

BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI İRAK CEPHESİ'NDE KARŞIT GÜÇLERİN HAVACILIK FAALİYETLERİNİN ANALİZİ

Öz: 1903 yılında ilk motorlu uçagın uçuşundan kısa bir süre sonra, uçaklar savaş aracı olarak ilk kez Trablusgarp Savaşı'nda kullanılmıştır. Ardından başlayan Birinci Dünya Savaşı, uçakların savaş stratejisini belirleyen, yönlendiren bir mahiyet ve özellik almasına yol açmıştır. Savaş teknolojisinde yaşanan bu değişim hem stratejik hem doktriner değişikliklerin gündeme gelmesine etki etmiştir. Bu durum karşıt güçlerin bu yeni savaş aracını üretme kapasitelerini artırmalarına ve cephe savaşlarında etkin bir şekilde kullanımına yol açmıştır.

Birinci Dünya Savaşı'na Almanya'nın yanında katılan Osmanlı Devleti, savaşın başında altı uçakla muharebelere dâhil olmuştur. Savaş stratejisinin belirlenmesinde uçakların öneminin anlaşılması Almanya'dan uçak ve personel talebinde bulunulmasına yol açmıştır. Neticede savaş boyunca Türk havacıların yanında, Almanya'dan sağlanan 450 uçak ve 1.500 Alman havacı personelle cephelede mücadele edilmiştir.

Savaşın seyri içinde Osmanlı Başkomutanlık Vekâletinin emri doğrultusunda uzak cephelede 17 uçak bölüğü kurulmak suretiyle faaliyet gösterilmiştir. Bu kapsamda İngilizlerin Basra Körfezi'ne asker çıkarması ile açılan Irak Cephesi'nde, 2'nci ve 13'üncü Uçak Bölükleri kurulmak suretiyle cephe muharebelerine katkı sağlanmıştır.

İngilizler Irak Cephesi'nde savaşın başından itibaren hava gücü konuşlandırmak suretiyle etkin bir şekilde uçaklardan faydalanmıştır. Özellikle Kutü'l-Ammare Muharebeleri sırasında İngilizler tarafından Osmanlı kuvvetlerinin kuşatması altında bulunan birliklerine, havadan erzak ve malzeme atılmak suretiyle dünya tarihinde ilk kez hava ikmal faaliyeti gerçekleştirilmiştir.

Bu çalışmada, Irak Cephesi'nde mücadele eden karşıt güçlerin havacılık faaliyetleri, MSB Arşiv ve Askerî Tarih Daire Başkanlığı Arşivinde tespit edilen belgeler ve kaynaklar çerçevesinde analiz, tenkit ve tahlil edilecektir.

Anahtar Kelimeler: Havacılık, Irak, Muharebe, Pilot, Rasıt, Uçak.

ANALYSIS OF AVIATION ACTIVITIES OF THE OPPOSING FORCES IN THE IRAQI FRONT OF THE FIRST WORLD WAR

Abstract: In 1903, a short while after the first motor plane flight, planes were used as war vehicles for the first time in Tripolitanian War. The subsequent outbreak of the First World War caused planes to have a feature and a quality which determined and shaped the strategy of the war. These transformations in war technologies had an effect on the occurrence of both

Deniz KURT

Hv.Öğ.Yb.

<https://orcid.org/0000-0003-2759-5430>

deniz.kurt@hvkk.tsk.tr

Hava Kuvvetleri Komutanlığı
Tarihçe Şube Müdürü.

Erdal KORKMAZ

<https://orcid.org/0000-0003-3260-9403>

e.korkmaz@hvkk.tsk.tr

Tarih Uzmanı, Hava Kuvvetleri
Komutanlığı Tarihçe Şube
Müdürlüğü, Ankara Üniversitesi
Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü
Doktora Öğrencisi, Türkiye.

Geliş Tarihi: 27.02.2020

Kabul Tarihi: 30.04.2020

Özgün Makale

strategic and doctrinal changes, which caused the opposing forces to increase their capabilities to produce this new war vehicle and to use it effectively in frontal battles.

