

Çanakkale Zaferi'nden Sonra Batı Anadolu'da Havacılık Faaliyetleri (1915-1918)

Aviation Activities in Western Anatolia Following the Victory at Gallipoli (1915-1918)

Davud KAPUCU¹ 



ÖZ

Osmanlı Devleti, Kafkasya'dan Irak'a, Süveyş Kanalı'ndan Çanakkale'ye kadar birçok cephede aktif olarak mücadele etmiştir. Bu cephelerin dışında Osmanlı kuvvetleri, etkin olarak savaşılmayan bölgelerde de aktif/pasif savunma tedbirleri almak suretiyle faaliyet göstermiştir. Bu çerçevede, Batı Anadolu sahillerinin İngiliz ve Fransız donanmasının tehdidi altında bulunması, ayrıca İtilaf unsurlarının uçak gemileri ile istedikleri yerde hava harekâtı düzenleme kabiliyetine sahip olması, Osmanlı Başkomutanlık Vekâleti'nin ilgili bölgede hava birlikleri konuşlandırmasına neden olmuştur. İtilaf kuvvetlerinin Çanakkale Muharebeleri'nden sonra Gelibolu veya İzmir üzerinden bir çıkarma yapma ihtimaline karşı Çanakkale'deki hava birlikleri ile hem başkent İstanbul'un güvenliğini sağlamak ve hem de olası çıkarma harekâtına karşı önlem almak hedeflenmiştir. Bu çalışmada, Çanakkale Zaferi sonrasında Batı Anadolu Bölgesi'nde gerçekleştirilen havacılık faaliyetleri, arşiv belgelerine dayalı olarak incelenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Çanakkale, İzmir, Havacılık, Tayyare, Batı Anadolu

ABSTRACT

The Ottoman Empire actively fought on many fronts from the Caucasus to Iraq, from the Suez Canal to Çanakkale. Apart from these fronts, the Ottoman forces were also active in areas where there was no effective fight by taking active/passive defense measures. Being under the threat of the British and French navy just off the Western Anatolia coast, and also having the assistance of the Allied Forces to carry out air operations with aircraft carriers wherever they wanted, led to the deployment of aviation units by the Ottoman Commander-in-Chief in the relevant regions. The aim was both to ensure the security of the capital Istanbul and to take measures against possible landing operations with the air troops in Gallipoli against the possibility that the

¹Dr., Ankara, Türkiye

ORCID: D.K. 0000-0002-5278-9846

Sorumlu yazar/Corresponding author:

Davud Kapucu,
Ankara, Türkiye
E-posta/E-mail:
dkapucu@hotmail.com

Başvuru/Submitted: 08.03.2020

Revizyon Talebi/Revision Requested:
09.04.2020

Son Revizyon/Last Revision Received:
17.04.2020

Kabul/Accepted: 17.04.2020

Atıf/Citation: Kapucu, D. (2020). Çanakkale Zaferi'nden Sonra Batı Anadolu'da Havacılık Faaliyetleri (1915-1918). *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları-Recent Period Turkish Studies*, 37: 151-180.
<https://doi.org/10.26650/YTA2020-006>

Allied forces would make a landing over Gallipoli or Izmir after the Battle of Gallipoli. Using archival documents, this study examines the aviation operations carried out in Western Anatolia after the Çanakkale Victory.

Keywords: Gallipoli, İzmir, Aviation, Airplane, Western Anatolia

Extended Abstract

The Ottoman Empire, which joined the First World War on the side of the Central Powers, had to fight actively on many fronts due to its strategic and geopolitical position. These fronts stretched from the Caucasus to Iraq, from the Suez Canal to the Dardanelles. In addition, Ottoman forces also operated in areas that were not actively involved in conflict, taking active or passive defensive measures. The Ottoman Empire's Deputy Commander-In-Chief in Thrace carried out military operations in case of a military landing by the Allied forces and as such took various measures in the Black Sea, Marmara, western Anatolia and around Iskenderun.

The Ottoman Empire's Western Anatolian coasts being under the threat of the British and French Navy, and having the assistance of the Allied Forces to carry out air operations with aircraft carriers wherever they wanted, led to the deployment of aviation units by the Ottoman Commander-in-Chief in the relevant regions.

The Ottoman Empire entered the First World War with six aircraft at the beginning of the war. After some time, the Ottoman Empire was in active at the front with 1500 personnel and 450 aircraft which were received from its ally Germany. At the beginning of the war, the Ottoman Deputy Commander-in-chief sent two aircraft to the Dardanelles and one plane to Izmir, taking into account the strategic and geopolitical situation of the Dardanelles and Izmir region. Over time, air troops were deployed in the region with aircraft from Germany and the amount of aircraft was increased.

At the beginning of the First World War, measures were taken by sending planes around Çanakkale and Izmir, and in 1915, also to the Dardanelles Front battles began with the offensive of the Allied Forces. On March 18, 1915, the Allies did not succeed in their naval operation, followed by a landing on the Gallipoli peninsula on April 25, 1915. However, the Entente forces withdrew from the region at the beginning of 1916, failing to achieve any success as a result of the joint defence of the Turkish land, air and naval forces.

After the victory of the Turkish forces in the Dardanelles, the Allied forces carried out operations until the end of the war in the western Anatolia region with the air and

naval forces they had gathered in the islands . The Allied tactical operation was aimed at maintaining the control of the Straits and preventing entry and exit from there. Consequently, the region was constantly supervised by both sea and air elements due to its strategic importance. In addition, from time to time western Anatolian coasts, cities and ports were harassed and bombed by Allied naval and air elements.

The activity of the Allied forces was marked by the formation of 1st and 6th divisions in and around Çanakkale, which included the Western Anatolia region, and 5th and 12th divisions around Izmir, in order to follow, explore, monitor and report the situation to the command levels as quickly as possible. The possibility and expectation that the Entente forces would make a landing over Gallipoli or Izmir after the battles of the Dardanelles made the formation of the air defense forces mandatory in addition to the precautionary measures of the Ottoman State. The aim was to secure the capital Istanbul with air troops from the relevant regions in the Dardanelles and to advance against the Allied Air Forces. It was also intended to preempt possible landings into the region with the air forces in Izmir.

The Aegean Sea and the islands were monitored by the units and platoons established, and from time to time the allied bases there were bombed. Air battles took place with the aircraft of the Allied forces. From the point of view of the opposing forces, the strategic importance of the Ottoman territory led to Allied aircraft carrying out aerial attacks on Istanbul and Izmir from time to time. Although these aerial attacks did not affect the outcome of the war, they played their part in terms of psychological effects. The Allied elements demonstrated effectiveness, particularly by bombing strategic public institutions, air bases and warships.

The headquarters of the British Air Force in the Mediterranean was assembled and directed at a command post in Malta. The air operations against Istanbul and Izmir were carried out by the air units based at Mondros, under the command of Colonel Gordon. After the battles of the Dardanelles, 34 French and British aircraft based on the islands in the Aegean Sea operated on Western Anatolia. French aircraft served in Bozcaada, and a Greek aircraft station that was under the supervision of the Greek Ministry of War, was located in Mondros. Meanwhile, a base between Thasoz and Lesbos served the Entente aircraft. All these squadrons were managed under the command of the commander at Mondros.

Turkish coasts were blockaded from 1915. French naval forces were completely under the control of Beirut, Iskenderun, and the Antalya coasts. The French, assisting their

naval forces, began to conduct aerial reconnaissance from the Egyptian ports and the small islands of Ruad and Meis between Cyprus and Syria. Upon the increase of enemy activities in the Aegean Sea and Izmir region, the 5th Airborne Division was assigned the task of reconnaissance and control against the Entente activities in the region. In this context, flights were made from the islands of Chios, Sisam, Rhodes, Lesbos and Kösten (Uzunada), and mobility in the region was monitored.

From all academic studies carried out on behalf of the history of aviation thus far, it can be seen based on archival documents that no studies have been conducted on the topic of the air operations carried out in the western Anatolia region after the Gallipoli victory. Having remedied this with this study, aviation activities realized in the said region have now been examined in the light of archival documents.

Giriş

Birinci Dünya Savaşı, revizyonist ve antirevizyonist güçlerin dünya sömürgelerinden pay almak adına giriştikleri o güne kadar görülmemiş ilk büyük savaş olmuştur.¹ Almanya ve İtalya'nın yayılcı politikaları ve İngiltere ile Fransa'nın benzer faaliyetleri savaşın başlamasındaki etkenler olarak belirmiştir. Neticede diğer ülkelerin kendi politik hedefleri de savaşın şekillenmesinde etkili olmuştur.² Bütün bu gelişmeler olurken Osmanlı Devleti, savaşın başında tarafsızlığını ilan etmesine rağmen gelişen süreç içerisinde çeşitli sebeplerle Almanya ile yakınlaşarak 2 Ağustos 1914'te gizli bir ittifak antlaşması imzalamıştır.³ Sonuçta Osmanlı Devleti, kendisine sığınan Alman savaş gemilerinin Rus limanlarını bombalaması üzerine Birinci Dünya Savaşı'na girmiştir.⁴

Birinci Dünya Savaşı'na İttifak devletleri saflarında giren Osmanlı Devleti, jeopolitik konumu sebebiyle birçok cephede aktif olarak savaşmak durumunda kalmıştır. Osmanlı Devleti'nin hedefleri ile müttefiki Almanya'nın istekleri cephe sayısının artmasına neden olmuştur. Aktif olarak merkeze uzak coğrafyalarda görev yapan Osmanlı kuvvetleri, savaş dışı bölgelerde de savunma ağırlıklı stratejiler uygulamıştır. Özellikle Çanakkale Zaferi sonrasında İtilaf kuvvetlerinin Batı Anadolu sahillerine denizden ve havadan icra edebilecekleri muhtemel bir harekâtı önlemek adına bölgede tedbirler alınmıştır. İtilaf unsurlarının uçak gemileri ile istedikleri yer ve zamanda hava harekâtı düzenleme imkânına sahip olması, Osmanlı hava unsurlarına önemli görevler düşmesine neden olmuştur. Bu yönüyle uçaklar düşman donanmalarının takibi, izlenmesi ve durumun hızlı bir şekilde komuta kademelerine rapor edilmesi açısından önem arz etmiştir. İtilaf güçlerinin uçaklar aracılığıyla İstanbul'a yönelik yaptıkları psikolojik eksenli hava saldırıları ve İzmir üzerinden İtilafların bir çıkarma yapma ihtimal ve beklentisi, Osmanlı Devleti'nin almış olduğu muhtelif tedbirlere ilave olarak tayyare bölükleri ve hava savunma birliklerinin teşkilini zorunlu kılmıştır. Bu nedenle bölgede kurulan tayyare bölükleri tarafından Batı Anadolu sahilleri ile Ege Denizi izlenmiş, zaman zaman bombalama ve hava muharebesi görevleri icra edilmiştir. Bu çalışmada, Çanakkale Zaferi sonrasında Batı Anadolu bölgesinde icra edilen tayyare bölüklerinin faaliyetlerine bütüncül bir yaklaşımla, arşiv belgeleri çerçevesinde bakılmıştır.

1 Necdet Aysal, "Çanakkale Savaşlarında Hukuk İhlalleri: Kimyasal Gaz ve Domdom Kurşunu Kullanımı" 4. Uluslararası Gelibolu Sempozyumu, İstanbul-Çanakkale, 15-18 Mart 2015, s.10-15.

2 Fahir Armaoğlu, 20. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1914-1995), İstanbul, 11. Baskı, Alkım Yayınevi, s.19-26;

3 Erdal Korkmaz, "Çanakkale Muharebeleri Ekseninde Tarafların Hava Güçlerinin Analizi", On Beşinci Askerî Tarih Sempozyumu Bildirileri "100'üncü Yıl Dönümünde Çanakkale Muharebeleri" 21-27 Mart 2015-İstanbul, Genelkurmay Basımevi, 2017, s.141-174.

4 Veli Yılmaz, 1'inci Dünya Harbi'nde Türk Alman İttifakı ve Askerî Yardımlar, İstanbul, Cem Ofset Matbaası, 1993, s.57-59.

