ben-Gurion University, Israel.
- 4- “A Gallipoli Sideshow: The War in the Air”; International Symposium: Gallipoli in Retrospect, 90 Years On, 21-22 April 2005, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Atatürk ve Çanakkale Savaşları Araştırma Merkezi, Çanakkale.
- 5- “History of Aviation: A New Non-Technical Elective Course Offered by the Aerospace Engineering Department of the Middle East Technical University”; European Society for Engineering Education SEFI Conference, 7-10 September 2005, Middle East Technical University, Ankara.
- 6- “Çanakkale Hava Savaşları”; Çanakkale Savaşları 91nci Yıl Semineri, 20 Mart 2006, ODTÜ Havacılık ve Uzay Mühendisliği Bölümü, Ankara.
- 7- “Türk Havacılık Sanayi Tarihçesine Özlü bir Bakış”; II. Türk Bilim ve Teknoloji Tarihi Kongresi, 30-31 Ekim 2006, Süleyman Demirel Üniversitesi, Isparta.



- 8- "History of Turkish Aviation"; EUROAVIA-EMEAC '07, 25 March - 1 April 2007, Middle East Technical University, Ankara.
- 9- "Air War Over Palestine: The Multinational Dimension"; Palestine and the First World War - New Perspectives Conference, 3-7 September 2007, Tel-Hai Academic College, Israel.
- 10- "Güvenli ve Başarılı Uçuş: Önce İnsan"; II. Ulusal Havacılık ve Uzay Konferansı, 15-17 Ekim 2008, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- 11- "Çanakkale Hava Savaşları: Bilinen Yanlışlar, Bilinmeyen Gerçekler"; Çanakkale Savaşları 94ncü Yıl Semineri, 13 Mart 2009, Harp Akademileri Komutanlığı, Hava Harp Akademisi, İstanbul.
- 12- "Çanakkale Savaşlarında Hava Harekâtı"; Çanakkale Savaşları 94ncü Yıl Sempozyumu, 27 Mart 2009, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Atatürk ve Çanakkale Savaşları Araştırma Merkezi, Çanakkale.
- 13- "Dünya Askeri Havacılığında Bir Öncü Olarak Türk Ordusunda Havacılık"; On İkinci Askeri Tarih Sempozyumu, 20-22 Mayıs 2009, Askeri Müze ve Kültür Sitesi, Harbiye-İstanbul.
- 14- "Türk Havacılık Eğitiminde İzmir-Gazîemir'in Yeri"; 7 Ekim 2010, Ege Üniversitesi, Ege Meslek Yüksekokulu, İzmir.
- 15- "Çanakkale'de Ezber Bozan: Hava Savaşları"; Çanakkale Savaşları 97nci Yıl Semineri 19 Mart 2012, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Atatürk ve Çanakkale Savaşları Araştırma Merkezi, Çanakkale.
- 16- "Bilgi Harekâtında Öncü - Balkan Savaşlarında Türk Havacılığı"; 14'üncü Yüzyıldan Günümüze Balkanlar ve Balkan Tarihi Uluslararası Askerî Tarih Kongresi, 3 - 7 Aralık 2012, Askeri Müze ve Kültür Sitesi, Harbiye-İstanbul.
- 17- "Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı Devleti ve İtilaf Devletleri Hava Güçlerinin Analizi"; Havacılık Tarihi Sempozyumu, 13-14 Aralık 2012, Harp Akademileri Komutanlığı, İstanbul.
- 18- "Türkiye'de Havacılık ve Havacılık Sanayii"; I. Ulusal Havacılık Teknolojisi ve Uygulamaları Kongresi (UHAT 2012), 20-22 Aralık 2012, Atatürk Kültür Merkezi, İzmir.
- 19- "Türkiye'de Havacılık Sanayii - Tarihten Çıkarılması Gereken Dersler"; Dönem Arası Seminerleri, 29 Ocak 2013, ODTÜ-Sürekli Eğitim Merkezi, Ankara.
- 20- "Şehadetinin 100üncü Yıldönümünde Şehit Pilot Çarkçı Yüzbaşı Mehmet Fethi"; Özel Anma Töreni, 27 Şubat 214, Deniz Hava Üs Komutanlığı, Kocaeli.