The Ottoman State, taking side with Germany during the First World War, participated in the battles with six aircraft at the beginning of the war. The recognition of the importance of planes in determining the strategy of war led to a demand for aircraft and personnel from Germany. Consequently, throughout the war, 450 aircraft and 1.500 German airmen from Germany struggled together with the Turkish airmen at the fronts.

During the war, in accordance with the order of the Office of Ottoman Supreme Military Command, 17 aviation squadrons took action in remote fronts. In this scope, in the Iraqi Front, which was opened together with the landing of the British on the Persian Gulf, frontal battles were supported through the formation of 2nd and 13th Aviation Squadrons.

The British took advantage of planes right from the beginning of the war by deploying air force at the Iraqi Front. Especially during the Kutü'l-Ammare Battles, the British dropped supplies and materials from aircraft to their units under the siege of the Ottoman Forces and thus performed the first aerial supply in the world history.

In this study, the aviation activities of the opposing forces struggling at the Iraqi Front shall be analyzed, criticized and examined within the scope of the archival documents and sources of MND Archives and Military History Department.

Key Words: Aviation, Iraq, Battle, Pilot, Observer, Plane.

Giriş

XX. yüzyıl başlarında ilk motorlu uçağın havalanışından kısa bir süre sonra dünya devletleri tarafından bu yeni araç ilgi ile takip edilmiş ve üretimine yönelik faaliyetlere hız verilmiştir. Aynı dönemde Osmanlı Devleti tarafından da uçak temini ve havacılık alanında teşkilatlanma faaliyetlerine girişilmiştir.¹ Bu dönemde başlayan Trablusgarp Savaşı sırasında, dünya tarihinde ilk kez İtalyanlar tarafından uçaklar bir savaş aracı olarak kullanılmıştır.² Bu durum, Osmanlı Devleti'nin askerî personeline yurt dışında pilotaj eğitimi aldırmasında ve uçak temini çalışmalarını hızlandırmasında etkili olmuştur.³ Bu kapsamda yapılan çalışmalar neticesinde 1911 yılında iki ordu mensubu Fransa'da pilotaj eğitimine gönderilmiş, 1912 yılında ise Ordu envanterine ilk uçaklar dâhil edilmiştir.⁴ Uçaklar alındıktan sonra Osmanlı pilotları ilk harekât görevlerine Balkan Savaşı sırasında katılmış ve kara birliklerine keşif ve bombardıman desteği sağlamıştır.⁵

Osmanlı havacılığının yeni teşkil edildiği bir dönemde Birinci Dünya Savaşı başlamıştır. Osmanlı Devleti, Birinci Dünya Savaşı'na konjonktür gereği İttifak devletleri içinde girmiş ve ülkenin farklı coğrafyalarında mücadele etmek zorunda kalmıştır. Osmanlı coğrafyasının genişliği ve farklı cephelerdeki harekâtın icrası için hava gücüne duyulan ihtiyaç nedeniyle Başkomutan Vekili Enver Paşa tarafından, Alman Genelkurmay Başkanı General von Falkenhayn'a başvurularak Osmanlı cephelerinde görevlendirilmek üzere iki Alman uçak bölüğü ve Alman havacı personel gönderilmesi talep edilmiştir. Bu talep uygun görülerek 24 Rumpler⁶ ve

¹ Deniz Kurt-Erdal Korkmaz; "Yeni Arşiv Belgeleri Işığında Türk Askerî Havacılığının Doğuşu (1911-1912)", Savunma Bilimleri Dergisi, Ankara, Kasım 2018, Cilt 17, Sayı 2, s.210-211.

² Alessandro Vagnini; "İtalyan-Türk Savaşı'nda İtalya Hava Kuvvetleri: Uzun Süreli Bir Geleneğin İlk Adımı", Türk Hava Kuvvetlerinin 100'üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu, Ankara, Ayrıntı Basımevi, 2013, s.104.

³ Perihan Kilimci; Atatürk Döneminde (1923-1938) Türk Askerî Havacılığı, Hava Harp Okulu, İstanbul, 2004, s.2. Stuart Kline; Türk Havacılık Kronolojisi, Dönence Yayınevi, İstanbul, 2002, s.56-58.