1. Batı Anadolu'nun Keşfi İçin Kurulan Hava Birlikleri

İtilaf devletleri, Çanakkale bölgesine çıkarma harekâtına karar verdikten sonra, dönemin koşulları içerisinde yeni savaş aracı olarak nitelendirilen kırk sekiz uçak getirmiştir. Ayrıca harekâtını bölgeye getirdiği iki uçak gemisi ile desteklemiştir.⁵

Çanakkale Savaşı'nın başlangıcında on iki uçağa sahip İtilaf devletlerinin, uçak sayısı zamanla artmıştır. Fransız kuvvetlerinin de bölgeye gelmesiyle Çanakkale'de İtilaf devletlerinin hava gücü Türk kuvvetlerinin çok üstünde bir sayıya ulaşmıştır. Öyle ki, müttefiklerin Anafartalar çıkarması öncesinde toplam uçak sayısı elli beşe yükselmiş, bunun yanı sıra sabit balonlardan faydalanılmış ve kuvvetler hiçbir zaman lojistik destek ve personel sıkıntısı çekmeden faaliyetlerine devam etmiştir. 16 Şubat 1915'te Çanakkale'ye gelen dünyanın ilk uçak gemisi olan Arc Royal; bir Short, iki Wight, üç Sopwith uçağı getirmiştir.⁶ Bu uçak gemisi, Türk topçu mevzilerini keşif ile görevlendirilmiştir.⁷ 17 Şubat 1915'te Arc Royal uçak gemisi, keşif için ilk uçağını denize indirmiştir. Mart 1915'te ise Binbaşı Samson'un komutasında on sekiz uçaklık yeni bir birlik daha bölgeye ulaşmıştır. İtilaf devletleri, uçakları için Bozcaada'da on altı uçaklık bir hava alanı yapmış; Seddülbahir'de de dört uçaklı bir hava alanı kurmuştur.⁸

Birinci Dünya Savaşı'nın başlaması ve 2 Ağustos 1914 günü seferberliğin ilan edilmesi üzerine elde bulunan toplam altı uçaktan birisi Çanakkale Müstahkem Mevki Komutanlığı emrine verilmiştir.⁹ Savaş süresince Çanakkale bölgesinde; 1'inci ve 6'ncı Tayyare Bölükleri kurularak Beşinci Ordu emrine verilmiştir. Bunun yanında beş uçaklı bir Deniz Tayyare Bölüğü de Çanakkale'de Boğazlar Genel Komutanlığı emrinde görev yapmıştır.¹⁰ 1'inci ve 6'ncü Tayyare Bölükleri ile Deniz Tayyare Bölüğü İtilaf kuvvetlerinin 18 Mart 1915 tarihindeki deniz çıkarmasında ve

5 Fahri Belen, *Çanakkale Savaşı*, İstanbul, Harp Akademisi Matbaası, 1935, s.15; Karl Stirling Schneide, "Aviation in The Dardanelles Campaign March 1915-January 1916", *Çanakkale Savaşları Sebep ve Sonuçları Uluslararası Sempozyumu*, Çanakkale, 14-17 Mart 1990, Ankara, Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1993, s.91.

6 Davud Kapucu, "Birinci Dünya Savaşı Osmanlı Ordusunda Hava Gücü", *M5 Ulusal Güvenlik, Savunma ve Strateji Dergisi*, Yıl: 44, Sayı: 337, Ağustos 2019, s.72-79.

7 Davud Kapucu, *Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Harbi'nde Hava Harp Gücü ve Faaliyetleri (1914-1918)*, Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara, 2019, s.63.

8 Yavuz Kansu, Sermet Şensöz, Yılmaz Öztuna, *Havaacılık Tarihinde Türkler 1*, Ankara, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, 2006, s.190-192; Cenk Avcı, *Çanakkale Cephesi'nde Hava Savaşları*, Ankara, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, 2009, s.18-19.

9 Cemal Anadol, *Türk Havaacılık Tarihi*, İstanbul, 1990, s.97; Fikret Alasya, "Türklerde Havaacılık", *Türk Kültürü*, Sayı: 34, (Ağustos 1965), s.728.

10 İhsan Göymen, *Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekâtı*, 9. Cilt, Ankara, Genelkurmay Basımevi, 1969, s.69.

Çanakkale Zaferi'nden sonra da bölgede görev yaparak ordunun gözetleme ve keşif faaliyetlerini icra etmiştir.¹¹

1915 yılından itibaren Türk sahilleri abluka altına alınmıştır. Fransız deniz kuvvetleri, Beyrut, İskenderun, Antalya sahillerini tamamen kontrol altında tutmuştur. Bu nedenle Alman denizaltıları da bölgede faaliyet göstermeye başlamıştır. Fransızlar, deniz kuvvetlerine yardımcı olarak, Mısır Limanları ve Kıbrıs'ın doğusu ile Suriye arasındaki Küçük Ruad ve Meis adalarında yaptıkları hava meydanlarından keşif yapmaya başlamıştır. Ege Denizi'nde ve İzmir bölgesinde düşman faaliyetlerinin artması üzerine 5'inci Tayyare Bölüğüne bölgede düşman faaliyetlerine karşı keşif ve kontrol görevi verilmiştir. Bölüğün başlangıçta İkinci Ordu emrine verilmesi düşünülmüş olsa da, sonrasında Beşinci Ordu emrine verilmesi uygun görülmüştür. Birliğin yeri Seydiköy/İzmir olup, avcı uçakları Sarsallı'da konuşlanmıştır. 1916 yılında Beşinci Ordu Tayyare Kıtaat Komutanı Binbaşı Schueler von Kreiken olup, Bölük Komutanlığı görevini Şubat-Mayıs aylarında Pilot Yüzbaşı Hasan Tahsin, Haziran-Aralık ayları arasında da Pilot Mülazım Evvel Faller yürütmüştür. 1916 yılında bölükte ayda ortalama dört faal uçak görev yapmıştır. Bölüğün mevcudu dört pilot, beş rasit, üç yer destek personeli, beş bakımcı personel ile yüz yetmiş er olarak teşkilatlanmıştır.¹² Bu görev için birlikte dört Gotha ve bir de silahlı Albatros Av tayyaresi bulunmuştur. Gotha uçakları Sakız, Sisam ve Rodos'ta; Albatros uçakları Midilli ve Kösten Adası (Uzunada) dolaylarında keşif ve gözetleme yapmışlardır. Ancak Gotha uçakları sık sık arızalandıklarından sınırlı şekilde faydalanılmıştır.¹³

1916 yılında İzmir'de görev yapması için 1'inci Deniz Tayyare Bölüğü Eylül 1916 yılında teşkil edilmiştir. Bölüğün görevleri Batı Anadolu sahillerinin ve Ege adalarının gözetleme ve kontrolü, düşman deniz kuvvetlerinin ve mayın dökülmesi ihtimali olan bölgelerin sürekli olarak takip edilmesi olarak planlanmıştır. 7 Eylül 1916'da Gotha WD2 deniz uçakları İstanbul'dan uçarak İzmir'e gelmiştir.¹⁴ Çanakkale'den bölgeye gelen üç numaralı uçak gelirken düşmüştür. Bölük Küllük'de konuşlanmış ve Beşinci Ordu emrinde görev yapmıştır. 1916 yılında Bölük Komutanı Pilot Yüzbaşı Savmi olup, Bölükte dört bakımcı personel ve otuz iki bahriye neferi görev yapmıştır.¹⁵

11 Deniz Kurt, Erdal Korkmaz, *Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri (Harekât ve Teşkilatlanma Tarihi 1911-1922)*, c.I, Ankara, Hava Basımevi, 2019, s.10-14.

12 Ajun Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi*, c.IV, Ankara, Hava Basımevi, 2009, s.386.

13 İhsan Göymen, *Birinci Dünya...*, s.89-91.

14 Mazlum Keyüsk, *Türk Havacılık Tarihi (1912-1923)*, Ankara, Hava Basımevi, 2012, s.116.

15 Yavuz Kansu vd., *Havacılık Tarihinde...*, s.247.

1917 yılında Batı Anadolu sahillerindeki İtilaf kuvvetlerinin faaliyetlerinin artması üzerine, Başkumandan Vekili Enver Paşa'nın emriyle, 12'nci Tayyare Bölüğü kurulmuştur.¹⁶ 11 Nisan 1917 tarihinde kurulan 12'nci Tayyare Bölüğü, Sarsallı, Menemen ve Ayvalık'ta konuşlanmıştır. Bu bölüğün kumandası Alman Mülazım Evvel Neuman'a verilmiştir. Bölükte; Fokker E.III, Albatros C.III, Halberstadt DV ve Albatros D.II uçakları görevlendirilmiştir.¹⁷

2. Çanakkale Zaferi Sonrası Batı Anadolu'da Havacılık Faaliyetleri

İtilaf güçleri bozguna uğrayarak Çanakkale'den çekilmesine rağmen Batı Anadolu Bölgesinde hava faaliyetlerini artırmıştır. Bu sırada İtilaf güçleri, bölgedeki hava harekâtını hem uçak gemileri hem de adalarda konuşlu tayyareleri ile şekillendirmiştir. Bu uçaklara Türk kıyılarını gözetleme, bölgedeki hava meydanları, demiryolları ve stratejik noktaları bombalama görevi verilmiştir.

2.1. 1916 Yılında Havacılık Faaliyetleri

20 Mart 1916 tarihinde 6'ncı Tayyare Bölüğü pilotlarından Teğmen Croneiss Fokker uçağıyla ile Seddülbahir üzerinde yaptığı hava muharebesi sonucu bir uçak düşürmüştür.¹⁸ Batı Anadolu Bölgesinde 1916 Şubat ayından Nisan ayı başına kadar Çanakkale'deki Müstahkem Mevkii Komutanlığı emrinde olan Alman Deniz Tayyare Müfrezesi yirmi sekiz sorti üretmiş, Gökçeada, Limni, Taşoz ve Bozcaada civarında İtilaf kuvvetlerinin durumunu keşfederek uygun yer hedeflerini ve askerî tesisleri bombardıman etmiştir. Bu bombardımanların ondokuzunda hedeflere tam isabet sağlanmıştır. Müfrezede WD1, WD2, WD12 tipinde dört Gotha uçağı bulunmakta olup, sonraları makineli tüfekli üç deniz uçağı daha bölgeye gelmiştir.¹⁹

29 Nisan 1916 tarihinde sabah saat 08.30 civarında Üsteğmen Fetullah Efendi AK9 numaralı Albatros uçağıyla iki yüz metre yükseklikten Adalar bölgesinde (Ege Denizi) yaklaşık on beş dakika uçmuştur. Ancak uçağın havada arızalanması nedeniyle geri dönüş yapmak zorunda kalmıştır. Üsteğmen Fetullah Efendi yere inmek istediği zaman gazı çok geç kestiğinden standart iniş yapamamıştır. Bu durum uçağının kırım

16 ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 1422, Dos.: 155, Fih.: 12-2; ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 1422, Dos.: 155, Fih.: 12-3.

17 Mazlum Keyüsk, *Türk Havacılık Tarihi...*, s.40.

18 Mülazım Croneiss savaş sürecince toplam yedi uçak düşürmüştür. 1- 7/1/1916'da Farman tayyaresini Seddülbahir'de, 2- 4/2/16'da B.E. olup Kabatepe'de, 3 ve 4- 26/5/18'de bir Avro çift satırlı ve diğer bir üç satırlı tayyare olup Gökçeada'da, 5- 14/4/18'de Sopwith çift satırlı olup Anafarta'da, 6- 23/1/18'de E.E. Tayyaresini Kabatepe'de, 7- 23/5/18'de Sopwith bir kişilik tayyare olup Yalova ve Anafarta arasında düşürmüştür. Bkz.: ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 1437, Dos.: 228, Fih.: 006-01.