- 21- “Türk Deniz Havacılığının 100ncü Yılı Paneli”; 20 Haziran 2014, Deniz Hava Üs Komutanlığı, Kocaeli.
- 22- “Çanakkale Cephesi’nde Havacılık Faaliyetleri”, Çanakkale Muharebeleri’nin 100. Yıldönümü Anma Etkinlikleri, Hacettepe Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, 18-27 Mart 2015, Ankara.
- 23- “Cumhuriyet Gençliğini Kanatlandıran Etimesgut”; Uluslararası Tarihte Etimesgut Sempozyumu, 29-30 Mart 2018, Etimesgut, Ankara.
- 24- “Çanakkale Muharebelerinde Havacılık”, Tarih Sohbetleri, Başkent Üniversitesi, Enver Ziya Karal Tarih Uygulama ve Araştırma Merkezi, 19 Nisan 2018, Ankara.

#### Yayınları

- 1- “Ottoman Aviation, Prelude to Military Use of Aircraft”, Defeat in Detail, The Ottoman Army in the Balkans, 1912-1913, Edward J. Erickson, Praeger Publishers-USA, 2003, pp. 344-370 (Appendix A), ISBN 0-275-97888-5.
- 2- “Balkan Harbinde Hava Gücü: Askeri Havacılıkta Perdenin Açılışı”, Dokuzuncu Askeri Tarih Sempozyumu Bildirileri II, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, 2006, ss. 229-253.
- 3- “A Gallipoli Sideshow: The War in the Air”; Gallipoli in Retrospect, 90 Years On, Çanakkale Onsekiz Mart University, Atatürk and Gallipoli Campaign Research Center, 2005, pp. 241-270, ISBN 975-00469-2-7.
- 4- “History of Aviation: A New Non-Technical Elective Course Offered by the Aerospace Engineering Department of the Middle East Technical University”, European Society for Engineering Education SEFI Conference Proceedings, Middle East Technical University, 2005, pp. 578-584, ISBN 975-429-236-1.
- 5- “An Early Aircraft Accident Report” (Dr. Dov Gavish ile ortak), The Map Book, ed. Peter Barber, The Orion Publishing Group, 2005, p. 308-309, ISBN 0-297-84372-9.
- 6- The Air War - Çanakkale - Hava Savaşları; Mönch Türkiye Yayıncılık, 2005, ISBN 975-8559-08-7.
- 7- “Dünya Askeri Havacılığında Bir Öncü Olarak Türk Ordusunda Havacılık”, On İkinci Askeri Tarih Sempozyumu Bildirileri, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, 2009, ss. 521-531.
- 8- Çanakkale Savaşı’nın Bilinmeyen Cephesi: Hava Savaşları, Türkiye Barolar Birliği, 2010, ISBN 978-605-5614-41-6.
- 9- “Semada Doğan Dostluk”, Askeri Havacılıkta 100 Yıllık Türk/Alman İşbirliği, ed. Peter Merklingshaus, Mönch Media Ltd., 2011, ss. 17-29, ISBN 978-975-8559-13-8.

- 10- Şehit Pilot Çarkçı Yüzbaşı Mehmet Fethi; Deniz Basımevi Müdürlüğü, 2014, Sertifika Nu: 29173.
- 11- İki Mavide Bir Asır (Burhan Akıncı ile ortak), Deniz Basımevi Müdürlüğü, 2014.
- 12- “Bilgi Harekâtında Öncü - Balkan Savaşlarında Türk Havacılığı”, On dördüncü Askeri Tarih Kongresi Bildirileri - II, Aralık 2014, ss. 51-520, ISBN 978-975-409-685-9.

#### Katkıda bulunduğu yayınlar

- 1- Foreign Invaders, The Douglas Invader in Foreign Military Service and US Clandestine Service; Dan Hagedorn and Leif Hellström, Midland Publishing Ltd., England, 1994, ISBN 1-85780-013-3.
- 2- “Wadi Fari’a – The ‘Valley of Death’ in the Great War”, Dr. Dov Gavish, Over The Front, Volume 15, Number 4 (Winter 2000), pp. 357-366.
- 3- “Early Air Transport Development in Turkey, The First Fifteen Years, 1933-1947”, Dr. David C. Montgomery, Small Air Forces Observer, Vol.24, No.4 (December 2000), pp. 115-120.
- 4- “German Airmen Buried in Israel, The World War I Military Cemetery in Nazareth”, Dr. Dov Gavish, Over The Front, Volume 16, Number 2 (Summer 2001), pp. 165-177.
- 5- Ordered To Die, A History of the Ottoman Army in the First World War; Edward J. Erickson, Greenwood Pres-USA, 2001, ISBN 0-313-31516-7
- 6- Fokker Aircraft of World War One; Paul Leaman, Crowood Aviation Series, 2001, ISBN 1-86126-353-8.
- 7- “Chemical Warfare and Palestine Campaign in World War I”, Yigal Sheffy, Cathedra, 105 (September 2002), pp. 41-84.
- 8- Türk Havacılık Kronolojisi – A Chronicle of Turkish Aviation; Stuart Kline, Dönence Basım ve Yayın Hizmetleri, Aralık 2002, ISBN 975-7054-22-4.
- 8- Man-Made Birds on Our Horizon, First Flights Over Palestine, 1913-1914; Dr. Dov Gavish, Yad Ben-Zvi Press-Jerusalem, 2003, ISBN 965-217-220-0.
- 9- 45 Yıllık Öykü Çelebi Hava Servisi - A Story of 45 Years Çelebi Ground Handling; Ülkü Özen, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, Aralık 2004, ISBN 975-98674-0-0.
- 10- Havacılık Tarihinde Türkler 3; Hava Kuvvetleri Komutanlığı Genel Sekreterliği, 2005.
- 11- Turkish Military Aircraft since 1912; Ole Nikolajsen, Dutch Aviation Society, 2005.