⁴ Ajun Kurter; Türk Hava Kuvvetleri Tarihi, Cilt I, Ankara, Hava Basımevi, 2009, s.74. Süreyya İlmen; Türkiye'de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi, Hilmi Kitabevi, İstanbul, 1947, s.23. MSB Arşiv ve Askerî Tarih Daire Başkanlığı Arşivi; Balkan Harbi Kataloğu (BHK), Klasör (K) : 328, Dosya (D) : 2319, Fihrist (F): 2-22.

⁵ Balkan Savaşı sırasında ilk uzun keşif faaliyeti Pilot Üsteğmen Nuri tarafından 29 Kasım 1912 tarihinde Büyükçekmece-Çatalca ve İzzetinköy çevresinde Bulgar birliklerinin gözetlenmesi ile gerçekleştirilmiştir. Ayrıntılı bilgi için bakınız: BHK; K.: 174, D.: 69, F.: 001. BHK; K.: 178, D.: 89, F.: 010-14.

⁶ Rumpler uçağı: İki kişilik silahsız keşif ve eğitim uçağıdır. Birinci Dünya Savaşı'nın başlarında 15 adet Rumpler B.I uçağı envantere girmiştir. Uçaklardan üç tanesi Türkiye'ye getirilirken Bulgaristan'da kırım yapmış ve elden çıkmıştır. Rumpler B.I uçakları 1918 yılı sonuna kadar Osmanlı ordusunun çeşitli birliklerinde görev yapmıştır. Ayrıntılı bilgi için bakınız: Hava Kuvvetleri Komutanlığı; Türk Hava Kuvvetleri Uçak Albümü 1911-2009, Ankara, Hava Basımevi, 2009, s.20.

Albatros B model uçak⁷ ile 12 Alman sivil pilot ve 32 Alman sivil teknisyen, Osmanlı ordusu emrine verilmiştir. 23 Mart 1915 tarihinde Almanya ile Osmanlı ordusu saflarında görev alacak uçucu ve teknik personele ilişkin bir hizmet sözleşmesi yapılmıştır. Bu sözleşme kapsamında Almanya'dan gönderilen personel ve uçaklarla yalnızca Alman veya Osmanlı/Alman personelden uçak bölükleri oluşturulmaya başlanmıştır. Yapılan hizmet sözleşmesi ile Alman personelin özlük hakları ve sorumlulukları ayrıntılı olarak tarif edilmiştir.⁸ Ayrıca, Fransa cephesinde yaptığı başarılı uçuşlarla öne çıkan Alman Pilot Üsteğmen Erich Serno'da Almanya'dan gönderilecek ekibin başında getirilmiş, kendisine Türk havacı personeli yetiştirmek ve Osmanlı ordusuna havacılık işlerinde danışmanlık etmek görevi de verilmiştir.⁹

Üsteğmen Serno, 3 Ocak 1915 tarihinde Padişah iradesi ile Osmanlı ordusunda rütbesi yüzbaşılığa yükseltilerek Hava Mektebi Müdürü olarak görevlendirilmiştir.¹⁰ Bu göreve ilaveten Osmanlı ordusunun havacılık teşkilatının yeniden yapılandırılması, cephelerdeki hava kuvvetlerinin teşkili onun sorumluluğuna verilmiştir. Bu nedenle Hava Mektebindeki müdüriyet odasından ayrı olarak Harbiye Nezaretinin Beyazıt'taki binasında da kendisine makam odası tahsis edilmiştir. Süvari Üsteğmeni Şakir Fevzi (Fevzioğlu), Yüzbaşı Serno'nun yardımcılığına getirilmiştir.¹¹

Savaşa altı uçakla giren Osmanlı Devleti, savaş boyunca müttefiki Almanya'dan aldığı 450 kadar uçakla cephelerde görev icra etmiştir.¹² Muharebeler sırasında değişik yerlerde oluşturulan 17 uçak bölüğü ile İtilaf devletlerine karşı, alan ve hava hâkimiyeti sağlanmaya çalışılmıştır. Ayrıca, Alman Genelkurmay Başkanlığına bağlı Paşa Uçak Bölüklerinin personeli de dâhil olmak üzere Almanya'dan temin edilen toplam 1.500 kadar pilot ve