19 İhsan Göymen, *Birinci Dünya*, s.86.

geçirmesine, kendisinin de ağır yaralı olarak hastaneye kaldırılmasına yol açmıştır. Yapılan inceleme sonucunda kazanın pilotaj hatası olduğu, uçağın tamirinin mümkün olmadığı, motorunun ise on beş bin marklık bir tamir masrafından sonra kullanılabileceği bildirilmiştir.²⁰

8 Mayıs 1916 tarihinde Rodos'un keşfi için Pilot Üsteğmen Hayrettin Bey ve Rasit Teğmen Kamil Bey Söke'ye gitmiştir. 9 Mayıs 1916 tarihinde sabah saat 05.30'da hareket edilmesi planlanan uçuşa hava muhalefeti nedeniyle saat 06.00'da çıkmıştır. Hareket öncesinde yanlarına fotoğraf makinesi, makineli tüfek, dört büyük ve sekiz küçük bomba alınmıştır. GIII numaralı Gotha uçağı ile Rodos Adası'na silahlı bir keşif görevi yapılmış ve Rodos'a bomba atılmıştır. Dönüş sırasında, üst kanadın kaplama bezlerinin açılması üzerine mecburi iniş yapılması gerektiğinden, iniş yapılan yerin uygun olmaması yüzünden uçak kapotaj olmuş ve kırılarak elden çıkmıştır.²¹

Bölgede görev yapamaz durumdaki uçak sayısının fazlaşması nedeniyle yaşanan sorunlar İzmir'deki 5'inci Tayyare Bölük Komutanı tarafından 11 Mayıs 1916 tarihinde Dördüncü Kolordu Komutanlığına resmi bir yazı ile bildirilmiştir. Bölük Komutanı bu yazıda;

“Ansızın zuhur eden bir vazife için elde mevcut hazır tayyare bulunmamasından dolayı Tayyare Müfrezesi Heyetinin pek acı bir surette eleştirildiği haber alınmıştır. Pek büyük bir muvaffakiyetle dokuz ayı mütecaviz bir şekilde Çanakkale Harbi'nde vazifesini ifa etmiş bulunan tayyareci zabitan, İzmir'de kendisinden beklenen hizmeti ifa etmiyorsa, bunun sebebini zabitanın vukuksuzluğunda değil, sevk ve idaresine mecbur buldukları tayyarelerin iyilik ve fenalığında aramak gereklidir. Bugün iyi uçmak ve yahut dolayısıyla iyi iş görebilmek için Alman veya hut Türk olmaktan ziyade iyi bir tayyareye sahip olmak kâfidir. Tayyarelerimizin kabiliyetini ve bunlarla esaslı bir iş görülemeyeceğini İstanbul'dan ayrılmadan evvel Birinci Ordu Kumandanı Esad Paşa hazretlerine ve İzmir'e geldikten sonra da fırsat oldukça yazılı ve sözlü olarak Erkân-ı Harbiye Heyetine arz ettim. Bugüne kadar herhangi bir vazifeyi bilâ-arıza görerek geri dönmüş tayyarelerimiz enderdir. Uzun müddet Macaristan'da her türlü kötü hava şartlarına maruz kalmış, bütün havâs ve özelliklerini kaybetmiş bu tayyarelerden ve bâ-husus her an bozulmağa mahkûm bulunan motorların fenalığından mütevellit mesuliyetin tayyarecilerle istinadı haksızlıktır. Havada kanadı yırtılan, durduğu yerde pervanesi çatlayan ve eğrilen tayyarelerden daha ziyade hizmet beklemek mümkün değildir. Her tayyare motorunun 30-40 saat çalıştıktan sonra muayene, bakım ve temizliği icap ederken bizim tayyarelerimizin 4-5 saat muntazaman çalıştığı her türlü itinaya rağmen görülmemiştir. Tayyarecilerin devamlı ve esaslı vazife görebilmeleri ancak mükemmel vasıtalara uçaklara sahip olmakla kabildir. Bundan dolayı, mevcut tayyareler değiştirilmedikçe bu gibi intizamsızlıkların olması tabidir. Fakat Cenâb-ı Hak nasip eder de buradaki Türk tayyarecileri iyi vesait (uçaklara) malik

20 ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 1427, Dos.: 178, Fih.: 001-02.

21 ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 1427, Dos.: 178, Fih.: 1; ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 1427, Dos.: 178, Fih.: 1-1.

olursa mevcut kanaatin pek az bir zamanda ortadan kaldırılacağını arz ederim. Kullanmakta bulunduğumuz tayyarelerin bir kere teftişi için âlilerinizi istirhama ihtiyar eylerim.”

demıştır.²² İlgili yazı havacıların ne kadar zor şartlar altında görevlerini ifa etmeye çalıştıklarını göstermesi açısından önemli bir örnek teşkil etmektedir.

17 Mayıs 1916 tarihinde öğleden sonra 06.30'da Bozcaada istikametinden gelip, boğaz girişi üzerinde ve boğaz açıklarında çok alçak irtifaada uçan İtilaf devletlerine ait iki kara uçağı Türk topçularının ateşleriyle uzaklaştırılmıştır. 18 Mayıs 1916 tarihinde öğleden önce saat 08.00'de Midilli Adası'ndan gelen torpil arama gemisi Akçay iskelesine altı mermi atmış ve limanı kısmen tahrip etmiştir. Öğleden sonra yine Midilli istikametten gelen keşif gemisi Süvarice iskelesine tesirsiz on beş mermi atmıştır. Öğleden önce 11.10'da Kösten (Uzunada) Adası'ndan uçan bir kara tayyaresi Karaburun açıklarında bulunan bir monitöre altı mermi atmış ise de Türk uçaksavar ateşi sonucunda uçak Midilli istikametine geri gitmiştir.²³

19 Mayıs 1916 tarihinde sabah saat 10.00'da Hekim Adası'na Türk topçuları tarafından ateş açılmıştır. Aynı gün akşam bir monitör Gökçeada önünde Karacaoğlu Tepesi civarına tesirsiz dört mermi atmıştır. Seddülbahir üzerinde uçan bir kara, bir deniz uçağı Osmanlı topçularının açtığı ateş sonucunda Gökçeada'ya geri dönmek zorunda kalmıştır.²⁴

20 Mayıs 1916 günü öğleden sonra 15.00'da Kösten Adası'nda olan bir uçak bölgede keşif faaliyetinde bulunmuştur. 17.30'da Kuşadası'nın dokuz kilometre güneyine sokulmak isteyen arkasında iki kayık olan bir kruvazöre Türk topçuları tarafından açılan ateş bacası ile ön ve arka direklerine isabet etmiş ve direği kırılmıştır. Kruvazör dört mermi ile karşılık vererek Sisam adası istikametine çekilmiştir. Öğleden sonra 21.00'de bir monitör Gökçeada açıklarından Seddülbahir'e tesirsiz altı mermi atmıştır.²⁵

20 Mayıs 1916 tarihinde Kösten Adası'ndan İngiliz uçakları ve gemilerinin uzaklaştırılması için Karaburun'a uzun menzilli topların götürülmesine ihtiyaç duyulmuştur. Bunun kara yolu üzerinden götürülmesi mümkün olmadığı yalnız deniz yolu ile sevk edilebileceği belirtilmiştir. Bunun için Gülbahçe Körfezi'nin güneyine bir iskele inşa edilip geceleyin sandallara yüklenerek toplar Karaburun'a götürülmüştür.²⁶

22 ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 1405, Dos.: 70, Fih.: 1.

23 ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 22, Dos.: 104, Fih.: 33.

24 ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 22, Dos.: 104, Fih.: 33-1.

25 ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 22, Dos.: 104, Fih.: 33-5.

26 ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 22, Dos.: 104, Fih.: 10.

23 Mayıs 1916 tarihinde öğleden önce Küçük Kemikli'ye yaklaşmak isteyen bir torpidobot Türk topçularının ateşiyle uzaklaştırılmıştır. Öğleden sonra 13.30'da bir torpidobot Bozcaada açıklarından Kumburnu ve Taşköprü civarlarına tesirsiz yirmi mermi atmıştır. 24 Mayıs 1916 tarihinde öğleden önce iki İtilaf kara tayyaresinden biri Üçtepeliler ve Tuzla üzerinde, diğeri ise Gülbahçe üzerinde dolaşmıştır.²⁷ Bu gelişmeler Başkumandanlık Vekâletine rapor edilmiştir.²⁸

24 Mayıs 1916 tarihinde öğleden önce 05.45'te dört Fransız kara uçağı Sisam istikametinden gelerek Söke şimendifer istasyonu ve civarına on altı bomba atmış, atılan bombalardan altısı istasyona isabet etmiştir. Bombardıman sonunda bir süvari eri şehit, beş hayvan yaralı, üç otomobil harap olmuş, bir bina yıkılmış ve istasyonun bir metrelik kısmı zarar görmüştür. Öğleden önce 09.15'den 11.30'a kadar Türk topçuları tarafından Kösten Adası'ndaki İtilaf devletlerine ait tayyare hangarları ve Hekim Adası şiddetli bombardımana tabi tutulmuştur. Bombalanan yerlerde ciddi hasarlar meydana gelmiştir. Kösten Adası'nın kuzeybatısında bulunan İtilaf kuvvetlerine ait iki monitörden yirmi beş mermi atılmıştır. Yine aynı gün öğlen saatlerinde gayet yüksekten bir tayyare bölgede dolaşıp keşif yapmıştır.²⁹

29 Mayıs 1916 tarihinde, sabah 03.30'da üç İtilaf uçağı İzmir'in çeşitli bölgelerine otuz üç bomba atmıştır. iki asker, iki polis, halktan yirmi üç kişi yaralanmıştır. İstasyonda bulunan beş vagon hafif hasara uğramıştır. Çanakkale'de önemli bir gelişme olmamıştır.³⁰ 30 Mayıs günü öğleden sonra 18.15'te bir düşman uçağı Midilli istikametinden gelerek Sarımsaklı ve Köprü karakolları üzerinde alçalarak karakollara makineli tüfekle ateş açmıştır. Sarımsaklı karakolundan ateş ile karşılık verilmesi üzerine İtilaf uçağı Midilli yönüne geri kaçmıştır.³¹

6 Haziran 1916 tarihinde düşman uçaklarından atılan bir mektupla, Uzunada ve İzmir Körfezi'ndeki İngiliz gemilerine Türkler tarafından ateş edilirse, onların da İzmir şehrini bombalamaya devam edecekleri tehdidinde bulunulmuştur.³²

14 Temmuz 1916 tarihinde Osmanlı havacıları Gotha G6 ile keşif yaparken uçakları, Gören köyü civarında düşmüştür. Bu kazada Alman rasıt Fuehrmann hayatını

27 ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 22, Dos.: 104, Fih.: 33-6.

28 ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 22, Dos.: 104, Fih.: 33-7.

29 ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 22, Dos.: 104, Fih.: 33-10.

30 ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 22, Dos.: 104, Fih.: 48-5.

31 ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 22, Dos.: 104, Fih.: 48-7.

32 İhsan Göymen, *Birinci Dünya*, s.91.

kaybetmiş, Pilot Üsteğmen Hüseyin Avni Efendi ise yaralanmıştır.³³ Kösten Adası'ndaki (Uzunada) hava üssü İzmir'i taciz ettiğinden, gece Urla sahillerine adanın karşısına gelecek şekilde uzun menzilli toplar yerleştirilmiş, sabah olunca adadaki hava meydanı ve uçaklar ateş altına alınmıştır. Sonunda İngilizler adayı tahliye etmiş, Osmanlı birlikleri tarafından ada 24 Ağustos'ta ele geçirilmiştir. Kösten Adası'nın (Uzunada) ele geçirilmesinden sonra burada bulunan hava üssündeki tesis ve hangarlar sökülerek İzmir'de kurulmakta olan Deniz Tayyare Bölüğüne verilmiştir. Bu arada Midilli ve Sakız'daki İngiliz uçakları Osmanlı sahillerini gözetleyerek İzmir ve civarındaki tren istasyonlarını bombalamış, av ve keşif uçaklarına saldırmıştır.³⁴

30 Temmuz 1916 tarihinde, Osmanlı uçakları tarafından sabah 11.42'de Sisam Adası karşısında bulunan Dib Burnu civarına keşfe gidilmiştir. Burada kayık, gemi, nakliye vapuru gibi deniz taşıtlarına rastlanmamıştır. Dib Burnu açıklarında Sisam şehrinin güneyinde bir küçük nakliye gemisi, bir kruvazör ve bir monitör görülmüştür. Atılan bir bomba monitöre isabet etmiştir. Keşif sırasında bir nakliye gemisinin Vathy Limanı'ndan kuzeye doğru gittiği, bir geminin ise Vathy Limanı'na girdiği görülmüştür.³⁵

5 Ağustos 1916 tarihinde sabah saat 05.50'de Sakız Adasıyla Sisam sahillerine hava keşfi yapmak amacıyla gidilmiştir. Sakız limanında iki küçük nakliye gemisinden başka gemi görülmemiştir.³⁶ Ertesi gün öğleden sonra 01.25'de 5'inci Tayyare Bölüğü'nden Üsteğmen Zekeriya Efendi ile Üsteğmen İzzettin Efendi Sisam Adasıyla İstanköy arasında ve bu iki adanın arasındaki adalarda düşman savaş gemisi görülmesi durumunda bombalamak üzere bir keşfe çıkmıştır. Sisam Adası'nın Vathy Limanı'nda bir monitör ve bir torpidobottan başka birşey olmadığı görülmüştür.³⁷

13 Ağustos 1916 tarihinde 5'inci Tayyare Bölüğü'nden Tayyareci Faller ile Rasit Rapski tarafından Midilli üzerinde bir keşif uçuşu yapılmıştır. Bu uçuşta körfezde iki kruvazör, iki monitör, yedi torpidobot ve bir uçak gemisi görülmüştür. Uçak hangarlarının dışında uçak olmadığı tespit edilmiştir. Ayrıca daha önceden görülen çadırılı ordugâhın azaldığı belirlenmiştir. Dönüş sırasında Foça önlerinde dolaşan bir kruvazöre bomba atılmış, ancak isabet etmemiştir.³⁸ Aynı gün saat 18.00'da Limni Adası yönünden gelen bir denizaltı Kefaloz'a girmiştir. Saat 19.30'da Kefaloz'dan çıkan büyük bir nakliye

33 ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 3450, Dos.: 69, Fih.: 16.

34 Yavuz Kansu vd., *Havaçılık Tarihinde...*, s.247.

35 ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 1448, Dos.: 280, Fih.: 1.