- 12- Gönüllerden Göklere; HvKK Genel Sekreterliği Tarihçe Şube Müdürlüğü, Savunma ve Havacılık, Sayı 121 (2007), ss. 125-130.
- 13- İki Mavi - Türk Deniz Havacılık Tarihi; Deniz Basımevi Müdürlüğü, 2007, ISBN 978-975-409-432-9.
- 14- 1948'den 2008'e 60 Yılımız; Kara Havacılık Okul Komutanlığı, 2008.
- 15- Türkiye'de Ticari Havacılık Tarihi; Kıvanç Hürtürk, Stuart Kline, D Yayınevi, 2009, ISBN 978-605-60460-1-8.
- 16- Atatürk'ün Tayyarelerinin Tarihçesi, 1926-1955; Mehmet Arif Demirer, Sonçağ Yayınları, 2017, ISBN 978-605-2130-07-0.

### **İş Deneyimi**

Çalıştığı Kurumlar :

ASELSAN A. Ş.  
Elektronik Üretim Müdürlüğü,  
Elektro-Mekanik Üretim Mühendisi  
Nisan 1983 - Aralık 1983

ASELSAN A. Ş.  
Elektronik Üretim Müdürlüğü,  
Elektro-Mekanik Üretim Bölüm Şefi  
Aralık 1983 - Mart 1984

MSB Teknik Hizmetler Daire Başkanlığı  
Silah Şubesi,  
Proje Mühendisi  
Ağustos 1984 - Temmuz 1985

ASELSAN A. Ş.  
Elektronik Üretim Müdürlüğü,  
Üretim Mühendisliği Bölüm Şefi  
Ağustos 1985 - Temmuz 1989

ASELSAN A. Ş.  
Mikroelektronik, Güdüm Elektroniği ve Elektro-Optik Grup Başkanlığı,  
Kalite Direktörlüğü,  
Tedarik Kalite Güvence Temsilcisi  
Ağustos 1989 - Kasım 1991

ASELSAN A. Ş.  
Mikroelektronik, Güdüm Elektroniği ve Elektro-Optik Grup Başkanlığı,  
Kalite Direktörlüğü,  
Kalite Mühendisliği Müdürü  
Aralık 1991 - Eylül 1996

Fırat Makine Ltd. Şti.  
Şirket Müdürü  
Ekim 1996 - devam ediyor

ODTÜ Havacılık ve Uzay Mühendisliği Bölümü  
Yarı Zamanlı Öğretim Görevlisi  
Şubat 2004 - Şubat 2006

Harp Akademileri Komutanlığı  
Hava Harp Akademisi Komutanlığı  
Hava Harekâtı Danışman Öğretim Görevlisi  
Eylül 2009 - Haziran 2012

ODTÜ Tarih Bölümü  
Yarı Zamanlı Öğretim Görevlisi  
Mart 2006 - devam ediyor

THK Üniversitesi  
Yarı Zamanlı Öğretim Görevlisi  
Eylül 2017 - devam ediyor

Atılım Üniversitesi  
Yarı Zamanlı Öğretim Görevlisi  
Şubat 2018 - devam ediyor

### **Üyelikler**

League of World War I Aviation Historians, U.S.A.

The First World War Aviation Historical Society, U.K.

### **İletişim**

e-posta adresi : [yilmazer1959@gmail.com](mailto:yilmazer1959@gmail.com)

Tarih : 30 Kasım 2018