⁷ Albatros B.I uçağı: İki kişilik silahsız keşif ve eğitim uçağıdır. Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Savaşı'na girmesinden sonra kredi ile Almanya'dan alınan ilk uçaklardandır. Birinci Dünya Savaşı başında Bulgaristan'ın Almanya yanında savaşa girmemiş olması nedeniyle uçaklar, Sırbistan'a kadar tren ile nakledilmiş, oradan da gizlice uçarak Türkiye'ye getirilmiştir. Uçaklardan ikisi Türkiye'ye getirilirken Bulgaristan'da kırım yapmıştır. Albatros B.I uçakları Birinci Dünya Savaşı'nın ilerleyen günlerinde İstanbul'daki Yeşilköy Tayyare Mektebinde eğitim uçağı olarak kullanılmıştır. Ayrıntılı bilgi için bakınız: Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Türk Hava Kuvvetleri Uçak Albümü 1911-2009, s.12.

⁸ MSB Arşiv ve Askerî Tarih Daire Başkanlığı Arşivi; Birinci Dünya Harbi Kataloğu (BDH) K.: 1389 D.: 282 F.: 2-002-03(04). (10 Mart 1331-23 Mart 1915).

⁹ Kurter; Cilt II, s.74.

¹⁰ BOA. BEO. 4330.324700.

¹¹ Uğur Uzunoğlu; "Birinci Dünya Savaşı'nda Türk Hava Kuvvetlerinin Teşkilatlanmasında Etkin Rol Oynayan Alman Havacı Subay: Erich Serno (1886-1963)", Havacılık Tarihi Sempozyumu 13-14 Aralık 2012/İstanbul, Ankara, Hava Basımevi, 2015, s.354-355.

¹² Davud Kapucu; 1909-1939 Yılları Arasında Yapılan Yurtiçi ve Yurtdışı Askerî Hava Seyahatleri, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Yıldırım Beyazıt Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2015, s.18.

teknik personel desteği ile hava harekât görevleri icra edilmeye çalışılmıştır.¹³

Osmanlı Başkomutanlık Vekâleti, ordunun uçak ve personel ihtiyacını karşılarken ülkenin uzak coğrafyalarından biri olan Irak'ta da zaman içinde hava birlikleri ve teşkilleri konuşlandırmaya başlamıştır. Basra Körfezi'ne çıkarma yapan İngilizler, 14 Mayıs 1915 tarihinde Mısır'da hava birliklerinde bulunan iki uçağını burada görevlendirerek ilk kez bölgeye uçak getirmiştir. Basra'da konuşlandırılan bu uçaklardan biri, 18 Mayıs 1915 tarihinde ilk kez Mezbile'de bulunan Türk birliklerine taarruz ederek üç bomba atmıştır.¹⁴ Böylece İngilizler, uçakları ile kara birliklerine destek vermek suretiyle bölgede etkili olmaya başlamıştır. Bu durum, bölgedeki Osmanlı kuvvetlerinin de uçak taleplerinin gündeme gelmesine neden olmuştur. İlgili talep, Osmanlı Başkomutanlık Vekâletinin zaman içinde bölgede 2'nci ve 13'üncü Uçak Bölüklerini kurmasına etki etmiştir.

Irak Muharebelerinde hava unsurları; keşif, bombardıman, yakın hava desteği, topçulara atış tanzimi, kara birliklerine malzeme nakli gibi değişik görevler icra etmiştir.