36 ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 1448, Dos.: 280, Fih.: 1-1.

37 ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 1448, Dos.: 280, Fih.: 1-14.

38 ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 1448, Dos.: 280, Fih.: 1-2.

gemisi Semadirek istikametine gitmiştir. Saat 23.00-24.00 arasında beş İtilaf uçağı ayrı ayrı Gelibolu'ya on yedi bomba atmıştır. Gelibolu halkından bir erkek ve bir kadın şehit olmuş, sivil halktan bir erkek ve beş kadın ile bir asker yaralanmış, dört ev hasar görmüştür.³⁹ Gökçeada'da gece farklı zamanlarda kırmızı ve beyaz havai fişek atıldığı görülmüştür. Öğleden sonra saat 12.20'de Gökçeada'nın kuzeyinden gelen bir nakliye gemisi Eşek Adası'na gitmiş, öğleden sonra saat 05.00'da Limni Adası yönünden gelen bir monitör Kefaloz Limanı'na gitmiştir. Gökçeada ve Eşek Adası arasında muhtelif zamanlarda birkaç torpidobot görüldüğü bildirilmiştir.⁴⁰

Yine aynı gün öğleden önce saat 05.30'da Foça açıklarında bir uçak gemisi ile bir kruvazör görülmüş, öğleden sonra saat 17.30'da iki nakliye gemisi Midilli'den gelip Çanakkale'ye gitmiş, saat 18.00'da bir torpidobot Sakız Adası yönünden Midilli'ye geçmiştir. Ayrıca öğleden sonra saat 18.00'a kadar Foça açıklarında bir torpidobot dolaşmıştır. 14 Ağustos 1916 tarihinde sabah saat 06.30'da iki direkli, bir bacalı, siyah renkli bir İtilaf gemisi Sisam sahilindeki dar boğaza gelerek Muratlı istikametine gitmiştir.⁴¹ Öğleden sonra saat 08.30'da Eşek Adası'ndan Teke Burnu'na birkaç dakika projektör tutulmuştur. Saat 10.00'da ise Gökçeada'dan iki beyaz ve bir kırmızı fişek atılmıştır. Saat 10.45'te ikisi çift ve biri tek satırlı üç İtilaf uçağı Kösten Adası üzerinde uçarak çeşitli bölgelere altı bomba atmıştır. Atılan bu bombaların üçü tayyare hangarı yakınına düşmüştür. Osmanlı piyadelerinin makineli tüfek ateşi ile karşılık vermesi sonucunda uçaklar Midilli istikametine gitmiştir.⁴² İlgili faaliyetler, İtilaf hava ve deniz unsurlarının bölgede sürekli taciz faaliyetlerinde bulunduğunu göstermektedir. Buna karşın, Türk tarafınnyerden havaya makineli tüfek veya topçu ateşi açarak ya da uçaklarla önleme yapması sürekli teyakkuz halinde olduğunu göstermektedir.

15 Ağustos 1916 tarihinde sabah saat 09.00'da Gökçeada'dan havalanan bir İngiliz uçağı Anafartalar üzerinden Eşek Adası istikametine gitmiştir. Gökçeada ve Eşek Adası arasında muhtelif saatlerde birkaç torpidobot ile torpil arama-tarama gemisi görülmüştür.⁴³ Öğleden sonra saat 07.10'da Gökçeada'nın batısından on dakika süren büyük bir ateş görülmüştür. Saat 07.30'da Gökçeada'nın kuzey burnundan iki nakliye gemisi biri güneye diğeri batıya gitmiştir. 16 Ağustos 1916 tarihinde sabah saat 05.30 ve 07.10'da Gökçeada'dan iki uçak havalanmıştır. Uçaklardan ilki boğaz üzerinde uçtuktan sonra

39 ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 3406, Dos.: 27, Fih.: 1.

40 ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 3406, Dos.: 27, Fih.: 1-1.

41 ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 3406, Dos.: 27, Fih.: 2-3.

42 ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 3406, Dos.: 27, Fih.: 3-4.

43 ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 3406, Dos.: 27, Fih.: 2; ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 3406, Dos.: 27, Fih.: 2-1.

Gökçeada'ya dönmüş, diğeri Seddülbahir üzerinde uçarken Türk uçaksavar ateşi sonucunda Gökçeada'ya dönmek zorunda kalmıştır. 16 Ağustos 1916 tarihinde sabah saat 09.25'te bir nakliye gemisi Kefaloz'dan Eşek Adası'na, saat 12.20'de ise bir nakliye gemisi ile bir denizaltı Kefaloz'dan Limni Adası'na gitmiştir.⁴⁴

16 Ağustos 1916 tarihinde öğleden sonra 03.00'de Urla mıntıkasında üç monitörle bir kruvazör, uçak tarassudatı ile Foça sahilini üç saat bombardıman etmiş ve İtilaf uçağı Osmanlı uçağının önleme yapması sonucu Midilli'ye kaçmıştır. Öğleden sonra 05.15'te Ayvalık mıntıkasında cinsi belirlenemeyen bir İtilaf gemisi Sakız istikametinden Midilli istikametine, saat 05.30'da diğeri bir nakliye gemisi Çanakkale istikametinden Midilli istikametine gitmiştir.⁴⁵ Türk topçuları tarafından atılan 20 mermi sonucunda uzaklaşan monitör ve kruvazör öğleden sonra 06.00'da Oğlak Adası'nı 30 dakika kadar bombardıman etmiştir.⁴⁶

17 Ağustos 1916 tarihinde, öğleden sonra saat 04.00'da bir İtilaf savaş gemisi Kuşadası-Menderes sahiline yaklaşmak istemiş, Osmanlı birlikleri tarafından açılan ateş sonucunda bölgeden uzaklaşmıştır. Menderes sahilinde iki direkli ve bir bacalı keşif gemisinin dolaştığı görülmüştür. Yine aynı gün Karaburun açıklarında bir torpidobot görülmüştür.⁴⁷

20 Ağustos 1916 tarihinde, sabah 02.15'te bir düşman uçağı Kilya civarına tesirsiz dört bomba atmıştır. Öğleden sonra 02.15'te Babakale'nin kuzeyinde bulunan Akliman sahiline yaklaşmak isteyen bir kayık, Osmanlı birliklerince açılan piyade ateşi sonucu Bozcaada istikametine gitmeye mecbur edilmiştir.⁴⁸ Saat 04.00'de Semadirek yönünden gelen bir nakliye gemisi, saat 09.00'da bir denizaltı ile öğleden sonra 14.30'da bir gambot Kefaloz Limanı'na gitmiştir.⁴⁹ Yine aynı gün saat 15.00'te bir İtilaf uçağı Enez'in batısında bulunan Lalaköy'ün kuzeyine üç tesirsiz bomba atmıştır.⁵⁰

21 Ağustos 1916'da, sabah 06.30'da Ayvalık bölgesinde düşmanın bir savaş gemisi Midilli sahilinde görülmüştür. 10.15'te bir keşif gemisi Çanakkale'den Midilli, bir diğeri de Midilli'den Çanakkale istikametine giderken gözlenmiştir. Öğleden sonra saat 15.00'te, çift satırlı bir düşman uçağı Midilli istikametinden gelerek Karaburun ve Çeşme üzerinde dolaşmak istemişse de Türk topçularının ateşiyle uzaklaştırılmıştır. Öğleden sonra saat

44 ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 3406, Dos.: 27, Fih.: 3-9.

45 ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 3406, Dos.: 27, Fih.: 4-1.

46 ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 3406, Dos.: 27, Fih.: 4.

47 ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 3406, Dos.: 27, Fih.: 4-2.

48 ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 3406, Dos.: 27, Fih.: 7.

49 ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 3406, Dos.: 27, Fih.: 7-2.

50 ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 3406, Dos.: 27, Fih.: 8.

16.00'da havalanan bir uçak Yeniköy civarında dolaşmış, bir nakliye gemisi ise Semadirek yönünden Gökçeada'ya gitmiştir. Gökçeada ile Eşek Adası arasında birkaç torpidobot ile torpil olduğu görülmüştür. Saat 18.00'da Gökçeada'nın kuzeyinde bulunan bir kruvazörden gözetleme maksadıyla Gökçeada yönüne bir balon uçurulmuştur. Saat 20.00'de bir torpil Çeşme sahiline uzaktan on yedi mermi atmış, ancak hasar verememiştir. Saat 21.45'te İtilaf güçlerine ait keşif gemisi ile Gökçeada arasında ışıkla iletişim başlamıştır.⁵¹

22 Ağustos 1916 tarihinde, sabah saat 06.10'da üç gemi Karaburun açıklarından Midilli'ye gitmiştir. Foça sahilinde bir kruvazör ile bir torpidobot görülmüştür. Saat 07.15'te ise bir nakliye gemisi Bozcaada açıklarından Limni Adası yönüne gitmiştir. Saat 07.20 ile 09.45 arasında bir İngiliz uçağı Arıburnu, Kemikli ve boğaz üzerinde uçarak tekrar Gökçeada'ya gitmiştir. Gökçeada ile Eşek Adası arasında günün farklı saatlerinde muhtelif gemiler görülmüştür.⁵²

Aynı gün öğleden sonra saat 02.20'de bir kruvazör ve bir nakliye gemisi Kefaloz'a girmiştir. Kuşadası mıntıkasında ise saat 13.00'te Sisam Adası istikametinden gelen iki büyük yelkenlinin hareket halinde olduğu belirlenmiştir. Urla mıntıkasında da saat 15.00 itibarıyla düşmanın çift satırlı bir tayyaresinin, Midilli istikametinden Karaburun ve Çeşme üzerine geldiği tespit edilmiştir. Bunun üzerine yerden açılan topçu ateşi sonucu uçak, Sakız Adası istikametinde uzaklaşmıştır. Yine aynı gün saat 16.30'da bir tarassut gemisinin, saat 17.45'te iki yelkenlinin, 18.50'de iki bacalı büyük bir kruvazörün, İzmir civarına geldiği görülmüştür.⁵³

23 Ağustos 1916 tarihinde, öğleden önce saat 07.00'da bir İngiliz uçağı Kabatepe üzerinde dolaşarak Gökçeada'ya dönmüştür. Öğleden sonra Bozcaada ile Eşek Adası arasında dolaşan bir torpidobot Anadolu Tabyasından açılan ateşle bölgeden uzaklaştırılmıştır.⁵⁴

26 Ağustos 1916 ve bunu takip eden gecelerde düşmanın Sisam güneyindeki kıyılarından çıkarma yapacağı bilgisi alınmıştır. Bunu doğrulamak üzere Midilli, Sakız, Sisam, İstanköy ve Rodos adaları dolaylarında yapılan aralıklı keşif sonucunda, düşmanın bölgede çıkarma yapacağına dair bir emare tespit edilmemiştir.⁵⁵

2 Eylül 1916'da Alman havacılar Schoeman ve Reisky, AK14 numaralı Albatros uçağı ile Midilli Adası'nı keşfederek hava meydanında bir değişiklik olmadığını,

51 ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 3406, Dos.: 27, Fih.: 8-1.

52 ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 3406, Dos.: 27, Fih.: 10-3.

53 ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 3406, Dos.: 27, Fih.: 10; ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 3406, Dos.: 27, Fih.: 10-1.

54 ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 3406, Dos.: 27, Fih.: 11.