1. Irak Cephesi'nin Açılışının Sebepleri ve Bölgedeki Osmanlı Kuvvetlerinin Durumu

Osmanlı Devleti'nin cihadı mukaddes ilan ederek Almanya saflarında Birinci Dünya Savaşı'na girmesi, İngilizlerin en önemli sömürgesi olan Hindistan'ın güvenliğini tehlikeli bir duruma sokmuştur. Çünkü Hindistan'da o dönemde 70 milyon civarında Müslüman yaşamaktadır. Ayrıca, Almanların savaş öncesinde Bağdat demir yolu yapma teşebbüsleri, İngiltere tarafından Doğuya nüfuz etme siyasetinin bir başlangıcı sayılmıştır. İngilizler, Irak ve Basra Körfezi'nin siyasi, askerî ve ekonomik önemini anlamış olduklarından bu coğrafyayı ele geçirmeyi hedeflemiştir.¹⁵

Irak Cephesi'ndeki muharebelerin başlamasında İngiltere'nin siyasi, politik ve stratejik hedefleri etkili olmuştur. İngiltere, Türk kuvvetlerinin İran'a girmesini önleyerek kendi sömürgesi konumundaki Hindistan'ı tehdit etmesini önlemek, Irak'taki petrol bölgelerini ele geçirmek ve Irak üzerinden kuzeye çıkarak karadan Ruslarla birleşmek amacı ile Basra Körfezi'ne bir çıkarma yapmayı amaçlamıştır.¹⁶

¹³ Erdal Korkmaz; "Çanakkale Muharebeleri Ekseninde Tarafların Hava Güçlerinin Analizi", 15. Askerî Tarih Sempozyumu (100'üncü Yıl Dönümünde Çanakkale Muharebeleri) 21-27 Mart 2015 İstanbul, Ankara, Genelkurmay Basımevi, 2017, s.144-145.

¹⁴ İhsan Göymen; Birinci Dünya Harbi, IX. Cilt, Türk Hava Harekâtı, Ankara, Genelkurmay Basımevi, 1969, s.58.

¹⁵ Gaye İnan; Kuruluşundan Ulusal Kurtuluş Savaşı Sonuna Kadar Türk Havacılığı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2005, s.56.

¹⁶ Ergün Aybars; Türkiye Cumhuriyeti Tarihi I, Ankara, Ankara Üniversitesi Basımevi, 1990, 2. Baskı, s.72. Erik Jan Zürcher; Modernleşen Türkiye'nin Tarihi, İletişim Yayınları, Ankara, 1995, s.172.

Osmanlı ordusu seferberliğin ilanı öncesinde, Bağdat'ta bulunan 4'üncü Ordu Müfettişliğine bağlı ve her biri ikişer tümenlik 12'nci ve 13'üncü Kolordu Komutanlıklarından müteşekkil olarak bölgede teşkilatlanmıştır.¹⁷

Osmanlı Harbiye Nezaretinin 2 Ağustos 1914 tarihli telgrafı ile bütün kolordulara ve Bağdat'taki 13'üncü Kolorduya seferberlik emri bildirilmiştir.¹⁸ Seferberliğin ilanıyla birlikte yapılan değişiklikle 12'nci Kolordu, Suriye'de teşkil edilen 4'üncü Orduya ve 13'üncü Kolordu da 3'üncü Ordu kuruluşuna verilmiştir. Yapılan bu teşkilat değişikliği ile Irak'ın savunması için yeterli bir askerî birlik kalmamıştır. Bağdat'ta bulunan 4'üncü Ordu Müfettişliği de yeniden düzenlenerek Irak ve Havalisi Genel Komutanlığı adını almıştır.¹⁹ Bu Komutanlığa Mirliya Cavit Paşa atanmıştır. Savaşın başında Musul, Bağdat ve Basra'da bulunan Türk kuvvetlerinin mevcudu; sekiz taburdan oluşan 38'inci Piyade Tümeni, altı hudut taburu ve dokuz seyyar jandarma taburundan meydana gelmektedir. Irak ve Havalisi Genel Komutanlığının 1914 yılı sonundaki personel mevcudu 23.334 kişiden oluşmuştur.²⁰

Osmanlı idarecileri bu bölgeden bir İngiliz saldırısı beklemediklerinden seferberlikten sonra bazı kuvvetleri Irak'tan alarak başka yerlere göndermiştir. Bu durum, Irak ve çevresinin savunma olanaklarının azalmasına neden olmuştur.²¹ İngilizler, Irak bölgesini ele geçirmek amacıyla Hindistan'da on iki piyade taburu, bir süvari alayı, yedi sahra, iki dağ olmak üzere dokuz bataryadan kurulu bir kuvvet hazırlamıştır. Ayrıca Irak Cephesi'nde on sekiz deniz aracı ve altı küçük istimbottan oluşan bir kuvvet oluşturmuştur.²² Hazırlıklarını tamamlayan İngilizler, 15

¹⁷ Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Osmanlı Devri Birinci Dünya Harbi İdari Faaliyetler ve Lojistik, C X, Genelkurmay Başkanlığı Yayınları, Ankara, 1985, s.93. Nezihi Fırat-Behzat Balkış; Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Irak-İran Cephesi 1914-1918, III. Cilt, 1'inci Kısım, Ankara, Genelkurmay Basımevi, 1979, s.39.

¹⁸ İzzettin Çalışlar; On Yıllık Savaşın Günlüğü Balkan, Birinci Dünya ve İstiklal Savaşları, Hazırlayan İsmet Görgülü, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 1997, s.89.

¹⁹ Davud Kapucu; Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Harbi'nde Hava Harp Gücü ve Faaliyetleri (1914-1918), Yayınlanmamış Doktora Tezi, Yıldırım Beyazıt Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2019, s.278.

²⁰ Zekeriya Türkmen; "Birinci Dünya Harbi'nde Irak Cephesi'nde Türk İngiliz İlişkileri", 1914'ten 2014'e 100'üncü Yılında Birinci Dünya Savaşı'nı Anlamak Uluslararası Sempozyumu (20-21 Kasım 2014), Harp Akademileri Basımevi, s.391-392. Ahmet İzzet Paşa; Feryadım, C I, Nehir Yayınları, İstanbul, 1992, s.211.

²¹ Enver Ziya Karal, Osmanlı Tarihi, Cilt IX, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1996, s.485. Mesut Uyar-Edward J. Erickson; Osmanlı Askerî Tarihi, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2014, s. 502.

²² Göymen; s.28.

Ekim 1914'te bir İngiliz Hint tümenini (4.500 İngiliz ve 16.000 Hintli) Bahreyn adalarına çıkartmıştır.²³

2. Irak Cephe Muharebelerinin Başlaması ve İngilizlerin Hava Faaliyetleri

5 Kasım 1914'te Osmanlı Devleti'ne İngiltere'nin savaş ilan etmesini müteakip İngiliz savaş gemileri Basra Körfezi'ne girerek Şattü'l-Arap ağzındaki Fav Boğazı'nı bombardıman etmiştir. Bunun üzerine Osmanlı Devleti 11 Kasım 1914 tarihinde İngiltere ile birlikte Fransa ve Rusya'ya resmen savaş ilan etmiştir.²⁴ İngiliz kuvvetleri, 22 Kasım 1914'te Basra'yı işgal etmiş, 9 Aralık'ta da Kurna'yı ele geçirerek buradaki Türk birliklerini esir etmiştir.²⁵ Kurna'daki muharebeler sırasında Türk kuvvetleri sadece İngilizlerin değil bölgedeki Arap aşiretlerinin de saldırısına maruz kalmıştır. 1914'te her iki taraf da bölgeye uçak getirmede için hava harekât, keşif ve gözetleme görevi icra etmemiştir.²⁶

1915 yılı başında her iki taraf da Irak'taki kuvvetlerini takviye etmiştir. Bu kapsamda diğer cephelerdeki bir kısım malzeme de bölgeye gönderilmiştir.²⁷ Ayrıca, Fırat ve Dicle nehirlerinin birleştiği noktada bulunan stratejik öneme sahip Kurna'nın İngilizlerin eline geçmesi üzerine, Irak ve Havalisi Genel Komutanı Cavit Paşa'nın 2 Ocak 1915 tarihindeki teklifi ile rütbesi yarbaylığa yükseltilen Süleyman Askerî Bey bir miktar seçme subay ile birlikte bölgede görevlendirilmiştir.²⁸

İngiliz kuvvetlerinin 1 Ocak 1915 tarihinde Mezbile'de ve 6 Ocak 1915'te Fırat Nehri dolaylarındaki Türk kuvvetlerine saldırısı ile giriştikleri taarruz başarıya ulaşamamıştır. Ardından takviye edilen İngiliz kuvvetleri, 20 Ocak 1915 tarihinde Rota Muharebesi'nde tekrar taarruz etmişlerse de Türk kuvvetlerinin direnci ile karşılaşmışlardır.²⁹ Bu taarruz sırasında Türk kuvvetleri 400 kayıp vermiş, Süleyman Askerî Bey de burada

²³ Karal; s.486.