55 Ajun Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi...*, s.335.

meydanda sekiz uçak olduğunu, Yera Körfezi'nde iki kruvazör, bir monitör, üç torpidobotun bulunduğunu tespit etmiştir. 11 Eylül'de yapılan bir keşif sırasında Midilli'de iki kruvazör, iki monitör ve altı torpidobot ile bir nakliye gemisi görülmüştür.⁵⁶

18 Eylül 1916 tarihinde, öğleden sonra 15.15'te bir kruvazör Ayvalık'ın batısında bulunan büyük bir sandalı tahrip etmiş ve aynı saatte Ayvalık'ın güneyinde Küçükköy civarına gelen bir çift satırlı İtilaf uçağı tesirsiz iki bomba atmıştır. Osmanlı topçularının karşılık vermesi üzerine bu uçak Midilli yönüne kaçmıştır. Çıplak Adası batısına gelen bir keşif gemisine topçu ateşi açılmış, aynı gün saat 06.20'de bir kruvazör Kuşadası'nın kuzeyine tesirsiz beş bomba atmıştır. Aynı gün öğleden sonra 17.30'da Gökçeada'dan gelip Seddülbahir üzerinde dolaşan bir kara uçağı Osmanlı topçu ateşi sonucu Gökçeada istikametine gitmiştir. Bir diğer uçak ise Arıburnu ve Anafartalar üzerinde dolaştıktan sonra Gökçeada'ya dönmüştür.⁵⁷

20 Eylül 1916'da Alman havacılar Schoeman ve Reisky, Albatros uçağı ve Astsubay Vendot'ta Fokker uçağı ile Midilli üzerinde yaptıkları keşif sırasında bölgeye bir bomba atmıştır. Atılan bomba bir depoya isabet etmiştir. Bu keşif sırasında Yera'da altı torpidobot ve bir monitör görülmüştür. Bu sıralarda Yunan Başbakanı Venizelos'un adada halkı Türklere karşı tahrik ettiği öğrenilmiştir.⁵⁸

25 Eylül 1916 tarihinde 5'inci Tayyare Bölüğü'nden bir pilot Alman nefer ile rasit Mehmet Efendi tarafından LVG tipi uçakla Midilli üzerinde bir keşif uçuşu yapılmıştır. Bu uçuş sırasında Yera Körfezi'nde iki büyük kruvazör, on dört torpidobot, bir büyük nakliye gemisi, iki büyük monitör görülmüştür. Midilli Limanı'nda ise; çok büyük iki nakliye gemisi, Yera Körfezi ağzında küçük mavnalardan oluşan bir mânia hattı tespit edilmiştir. Ayrıca, körfez girişinde iki torpidobot, Sakız'dan Midilli'ye doğru gelen bir büyük nakliye gemisi, Candarlı Körfezi açıklarında bir kruvazör ve bir torpidobot görülmüştür. Bir bomba Midilli Limanı'na, iki bomba Yera Körfezi'nde bulunan savaş gemisine ve bir bomba da Yera Körfezi sahilinde bulunan ikmal depolarına atılmıştır.⁵⁹

7 Ekim 1916'da Sisam Adası'nın bombalanması amacıyla üç uçak gönderilmiştir. Pilot Üsteğmen Zekeriya ve Rasit Üsteğmen İzzettin Beyler idaresindeki Gotha uçağı ile üç saat süren uçuşta adada bir torpidobot ve bir monitör tespit edilmiştir.⁶⁰ Bu görev

56 ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 3406, Dos.: 27, Fih.: 31.

57 ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 22, Dos.: 104, Fih.: 33-12.

58 ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 1448, Dos.: 280, Fih.: 1-14.

59 ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 1448, Dos.: 280, Fih.: 1-16.

60 ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 1448, Dos.: 280, Fih.: 1-14.

sırasında, Astsubay Schoeman ve Üsteğmen Fisher'in keşif uçağı arızalanarak düşmüş ve havacılar hayatlarını kaybetmiştir. 8 Ekim 1916'da 5'inci Tayyare Bölük Kumandanı Üsteğmen Faller tarafından Midilli'ye yapılan keşif uçuşunda bayraklarla donatılmış bir yat görülmüştür. Bu geminin Venizelos'un yatı olduğu tahmin edilmiştir. Uçak; Midilli Limanı'na iki, Yera Körfezi'ndeki gemilere ve depolara birer bomba atmıştır.⁶¹ 6 Kasım'da Foça'yı keşfe çıkan bir Fransız tayyaresi, Alman pilot Vendot'un kullandığı Fokker avcı uçağı ile düşürülmüştür.⁶²

2.2. 1917 Yılında Havacılık Faaliyetleri

Beşinci Ordu'nun Çanakkale'deki 1'inci Deniz Tayyare Bölüğü adalardaki keşif görevlerini 1917 yılında da sürdürmüştür. Bölük, uçar durumda iki keşif, bir av uçağı ile görevlerine devam etmiştir. Bu bölük ortalama 3-4 uçakla görev yapmıştır. Gotha, Hansa Brandenburg, Friderischaffen ve Rumpler 6B-1 deniz av tipi uçaklar bu bölükte görev almıştır. Bu dönemde 6'ncı Fokker Av Bölüğü Çanakkale'de bulunmaya devam etmiş, uçar durumda üç uçakla hem uçuşları himaye etmiş, hem de düşman bombardıman uçuşlarını önlemeye çalışmıştır.⁶³

Bu dönemde İtilaf devletleri, Umum Akdeniz Hava Kuvvetleri Komutanlığı adı altında General Foyyen komutasında Malta Adası'nda teşkilatlanmıştır. Bu komutanlığa bağlı olmak üzere Albay Gordon komutasındaki tayyare birlikleri, merkezi Limni Adası'ndaki Mondros'ta olmak üzere yüz uçak ile yerini almıştır. Bozcaada'da bir tayyare meydanı Fransızların işgali altında faaliyet göstermiştir. Ayrıca Mondros kasabası civarında, Yunan Harbiye Nezaretinin emrinde bir Yunan Tayyare İstasyonu görev yapmıştır. İstanbul'a yapılan hava taarruzlarına sadece İngilizlerin katıldığı öğrenilmiştir. Sonuç olarak İtilaf kuvvetleri hava birliklerinin; Taşoz, Limni, Gökçeada ve Midilli adalarında faaliyet gösterdiği belirlenmiştir.⁶⁴

12 Ocak 1917 tarihinde, Karargâhi Umumi tarafından Bahrisefid (Akdeniz) bölgesinde düşmanın kabili sevk balonlarının görüldüğü bildirilmiştir. Bu balonlardan birisinin tayyare bölükleri civarında görülmesi durumunda, uçak ile hücum etmek için 5'inci Tayyare bölüğünden bir uçağın devamlı surette uçuşa hazır bir şekilde bekletilmesi istenmiştir.⁶⁵

61 ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 1448, Dos.: 280, Fih.: 1-16.

62 Ajun Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi*, s.337.

63 Mazlum Keyüsk, *Türk Havacılık Tarihi*, s.35.

64 ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 1441, Dos.: 251, Fih.: 26.

65 ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 1431, Dos.: 201, Fih.: 12.

4 Şubat 1917 tarihli keşifte Mondros Limanı'nda yirmi beş gemi tespit edilmiştir.⁶⁶ 6 Şubat 1917 tarihinde, saat 13.05'te bir İngiliz tayyaresi Gökçeada ile Çanakkale Boğaz'ı girişi arasında dolaşmıştır. 14.35'te dört İngiliz uçağı Gökçeada'dan boğaz girişi üzerine uçuştur. Kumkale iskelesine iki, iskelenin gerisine dört, Kalafatlı İskelesine iki ve vapur iskelelerine müteaddit bombalar atıp Gökçeada'ya dönmüştür.⁶⁷ 7 Şubat 1917'de İngiliz tayyarelerinin Çanakkale'deki karargâh kışlasına yaptığı taarruz sonucu dört kişi şehit olmuş, otuz üç kişi de hafif yaralanmıştır. Aynı gün Osmanlı havacılarından Alman Üsteğmen Eilmer, görev dönüşü uçağının motorunun durması sonucu kırım geçirmiştir. Bu kaza sonucunda Alman Üsteğmen Eilmer ve yanında bulunan rasıt yaralanmıştır.⁶⁸

11 Şubat 1917 tarihinde 653 numaralı deniz uçağı saat 12.24'te torpil tahribatı için havalanıp 14.00'te dönmüştür. Çift satırlı İngiliz uçaklarının taarruzuna uğramış, kanatlarına mermiler isabet etmiş, gergi halatlarından birinin kopması sonucunda mecburi iniş yapmak zorunda kalmıştır. 753 numaralı diğer bir deniz uçağı saat 12.15'te hareket edip 14.00'de dönmüştür. Bir düşman uçağına ateş etmiş ise de hasar verdirememiştir. 13.30'dan 14.00'e kadar çift satırlı bir İngiliz uçağı Çanakkale ve Nara üzerinde uçuştur. Gökçeada'dan gelen çift satırlı üç İngiliz uçağı saat 15.00'de Müstahkem Mevkii üzerinde uçuştur. Kısa süreliğine tekrar Gökçeada'ya döndükten sonra saat 17.00'ye kadar Gökçeada ve Bozcaada arasında uçuştur.⁶⁹

14 Şubat 1917 tarihinde hava muhalefet nedeniyle hava keşfi yapılamamıştır.⁷⁰ 15 Şubat 1917 tarihinde sabah saat 08.50'de bir İngiliz tayyaresi boğaz girişinde dolaştıktan sonra Gökçeada'ya gitmiştir. Bir Osmanlı deniz uçağı sabah saat 08.25'te Limni Adası üzerinde keşif yapmıştır. Burada önemli bir hareketlilik görülmemiştir. Dönüşte Midilli Adası'ndan Mondros'a giden yaklaşık dokuz bin tonluk nakliye gemisi görülmüştür. Bu gemiye yaklaşık dört bin metre yükseklikten makineli tüfek ile taarruz edilmiştir. Limni Adası ile Bozcaada arasında iki muhrip görülmüştür.⁷¹ 16 Şubat 1917 tarihinde bir İngiliz uçağı saat 11.10'da boğaz girişi üzerinde uçuştur, bunun dışında önemli bir olay olmamıştır.⁷²

25 Şubat 1917 tarihinde sabah saat 11.15'te çift satırlı bir İngiliz uçağı Gökçeada ile Bozcaada arasında beş dakika uçtukten sonra Gökçeada'ya dönmüştür. Öğleden sonra

66 Mazlum Keyüsk, *Türk Havacılık Tarihi*, s.24.

67 ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 119, Dos.: 560, Fih.: 1.

68 Yavuz Kansu vd., *Havacılık Tarihinde*, s.303-304.

69 ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 119, Dos.: 560, Fih.: 6.

70 ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 119, Dos.: 560, Fih.: 9.

71 ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 119, Dos.: 560, Fih.: 8-1.

72 ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 119, Dos.: 560, Fih.: 11; ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 119, Dos.: 560, Fih.: 11a.

ise saat 16.50'de Gökçeada'dan havalanan bir İngiliz uçağı havanın uçuşa elverişli olmaması nedeniyle Çanakkale üzerinde on beş dakika uçtuktan sonra tekrar Gökçeada'ya dönmüştür.⁷³ 26 Şubat'ta Limni keşfinden dönen Alman Astsubay Pilot Schubert bir İngiliz kara uçağıyla Gökçeada ve Limni arasında harp gerçekleştirmiş, hava muharebesi sonucunda İngiliz uçağı denize düşmüştür.⁷⁴

15 Mart 1917 tarihinde devriye uçuşunda Meinecke, Croneiss ve Yüzbaşı Buddecke, Halberstadt HK1, HK4 ve Fokker F-9 ile filo halinde düşmanla çarpışarak kaçırmışlardır. İtilaf güçlerinin uçakları avcı uçaklarının başarıları nedeniyle gündüz faaliyetlerine son verip gece uçuşlarına başlamışlardır. Bu sırada İtilaf uçakları gündüzleri deniz üzerinden gelerek kısa uçuşlar yapmıştır.⁷⁵ 18 Mart 1917 tarihinde İngiliz deniz uçakları, Deniz Tayyare Bölüğünün karargâhını tespit ettiğinden, Osmanlı On Yedinci Kolordusu, Tayyare Bölüğünün naklini istemiştir.⁷⁶

30 Mart 1917'de, Yüzbaşı Buddecke iki İngiliz uçağı ile Buca üzerinde harp etmiş, Buddecke her iki uçağı da düşürmüştür. Nieuport uçağının mürettebatı ölmüş, Farman uçağının Pilotu Üsteğmen Alfred Bertham Fraechman ile Johns esir edilmiştir.⁷⁷ Bölgede Nisan ve Mayıs aylarında keşif uçuşları devam etmiştir. 2 Nisan 1917 tarihinde Bozcaada'ya hava keşfi yapılmıştır. Bu keşifte bölgedeki İtilaf güçlerinin durumunda bir değişiklik olmadığı tespit edilmiştir.⁷⁸ 9 Nisan'da ve 13 Nisan'da birer uçak adalar üzerinde keşif uçuşları yapmış, hava meydanı ve düşman karargâhı bombalanmıştır.⁷⁹

Haziran ayında düşmanın faaliyeti Ege Denizi üzerinde oldukça artmıştır.⁸⁰ 28 Haziran 1917 tarihinde Pilot Üsteğmen Zekeriya Bey tarafından yapılan keşifte, Sakız Limanı'nda bir monitör, bir torpidobot, bir nakliye gemisi tespit edilmiştir. Ayrıca keşif sırasında, torpidobotun uçağı görünce dışarıya çıktığı, Sakız'ın güneyinde sahile yakın bir torpidobot ve bir kruvazör ile bir nakliye gemisinin kuzeye doğru hareket ettiği belirlenmiştir. Bunlara üç bomba atıldığı ancak isabet etmediği ifade edilmiştir. Sakız civarını kaplayan bulutlar sebebiyle, adanın iç kısımlarının tam anlamıyla keşfedilemediği bilgisi verilmiştir.⁸¹

73 ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 119, Dos.: 560, Fih.: 18.

74 Yavuz Kansu vd., *Havacılık Tarihinde*, s.303-304.

75 Ajun Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi*, s.15-19.

76 Yavuz Kansu vd., *Havacılık Tarihinde*, s.303-304.

77 ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 1424, Dos.: 163, Fih.: 7; ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 1424, Dos.: 163, Fih.: 7-2.

78 ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 1405, Dos.: 70, Fih.: 7.

79 Yavuz Kansu vd., *Havacılık Tarihinde*, s.303-304.

80 İhsan Göymen, *Birinci Dünya*, s.155-156.

81 ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 1448, Dos.: 280, Fih.: 1-62.

1 Temmuz 1917 tarihinde Pilot Üsteğmen Zekeriya ile Rasıt Üsteğmen Hayri Bey tarafından Midilli Adası'nda bulunan Kolonya Körfezi'nin keşfi sırasında, bir düşman av uçağı ile karşılaşılması sebebiyle keşif yapılamadığı ve Foça üzerinden geri dönüldüğü belirtilmiştir. Uçuş sırasında Midilli Adası'nın güneyinde büyük bir nakliye gemisi görüldüğü ve önünde bir torpidobot olduğu belirtilmiştir.⁸²

9 Temmuz 1917 tarihinde, öğleden sonra saat 11.00'de Çekmeceler-Ayastefanos istikametine gayet yüksekte iki düşman tayyaresi Makriköy üzerinden İstanbul istikametine geçmiştir. Saat 12.00'de mezkûr uçaklardan biri Rami-Alibeyköy istikametiyle Davutpaşa kışlası üzerinden, diğeri Makriköy istikametinde Çekmecelere dönmüştür. İngiliz uçakları Makriköy civarında tarlalara birkaç bomba atmıştır. Uçakların İstanbul üzerindeki faaliyeti esnasında Baruthane mıntıkasında mantelli bataryasından şarapnel ve piyade ateşi, Sarayburnu mantelli topçu takımından üç şarapnel atılmıştır. İki düşman uçağı İstinye Vadisi boyunca gelerek İstinye limanındaki savaş gemilerine taarruz etmiştir.⁸³

İngilizler, İzmir halkının moralini bozmak için 1917 yılının Ağustos ayı içinde 7-9 uçaklık kollarla hücum etmişlerdir. Bu kapsamda 1 Ağustos 1917 tarihinde yedi İngiliz uçağından oluşan bir filo İzmir'e taarruz ederek, Halkapınar dolaylarına sekiz bomba atmıştır. Bu bombardımanda, yirmi iki vagon ile demiryolu ve haberleşme hatları zarar görmüştür. Ayrıca saldırı sırasında iki kişi ölmüş, dört kişi de yaralanmıştır. Hava saldırısı sonrası İngiliz uçaklarından birisi, yerden açılan ateş sonucu düşürülmüştür. Uçağın düştüğü yerde yapılan incelemede İngiliz pilot ve rasıtın öldüğü tespit edilmiştir.⁸⁴

6-7 Ağustos 1917 tarihindeki keşifler sırasında Osmanlı uçakları, Sakız Adası'ndaki Kastron'a yapılan topçu atışını tanzim etmiştir.⁸⁵ 20 Ağustos 1917 tarihinde Alman Karargâhı Başkumandanlığına Enver Paşa tarafından gönderilen yazı ile İtilaf uçaklarının daimi surette boğaz ve İzmir'e taarruz etmekte olduğu belirtilerek, altı adet Albatros D.III tayyaresi istenmiştir. Aynı yazıda son sistem düşman uçaklarına karşı, tek kişilik uçaklarla savunma yapmanın mümkün olmadığı belirtilmiştir.⁸⁶ 30-31 Ağustos 1917 gecesi altı düşman uçağı İzmir şehri üstünde Alsancak ve Darağacı mevkiileri ile Gaziemir dolaylarına yirmiden fazla bomba atmıştır. Bu bombalama sırasında dört kişi hayatını kaybetmiş, iki kişi yaralanmıştır.⁸⁷

82 ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 1448, Dos.: 280, Fih.: 1-64.

83 ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 1405, Dos.: 70, Fih.: 23.

84 ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 1422, Dos.: 155, Fih.: 18.

85 İhsan Göymen, *Birinci Dünya*, s.157.

86 ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 1405, Dos.: 70, Fih.: 41.

87 Yavuz Kansu vd., *Havaçılık Tarihinde*, s.309.

4-5 Eylül 1917 gecesini Albatros C.III uçağına ilaveten Çanakkale'den gönderilen üç uçakla birlikte toplamda dört uçaklık bir kuvvetle Midilli'ye baskın yapılmış, hava muhalefeti nedeniyle sadece iki uçak adaya ulaşabilmiştir. Hava meydanı ve tesislere altı bomba atılmıştır. İzmir'de bulunan 5'inci Tayyare Bölüğünde av uçağı olarak sadece Albatros C.III bulunduğundan son sistem uçak talep edilmiştir. Düşmanın artan hava taarruzları karşısında takviyeye ihtiyaç duyulmuştur.⁸⁸

25 Eylül 1917 tarihinde İzmir Tayyare Müfrezeleri Grup Kumandanlığı tarafından gönderilen emirle bölgede görev yapan tayyare bölüklerinin sorumlu oldukları alanlar tespit edilmiştir. Buna göre tayyare bölüklerinin; kuzeyde Edremit Körfezi'nin kuzey sahili ile batıda ise Midilli, Sakız, Sisam, Limpo, Lodos, Kalimnos, İstanköy, Tijiros, Yitalos ve Rodos adalarının batı sahillerinden geçen hattın sorumlu olduğu emredilmiştir. Aynı emir ile güneyde Rodos adasının güney sahili ile doğuda ise Edremit Körfezi'nden Rodos adasına kadar olan bölgeden sorumlu olduğu ifade edilmiştir. İlave olarak, Rodos adasının daha batısının keşfine ihtiyaç hâsıl olursa, Tayyare Müfrezeleri Grup Kumandanlığı tarafından ayrıca değerlendirileceğı aynı yazı ile ortaya konulmuştur. Bu görevleri Seydiköy'de bulunan 5'inci Kara Tayyare Bölüğü ile Yenikale'de bulunan 1'inci Bahri Tayyare Bölüğünün yerine getireceğı vurgulanmıştır. Müfereze komutanlığınca emir verilmediğı müddetçe bölüklerin keşif yapmayacağı ifade edilmiştir. 1'inci ve 5'inci bölüklerin savaşın gidişatına göre kendi uçaklarını düşman uçaklarına karşı korumak için 12'nci Harp Tayyare Bölüğünden bir uçağın refakatini isteyebilecekleri de beyan edilmiştir. 12'nci Harp Tayyare Bölüğünün vazifesinin; İzmir'in düşman uçaklarına karşı korunması, Ayvalık, Akhisar, Manisa, İzmir, Aliğa ve Ayvalık sınırında düşman uçaklarının keşfine ve bombardımanına karşı koruma, Müfereze Komutanlığından verilecek emre göre adalar bölgesinde keşif yapmak ve keşif uçaklarını düşman uçaklarına karşı korumak olduğu belirtilmiştir. Böylece bu emirle bölgedeki tayyare bölüklerinin görev sahaları, yapacakları faaliyetler ve bunların sınırları ortaya konmuştur.⁸⁹

1 Kasım 1917 tarihinde öğleden sonra 16.00'da Gökçeada'dan kalkan çift satırlı üç kara uçağı Küçük Kemikli üzerinden Galata'ya gelerek yer hedeflerine taarruz kapsamında on bomba atmıştır. Bombardıman neticesinde bir asker şehit olmuş, buradaki binalarda küçük hasar meydana gelmiştir. Saat 15.40'ta Gökçeada istikametinden gelen iki kara uçağı Küçük Beşige üzerinde bir süre uçtuktan sonra tekrar Gökçeada'ya dönmüştür.⁹⁰

88 İhsan Göymen, *Birinci Dünya*, s.158.

89 *ATASE Arşivi*, Kol.: *BDH*, Kls.: 1422, Dos.: 155, Fih.: 24; *ATASE Arşivi*, Kol.: *BDH*, Kls.: 1422, Dos.: 155, Fih.: 24a.

90 *ATASE Arşivi*, Kol.: *BDH*, Kls.: 1431, Dos.: 201, Fih.: 14.

İzmir, Güllük, Yenikale'de konuşlu Yüzbaşı Savmi komutasındaki 1'inci Deniz Tayyare Bölüğü Kasım ayında ortalama iki faal Gotha uçağı ile görev yapmıştır. 16 Kasım'da uçaklardan birinin kanadı hasar görmüş, 4 Aralık'ta da diğer deniz uçağı kırım geçirmiştir.⁹¹

2 Aralık 1917 tarihinde Gökçeada'ya giden üç Osmanlı kara uçağı Kaleköy yakınındaki hava meydanına yirmi bir bomba atmıştır. Bombaların çoğu barut binaları ile hangarlarına isabet etmiştir. Bu taarruza katılan üç deniz uçağı da onar kilogramlık dokuz bomba atmıştır. Bu sırada Osmanlı uçakları, Kefaloz'da bulunan Spad sisteminde iki savaş uçağının taarruzuna uğramış ancak salimen geri dönmüşlerdir.⁹² 31 Aralık 1917 tarihinde İzmir Grup Komutanlığının emri olmadıkça düşman arazisi üzerine bomba atmak yasaklanmıştır.⁹³

2.3. 1918 Yılında Havacılık Faaliyetleri

1918 yılı başında İngilizlerin Çanakkale Boğazı'na yönelik önemli bir aktiviteleri olmamıştır. Sadece Gökçeada'da üslendirdikleri monitörlerini Gelibolu Yarımadası ve Çanakkale Boğazı ağzına doğru yaklaştırarak, bazı zamanlarda topçu bombardımanı yapmışlardır. Boğaz ağzında devriye ve karakol görevi yapan birkaç kruvazör ve muhrip dışında, büyük savaş gemilerini buradan çekmişlerdir.⁹⁴ Bununla birlikte Çanakkale ve Ege'de hava faaliyetleri devam etmiştir. Ruslar ile 1918 yılının Mart ayında anlaşma yapılması sonucunda Akdeniz'de harekât yapma olanağı çok daha olası hale gelmiştir. Bu sırada Türk donanmasına Alman General Wilhelm Anton Souchon'un yerine Alman Amirali Hubert von Rebeur-Paschwitz komuta etmekte olup, Türk donanması ile Kefaloz koyundaki düşman deniz ve hava gücüne taarruz planlanmıştır. Bu baskınla İngilizlerin telaşa düşeceği, Çanakkale'ye deniz gücü göndereceğı, denizden sıkıştırılan Filistin Cephesi'nin yükünün böylece hafifletileceğı, Kudüs'ün kaybının manevi etkilerinin telafi edileceğı planlanmıştır. Baskında Yavuz muharebe kruvazörü ile Midilli kruvazörü, Numune-i Hamiyet, Muavenet-i Milliye, Basra ve Samsun muhripleri görev yapmıştır. 19 Ocak tarihinde Marmara'dan hareket eden filo, 20 Ocak 1918 günü kılavuz rehberliğinde boğazın ağ ve mayın manilerini geçmiş, Yavuz'un 07.42'de Kefaloz Limanı'nda bulunan telsiz istasyonuna ateş açarak tahrip etmesiyle taarruz başlamış, sonrasında da aynı yerde bulunan bir nakliye gemisi batırılmıştır. Midilli'nin üç İngiliz harp gemisini ateş altına alması sonucunda, bunlar ateş sahasından uzaklaşmıştır. Saat sekiz olmadan Yavuz ve Midilli tarafından iki düşman monitörü batırılmıştır.⁹⁵

91 Ajun Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi*, s.21-23.

92 ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 1431, Dos.: 201, Fih.: 17.

93 ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 1431, Dos.: 201, Fih.: 11.