²⁴ Joseph Pomiankowski; Osmanlı İmparatorluğu'nun Çöküşü 1914-1918 Birinci Dünya Savaşı, Tercüme Eden Kemal Turan, Kayıhan Yayınları, İstanbul, 1990, s.81. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü; Osmanlı Belgelerinde Birinci Dünya Harbi I, İstanbul, 2013, s.90.

²⁵ H.A. Jones; The War in the Air: Being the Story of the Part Played in the Great War by the Royal Air Force, Vol. IV, Oxford University Press, London, 1935, s.251-252. Ali İhsan Sabis; Harp Hatıralarım, C 2, Ankara, Güneş Matbaası, 1951, s.108.

²⁶ Selçuk Duman; II. Meşrutiyet'ten İngiliz Mandaterliğine Irak, Berikan Yayınları, Ankara, 2010, s.103. Kemal Arı; Birinci Dünya Savaşı Kronolojisi, Genelkurmay ATASE Başkanlığı Yayınları, Ankara, 1997, s.79. İhsan Şerif Kaymaz; Musul Sorunu, Otopsi Yayınları, İstanbul, 2003, s.48-49. Tarık Saygı; İngiliz Generali Townshend ve Türkler, Paraf Yayınları, İstanbul, 2011, s. 49.

²⁷ Ernest von Hoepfner; Germany's War in the Air, Battery Press, Nashville, 1994, s.48. Edward J. Erickson; Ordered to Die: A History of the Ottoman Army in the First World War, Greenwood Press, Connecticut, 2000, s.28-30.

²⁸ BDH; K.: 3644, D.: H-15, F.: 1-2, 1-7.

²⁹ Balkış-Fırat; Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi, Irak-İran Cephesi, s.126-131.

yaralanmıştır.³⁰ 1915 yılı Ocak ayından Mart ayına kadar takip eden aylar boyunca İngilizler Bağdat'ı işgal etmek, Türkler ise İngilizlerin işgalindeki Basra'yı geri almak amacıyla Dicle Nehri boyunca birkaç kez ileri harekâta girişmişlerse de bir sonuç alamamışlardır. İngilizlerin Irak'ta otoritelerini güçlendirmeye yönelik çabalarının arttığı bir dönemde İstanbul'daki Alman Büyükelçisi Hans Freiherr von Wangenheim, Berlin'e gönderdiği 12 Şubat 1915 tarihli raporunda; "İngilizlerin Basra'dan çıkarılması, Almanya için Mısır seferinden daha da mühimdir." diyerek Alman idarecilerinin dikkatini bölgeye çekmeye çalışmıştır.³¹

Rota Muharebesi'nden sonra aşiret kuvvetleri ve yeni kurulan birliklerle kuvvetlenen Türk kuvvetleri; 12 Nisan 1915 tarihinde Şuaybe Muharebesi'nde İngiliz birliklerine 15-20 kadar dağ topu ve 20.000 kadar Arap-Türk kuvveti ile taarruz etmiş, fakat başarılı olamamıştır.³² Süleyman Askerî Bey, çekilme sırasında ümitsizliğe düşerek intihar etmiştir.³³ Süleyman Askerî Bey'in yerine geçici olarak Mehmet Fazıl Paşa getirilmiş, bir süre sonra da Irak ve Havalisi Komutanlığına Albay Nurettin Bey (Sakallı) atanmıştır.³⁴

İngilizler, Şuaybe Muharebesi'nde başarı sağladıktan sonra kuzeye doğru ileri harekâtına devam ederek Nisan 1915'te 38'inci Türk Tümenini kayıtsız şartsız teslim olmaya mecbur etmiştir. Bölgede bulunan İngilizlerin talebi üzerine Avustralya Hükûmeti, Irak'a dört pilot ve yirmi uçak bakımcı göndereceğini ifade etmiştir. Half Flight adındaki bu birlik 26 Nisan 1915 tarihinde bölgeye ulaşmıştır.³⁵