94 Ajun Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi*, s.88.

95 Yavuz Kansu vd., *Havacılık Tarihinde*, s.374.

08.45'de Yavuz, Kefaloz koyunda bulunan bir nakliye gemisini, Midilli'de hava alanındaki yakıt depolarını tahrip etmiştir. Başka hedef görülmediğinden filo komutanı tarafından geri dönülme emri verilmiştir. Bu sırada Gökçeada havaalanından kalkan uçaklara Yavuz'un uçaksavarları tarafından ateş açılabilmesi için Midilli'nin yer değiştirerek öne geçmesi gerekmiştir. Öne geçmek için manevraya başlayan Midilli, bu sırada mayınlara çarparak batmıştır. Yavuz da düşman uçaklarının arka arkaya saldırılarıyla boğaza yaklaşmayı başarsa da üçüncü mayına çarparak Boğaza girmiştir. Düşman uçakları sekizli ve onlu kollarla taarruza devam etmiştir. Çanakkale'deki meydanlardan kalkan uçaklar düşman uçakları ile şiddetli hava muharebesine girişmiş, biri yanarak denize düşmüş, diğeri aldığı mermi isabeti nedeniyle denize zorunlu iniş yapmıştır. Yavuz zırhlısı Boğazda ilerlerken bu kez de Nara'da karaya oturmuştur. Bu sırada düşman uçak ve denizaltıları ile Saroz Körfezi'nden İngiliz gemilerinin ateşine maruz kalmıştır. Kurtarma faaliyeti kapsamında Beşinci Ordu ve Boğazlar Komutanlığı bütün uçakları ve uçaksavar toplarını Nara'da toplamıştır. Yavuz, beş gün ve beş gece boyunca Turgut Reis zırhlısının ve birçok yardımcı gemilerin çalışmalarıyla yüzdürülmeye çalışılmıştır. Kurtarma faaliyetleri devam ederken düşman uçaklarının gemiye taarruzları gece ve gündüz devam etmiştir. Kilya Tepesi'ndeki gözetleme yerinden düşman uçaklarının yaklaştığı haber verilince Yavuz'u kurtarma işleri duruyor, herkes sınırları gerilmiş halde bombaların atılmasını ve taarruzun geçmesini bekliyordu. Kurtarma süresince 276 çıkış yapan düşman uçakları, ortalama 180 bomba atmıştır. Atılan bombalardan sadece ikisi gemiye isabet etmiş ise de önemli bir etki yapmamıştır.

26 Ocak 1918 tarihinde Yavuz yüzdürülerek İstanbul'a hareket etmiştir. Aynı gün İngiliz E-14 denizaltısı Yavuz'un bulunduğu mevki aramış ancak bulamamıştır. Denizaltı 28 Ocak 1918 tarihinde Nara'da Türk topçusunun başarılı atışları sonucu batırılmış, bir İngiliz uçağı da düşürülmüştür.⁹⁶

Mart ayı içerisinde yapılan keşiflerde, İtilaf güçlerinin Midilli dışında Sisam Adası ve İzmir'in kuzeyinde meydana gelen düşman faaliyetinde büyük değişiklikler meydana gelmiştir. Sakız Adası'nda bulunan liman ve körfezlerde gerek harp ve gerekse nakliye seferleri miktarlarının fazlaştığı, ayrıca bölgede bir ordugâh kurulduğu belirlenmiştir. İtilaf kuvvetlerinin tayyare faaliyeti Türk sahil kentlerine herhangi bir saldırı ile ön plana çıkmamıştır. Yalnız yakın keşif mıntıkası dâhilinde bir defaya mahsus olmak üzere İzmir ve civarında keşfiyatta bulunmuşlardır.⁹⁷

96 İhsan Göymen, *Birinci Dünya*, s.222.

97 *ATASE Arşivi*, Kol.: *BDH*, Kls.: 1431, Dos.: 199, Fih.: 6-6.

Mart 1918 tarihinde 12'nci Tayyare Bölüğünün görevi İzmir ve dolaylarına taarruz eden düşman uçaklarını önlemek olarak devam etmiştir. Fakat görevin yerine getirilebilmesi için elde faal uçak bulunmuyordu. Dolayısıyla 1918 yılının Mart-Ekim aylarında birliğin önemli bir harekâtı olmamıştır. Ağustos ayından itibaren de bölüğün elinde hiç uçak kalmamıştır. Düşman uçakları ise 1918 Ocak ayından Temmuz ayına kadar Dikili, Ayvalık, Foça, İzmir, Çeşme, Kuşadası ve dolaylarında keşif, gözetleme ve bombardıman faaliyetleri yapmış, taarruzî hareketlerini arttırmışlardır.⁹⁸ Bu sırada Beşinci Ordu Komutanlığı; Sisam, Kos ve Rodos Adaları'nın batı taraflarında keşif yapılmasını talep etmiştir.⁹⁹ Ancak 12'nci Tayyare Bölüğü, ilgili adaların keşfi için kuvvetli ve süratli tayyarelere ihtiyaç olduğunu belirterek, elde bulunan kara tayyareleri ile emrin yerine getirilemeyeceğini belirtmiştir.¹⁰⁰

4 Mart 1918 tarihinde, sabah 11.40'da Midilli'den iki düşman uçağı gelip İzmir Körfezi-Foça-Arslan Burnu üzerinde dolaşmıştır. Uçaklar, mayın engellerini keşif amacıyla gelmiştir. Ardından Midilli yönünde uzaklaşmışlardır.¹⁰¹

6 Mart 1918'de bir düşman uçağı Midilli'den gelerek öğleden önce 10.30'dan 11.00'e kadar Dikili-Ahurlu-Küçükbahçe üzerinde uçmuş ve Sakız Adası istikâmetinde uzaklaşmıştır. 21 Mart 1918, sabah saat 11.30'da üç düşman uçağı Foça yönünden gelerek öğleden sonra saat 14.30'da Sarsallı, Gaziemir, Seydiköy civarında Urla-Foça üzerinde dolaşp, Midilli istikâmetinde uzaklaşmıştır. 24 Mart 1918, öğleden önce saat 11.30'da iki düşman uçağı Midilli'den gelip Çeşme üzerinde dolaşmış ve Midilli istikâmetine gitmiştir. 25 Mart 1918'de İtilaf güçlerinin bir uçağı Sakız'dan gelerek Kösten Adası üzerinde keşif tayyarelerimizden birinin takibine koyulmuş ve Çeşme'ye kadar gelip, buradan Sakız'a dönmüştür.¹⁰²

Bu sırada 4, 12 ve 24 Mart 1918 tarihlerinde İzmir Müdafaa-i Havaiyesi tarafından Sakız ve Samos Adaları üzerinde beş hücum uçuşu, 3, 10, 13, 19 ve 25 Mart 1918 tarihlerinde de keşif faaliyetleri yapılmıştır.¹⁰³ Aynı dönemde 6, 21 ve 24 Mart 1918 tarihlerinde İtilaf uçakları tarafından İzmir ve çevresinde hava keşif faaliyetinde bulunulmuştur. Bu durum İtilaf devletlerinin bölgedeki gelişmeleri yakından takip ettiklerini göstermektedir.

98 İhsan Göymen, *Birinci Dünya*, s.229-230.

99 *ATASE Arşivi*, Kol.: *BDH*, Kls.: 1431, Dos.: 199, Fih.: 6-8.

100 *ATASE Arşivi*, Kol.: *BDH*, Kls.: 1431, Dos.: 199, Fih.: 6-10.

101 *ATASE Arşivi*, Kol.: *BDH*, Kls.: 1431, Dos.: 199, Fih.: 6.

102 *ATASE Arşivi*, Kol.: *BDH*, Kls.: 1431, Dos.: 199, Fih.: 6-1.

103 *ATASE Arşivi*, Kol.: *BDH*, Kls.: 1431, Dos.: 199, Fih.: 6-4.

Mayıs ayı başında, 6'ncı Harp Tayyare Bölüğüne İstanbul'dan üç yeni Halberstadt D.V. av uçağı gönderilmiştir. Gelen uçaklarla bölüğün muharebe kabiliyeti artmış görünse de, Halberstadt D.V.'ler, İngiliz tayyareleri ile baş edebilecek kabiliyete sahip değillerdi.¹⁰⁴

4 Mayıs 1918 Cumartesi günü iki İngiliz tayyaresinin Arıburnu istikametine doğru geldiği bildirilmesi üzerine, öğleden sonra saat 18.32'de Teğmen Emil Meinecke ve Astsubay More Halberstadt model tayyarelerine binerek havalanmıştır. Ancak İtilaf tayyarelerini görememiş, Astsubay More Efendi saat 18.55'de, Teğmen Emil Meinecke saat 19.00'da Çanakkale'ye geri dönmüştür.¹⁰⁵

6 Mayıs 1918 Pazartesi günü iki İngiliz tayyaresinin Galata Hava Meydanı yönünde uçtuğu bilgisi verilmiştir. Bunun üzerine sabah saat 05.40'da Üsteğmen Croneiss Albatros uçağı ile Teğmen Emil Meinecke Halberstadt tayyaresiyle havalanmıştır. İngiliz uçaklarını Galata civarında görememiş, Anafarta üzerine gelindiğinde iki İngiliz uçağının Gökçeada'ya doğru gitmekte oldukları görülmüştür. Uçaksavar birlikleri tarafından ateş açılmıştır. Aynı gün öğleden sonra saat 14.00'de İstanbul'da İstinye üzerine iki İngiliz uçağının geldiği haberi alınmıştır. Bunların dönüş yollarını kesebilmek amacıyla Üsteğmen Croneiss Albatros uçağı ile Teğmen Emil Meinecke Halberstadt uçağıyla uçmuş ise de, bu uçakları görememiştir. İki Osmanlı uçağı saat 14.20'de Galata Hava Meydanına iniş yapmıştır. Akşama doğru saat 18.15 sıralarında, Kabatepe yönünde iki uçağın yaklaşmakta olduğu haberi alınmıştır. Croneiss ve Meinecke bir defa daha uçmuş, Fakat uçakları bulamamıştır. 18.45'te Çanakkale'ye inmişlerdir. 10 Mayıs 1918 tarihine kadar uçuş olmamıştır.¹⁰⁶

15 Mayıs 1918 Çarşamba günü, saat 13.35'te Teğmen Meinecke Halberstadt tayyaresiyle devriye için havalanmış ve saat 14.00'de Galata'ya inmiştir. Saat 17.09'da Galata'dan kalkıp Saros Körfezi yönünde uçmuş, saat 17.30'da Çanakkale'ye inmiştir. 18 Mayıs 1918 tarihine kadar uçuş yapılmamıştır.¹⁰⁷

26 Mayıs 1918 tarihinde Alman Üsteğmen Croneiss ve Teğmen Meinecke, bütün gün sırayla devriye uçuşu yapmıştır. 27 Mayıs 1918 tarihinde iki İngiliz tayyaresinin Kilya yönünden yaklaşmakta olduğunun bildirilmesi üzerine Teğmen Meinecke ve Astsubay More, Halberstadt uçaklarıyla karşılamaya çıkmıştır. Ancak havacılar, yaptıkları aramalarda İngiliz uçaklarına rastlamamıştır.¹⁰⁸

104 Ajun Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi*, s.83.

105 ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 1437, Dos.: 228, Fih.: 5-3.

106 ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 1437, Dos.: 228, Fih.: 5-4.

107 ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 1440, Dos.: 246, Fih.: 5-3.

108 ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 1411, Dos.: 95, Fih.: 1-21.

3 Haziran 1918 Pazartesi günü, öğleden sonra Arıburnu istikametine iki düşman uçağının geldiği bilgisi verilmiştir. Yüzbaşı Croneiss Albatros harp uçağıyla, Teğmen Meinecke ve Astsubay More Efendiler Halberstadt uçağıyla hemen havalandırılmıştır. İngiliz kollarına ait uçakların Gökçeada'ya doğru gittiklerini pek uzak mesafeden görüp yetişemeyeceklerini anlamışlar ve saat 19.10'da Çanakkale Hava Meydanına iniş yapmışlardır.¹⁰⁹

8 Haziran 1918, akşamüzeri saat 19.45'te İngiliz uçağının Akbaş üzerinde olduğu bilgisi verilmiştir. Bunun üzerine Yüzbaşı Croneiss Albatros II savaş uçağı ile Astsubay More Helberstadt uçağı ile bu uçakları takip etmek için Çanakkale Hava Meydanı'ndan kalkmıştır. Türk pilotları Anafarta ile Kabatepe arasında İngiliz tayyarelerini görmüş, Türk uçaklarını fark eden İngiliz tayyareleri Gökçeada'ya kaçmıştır. Yüzbaşı Croneiss ile Astsubay More saat 20.00'de Çanakkale Hava Meydanı'na inmiştir.¹¹⁰ 27 Haziran 1918 tarihinde, saat 07.30'da dört düşman uçağı Gelibolu üzerine gelerek iki bomba atmış, ancak zayıat ve hasar olmamıştır.¹¹¹

13 Temmuz 1918 tarihinde bir AEG keşif uçağı ile keşfe giden Rasit Üsteğmen Hüseyin Hüsnü ve Pilot Teğmen Orhan keşif sırasında Yunan topçusunun ateşi ile Sakız Adası açıklarında denize düşürülmüştür. Kendileri ile ilgili ilk anda bir haber alınamaması üzerine çıkarılan bir uçak ile Midilli üzerinde uçularak araştırma yapılmıştır. Ancak bir sonuç alınamamıştır. Bunun üzerine Kolonya ve Midilli şehirlerine birer mektup atılmışsa da bir malumat alınamamıştır.¹¹² Daha sonra yapılan araştırmada Rasit Üsteğmen Hüseyin Hüsnü Bey'in yüzerek kurtulduğu, fakat Çanakkale'de ilk Osmanlı hava zaferinin kazanılmasında etkili olan İbrahim Orhan Bey'in şehit olduğu öğrenilmiştir.¹¹³

20-24 Eylül 1918 tarihlerinde 6'ncı Tayyare Bölüğü tarafından uçuş yapılmamıştır. 25 Eylül 1918 tarihinde Arıburnu istikametine doğru iki düşman uçağının geldiği bilgisi alınmıştır. Bunun üzerine sabah saat 06.15'de Altıncı Ordu Tayyare Kıtaatı Kumandanı Yüzbaşı Schüz ve Üsteğmen Croneiss Albatros savaş uçakları ile Üsteğmen Koslick Efendi ise Halberstadt savaş uçağıyla hemen havalandırılmıştır. Ancak, düşman uçaklarını göremeyip saat 07.50'de dönmüşlerdir. Aynı gün öğleden sonra Kabatepe istikametine doğru iki adet düşman uçağının yaklaştığı bilgisi verilmiştir. Yüzbaşı Schüz Albatros

109 ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 1437, Dos.: 228, Fih.: 5-9.

110 ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 1437, Dos.: 228, Fih.: 5-9.

111 ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 393, Dos.: 1555, Fih.: 30; ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 393, Dos.: 1555, Fih.: 30a.

112 ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 1431, Dos.: 199, Fih.: 12.

113 ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 1438, Dos.: 234, Fih.: 10-11.

savaşıyla saat 17.45’de verilen emir üzerine takip etmek üzere havalanmıştır. Yapılan takip sonucu düşman uçaklarını göremeyip saat 18.15’de dönmüştür.¹¹⁴

26 Eylül 1918 tarihinde Çanakkale’ye doğru iki düşman uçağının geldiği bilgisi alınması üzerine alarm verilmiştir. Sabah saat 05.30’da Yüzbaşı Schüz ve Üsteğmen Croneiss hemen havalanmıştır. Fakat İngiliz uçaklarını bulamadıklarından, bir temas olmamış ve 06.20’de karargâha dönmüştür. Öğleden sonra, mayın aramaya çıkan iki Alman deniz uçağının saldırıya uğradığı haberi gelmiştir. Bu defa Yüzbaşı Schüz tek başına havalanmıştır. Kilitbahir ve Maydos (Eceabat) arasında İngiliz uçaklarıyla karşılaşmıştır. Ancak uçağının aldığı isabetler nedeniyle, muharebeyi keserek, Çamburnu mevkiine mecburi inişe yapmak zorunda kalmıştır. Yüzbaşı Schüz’ün ustalığı sayesinde önemli bir hasar olmamıştır. Kendisi de yara almadan kurtulmuş, uçak Çanakkale Meydanına taşınmış ve hemen onarıma alınmıştır.¹¹⁵

29 Eylül 1918 tarihinde, öğleden sonra saat 17.30’da Yüzbaşı Schüz ile Üsteğmen Croneiss ve Teğmen Klotz Efendi Albatros savaş uçağıyla Arıburnu’na doğru gelen iki düşman uçağına önleme yapmak üzere uçmuş, ancak düşman uçaklarını göremeyip saat 06.10’da Çanakkale Hava Meydanına inmişlerdir.¹¹⁶

1 Ekim 1918 tarihinde, sabah saat 06.10’da Üsteğmen Theo Croneiss ile Teğmen Klotz Efendi Albatros savaş uçağı ile Astsubay More Efendi Helberstadt savaşuçağı ile Anafarta istikametine doğru gelen üç İngiliz uçağını takip etmek üzere Çanakkale Hava Meydanı’ndan havalanmıştır. Ilgardere ile Galata arasında hava muharebesine girmiştir. Üsteğmen Theo Croneiss iki İtilaf uçağıyla çarpışıp birini alçak bir mesafeye kadar indirmeyi başarmıştır. Daha sonra Üsteğmen Croneiss’in makineli tüfeği tutukluk yaptığından muharebeyi keserek meydana dönmek zorunda kalmıştır. Teğmen Klotz ile Astsubay More, diğer bir İtilaf uçağıyla muharebeye girişmiştir. Astsubay More, hava muharebesi sırasında düşman ateşi sonucu beş kurşun ile ağır yaralanmıştır. Bu yüzden muharebeyi terk etmek zorunda kalmıştır. Bu sırada tek başına kalan Teğmen Klotz’da, bir sonuç alamayacağını anlayarak, saat 07.30’da Çanakkale’ye geri dönmüştür.¹¹⁷

3 Ekim 1918 tarihinde bir Yunan uçağı Çanakkale sahiline düşmüştür. Bunun üzerine bölgedeki Türk birliklerinin müdahalesi ile uçakta bulunan iki Yunan havacı

114 ATASE Arşivi, Kol.:BDH, Kls.: 1411, Dos.: 95, Fih.: 1-75.

115 ATASE Arşivi, Kol.:BDH, Kls.: 1411, Dos.: 95, Fih.: 1-75.

116 ATASE Arşivi, Kol.:BDH, Kls.: 1411, Dos.: 95, Fih.: 1-76.

117 ATASE Arşivi, Kol.:BDH, Kls.: 1411, Dos.: 95, Fih.: 1-76.

yakalanarak, esir alınmıştır.¹¹⁸ Çanakkale Muharebeleri sonrasında devam eden hava faaliyetleri 30 Ekim 1918 tarihinde Mondros Mütarekesi'nin imzalanmasıyla sona ermiştir.

Sonuç

Çanakkale Muharebeleri ekseninde başlayan İtilaf devletlerinin hava harekâtı, bölgeye Osmanlı Başkumandanlık Vekâletinin tayyare birlikleri konuşlandırması ile karşılıklı hava muharebelerinin yaşandığı bir alana dönüşmüştür. Osmanlı ordusunun desteklenmesi adına Çanakkale'de 1'inci ve 6'ncı Tayyare Bölükleri kurulmuş ve faaliyet göstermiştir. 18 Mart Deniz Zaferi'nin ve kara muharebelerinin kazanılmasında havacıların büyük bir önemi ve katkısı olmuştur. Bölgede başarılı olamayan İtilaf kuvvetlerinin hava faaliyetleri, 1916 Ocak ayından itibaren Adalar bölgesinde yoğunlaşmıştır. Bu durum İzmir ve çevresinin korunması amacıyla, 5'inci ve 12'nci Tayyare Bölüklerinin oluşturulmasına yol açmıştır.

Farklı ve uzak coğrafyalarda savaşmak zorunda kalan Osmanlı kuvvetleri, Çanakkale ve İzmir çevresinin stratejik öneminden dolayı savaşın başından sonuna kadar bölgede teyakkuz halinde bulunmuştur. İtilaf devletlerinin Çanakkale veya İzmir üzerinden bir çıkarma yapma ihtimali bölgenin özellikle Adalar denizinin gözetlenmesini zorunlu kılmıştır. Bu yüzden Çanakkale Muharebeleri sırasında bölgede 1'inci ve 6'ncı Tayyare Bölükleri, Çanakkale zaferinden sonra da İzmir'de 5'inci ve 12'nci tayyare bölükleri kurulmuştur. Bu hava bölükleri vasıtasıyla İtilafların olası çıkarma harekâtı gözlenmiş, bütün gelişmeler kurulan istihbarat ve haberalma ağı sayesinde Başkomutanlık Vekâletine bildirilmiştir.

Savaşın seyri içerisinde Batı Anadolu'da görev yapan havacılar, tüm malzeme ve yedek parça yokluklarına rağmen olağanüstü koşullar dâhilinde görevlerini yerine getirmek suretiyle ön plana çıkmıştır. Özellikle Osmanlı Devleti'nin uçak teknolojisine sahip olmaması, uçakların Osmanlı'nın müttefiki Almanya'dan temin edilmesi ve ayrıca tüm yedek parça konusunda dışa bağımlı olunması handikap sahaları olarak ön plana çıkmıştır. Uçak teknolojisinin hızla değişmesi, daha etkin ve suratlı tayyarelerin ortaya çıkması, ancak Osmanlı Devleti'nin bu yeni araçlara hemen ulaşamaması büyük sorun teşkil etmiştir. Bunun yansımaları Batı Anadolu sahillerinde icra edilen hava harekâtı sırasında da kendini göstermiştir.

Savaşın başından itibaren Karadeniz'de Rus tehdidi, Adalar Denizinde ve Marmara'da Fransız ve özellikle İngiliz tehdidi nedeniyle her iki tarafta hava

118 ATASE Arşivi, Kol.: BDH, Kls.: 393, Dos.: 1555, Fih.: 47-53.

faaliyetlerine devam etmiştir. Savaşın sonuna doğru Rusların savaştan çekilmesiyle Karadeniz’de hava unsurları ile donanmanın faaliyeti son bulmuştur. Bununla birlikte Ege Denizi’nde ve Marmara’da İngilizlerin hava faaliyeti devam etmiştir. Hatta İngilizler savaşın sonuna doğru Ege kıyı şehirlerinde ve daha da önemlisi devletin başkenti ve merkezi olan İstanbul’da hava harekâtının yoğunluğunu artırarak bir psikolojik baskı kurmayı amaçlamıştır. İstanbul ve İzmir’de kayıplar olmakla birlikte, bu durumun halkın ve ordunun üzerinde önemli bir psikolojik etki yaratmadığı görülmüştür. Neticede, bölgede görev yapan Alman ve Türk havacılar savaşın başından sonuna kadar kendilerine verilen görevleri cansiparane bir şekilde yerine getirmiş, ancak savaşın sonucu üzerinde etkili olamamıştır.

Hakem Değerlendirmesi: Dış bağımsız.

Çıkar Çatışması: Yazar çıkar çatışması bildirmemiştir.

Finansal Destek: Yazar bu çalışma için finansal destek almadığını beyan etmiştir.

Peer-review: Externally peer-reviewed.

Conflict of Interest: The author has no conflict of interest to declare.

Grant Support: The author declared that this study has received no financial support.

KAYNAKÇA

1. Arşiv Kaynakları¹¹⁹

ATASE Arşivi

2. Araştırma Eserler

Alasya, Fikret: “Türklerde Havacılık”, *Türk Kültürü*, Sayı: 34, (Ağustos 1965).

Anadol, Cemal: *Türk Havacılık Tarihi*, İstanbul, 1990.

Aysal, Necdet: “Çanakkale Savaşlarında Hukuk İhlalleri: Kimyasal Gaz ve Domdom Kurşunu Kullanımı” 4. *Uluslararası Gelibolu Sempozyumu*, İstanbul-Çanakkale, 15-18 Mart 2015.

Armaoğlu, Fahir: *20. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1914-1995)*, 11. Baskı, İstanbul, Alkım Yayınevi, ty.

Avcı, Cenk: *Çanakkale Cephesi’nde Hava Savaşları*, Ankara, Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, 2009.

Belen, Fahri: *Çanakkale Savaşı*, İstanbul, Harp Akademisi Matbaası, 1935.

¹¹⁹ Faydalanılan arşiv kaynaklarına ait detaylı bilgiler dipnotlarda belirtilmiştir.

- Göymen, İhsan: *Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekâtı*, 9. Cilt, Ankara, Genelkurmay Basımevi, 1969.
- Schneide, K. Stirling: "Aviation In The Dardanelles Campaign March 1915-January 1916", *Çanakkale Savaşları Sebep ve Sonuçları Uluslararası Sempozyumu*, Çanakkale, 14-17 Mart 1990, Ankara, Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1993.
- Kansu, Y., Şensöz, S., Öztuna, Y.: *Havacılık Tarihinde Türkler 1*, Ankara, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, 2006.
- Kapucu, Davud: "Birinci Dünya Savaşı Osmanlı Ordusunda Hava Gücü", *M5 Ulusal Güvenlik, Savunma ve Strateji Dergisi*, Yıl: 44, Sayı: 337, Ağustos 2019.
- Kapucu, Davud: *Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Harbi'nde Hava Harp Gücü ve Faaliyetleri (1914-1918)*, Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara, 2019.
- Keyüsk, Mazlum: *Türk Havacılık Tarihi (1912-1923)*, Ankara, Hava Basımevi, 2012.
- Korkmaz, Erdal: "Çanakkale Muharebeleri Ekseninde Tarafların Hava Güçlerinin Analizi", *On Beşinci Askerî Tarih Sempozyumu Bildirileri "100'üncü Yıl Dönümünde Çanakkale Muharebeleri" 21-27 Mart 2015-* İstanbul, Genelkurmay Basımevi, 2017.
- Kurt, D. ve Korkmaz, E.: *Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri (Harekât ve Teşkilatlanma Tarihi 1911-1922)*, c.I, Hava Basımevi, Ankara, 2019.
- Kurter, Ajun: *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi*, c.IV, Ankara, Hava Basımevi, 2009.
- Yılmaz, Veli: *1'inci Dünya Harbi'nde Türk Alman İttifakı ve Askeri Yardımlar*, İstanbul, Cem Ofset Matbaası, 1993.