Nisan 1915'te Irak'taki kuvvetlerin başına 6'ncı Tümen Komutanı olarak General Sir Charles Vere Ferrers Townshend atanmıştır.³⁶ Mısır'da üslenmiş olan İngiliz Krallık Hava Koluna bağlı 30'uncu Bölük, 14 Mayıs 1915 tarihinde Basra'ya Maurice Farman³⁷ tipinde iki uçak göndermiştir. 18 Mayıs 1915 günü bu uçaklardan biri, Mezbile'ye çekilmiş bulunan Türk

³⁰ Charles Vere Townshend; Irak Seferi ve Esaret, Çeviren Tarihi Askerî Osmanî Encümeni, Sadeleştiren Recep Ahıskalı, Yeditepe Yayınları, İstanbul, 2007, s.62.

³¹ Veli Yılmaz; I'inci Dünya Harbi'nde Türk-Alman İttifakı ve Askerî Yardımlar, Cem Ofset, İstanbul, 1993, s.113. Carl Mühlman, Das Deutsche-Türkische Waffenbündnis Im Weltkriege (Dünya Harbi'nde Türk-Alman Silahlı İttifakı), Koehler-Amelong Yayınevi, Leipzig, 1940, s.68-69.

³² Townshend; s.64. Ahmet İzzet Paşa; s.212.

³³ Ahmet İzzet Paşa; s.212., Sabis; s.203.

³⁴ Sabis; s.204.

³⁵ Peter J. Lambert; The Forgotten Air War: Airpower in the Mesopotamian Campaign, A thesis presented to the Faculty of the U.S. Army Command and General Staff College in partial fulfillment of the requirements for the degree, Master of Military Art and Science, KaFort Leavenworth, Kansas, 2003, s 46-47.

³⁶ Edward J. Erickson; I. Dünya Savaşı'nda Osmanlı Ordusu, Çanakkale, Kutü'l-Ammare ve Filistin Cephesi, Çev. Kerim Bağrıaçık, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul, 2009, s.123-124.

³⁷ Maurice Farman uçağı: İki kişilik itici pervaneyeye sahip silahlı keşif ve bombardıman uçağıdır. Ayrıntılı bilgi için bakınız: Hava Kuvvetleri Komutanlığı; Türk Hava Kuvvetleri Uçak Albümü, s.18.

birliklerine taarruz ederek üç bomba atmıştır. Böylece ilk kez bölgede İngilizler tarafından hava harekâtı icra edilmiştir.³⁸

Bağdat'a 19 Mayıs 1915'te ulaşan yeni Irak ve Havalisi Genel Komutanı Albay Nurettin Bey, Kurna kuzeyi ve Nasıriye istikametine doğru çekilen kuvvetlerle bir savunma hattı oluşturmaya çalışmıştır. Hazırlıklarını tamamlayan İngiliz kuvvetleri ise 31 Mayıs 1915 tarihinde Türk kuvvetlerine taarruz ederek İkinci Rota Muharebesi'nde başarılı olmuş ve 3 Haziran 1915'te Amarra'yı işgal etmiştir.³⁹ Bu muharebe sırasında İngiliz uçakları, kara birliklerine keşif, gözetleme ve taarruz desteği vermiştir. 14 Haziran 1915 tarihinde Kutül-Ammare dolaylarında görev alan iki İngiliz uçağı bu bölgedeki Türk ordugâhlarını bombalamıştır.⁴⁰

İngilizlerin Irak'a gönderilmesi planlanan uçaklarından biri 19 Temmuz 1915'te, diğeri de üç gün sonra Basra'ya gönderilmiş ve böylece Irak'taki uçaklarının sayısı dörde yükselmiştir. Bu uçakların gelmesiyle hava keşiflerine hız veren İtilaf kuvvetlerinin iki uçağı Nasıriye dolaylarında Türk topçularının ateşi ile düşürülmüştür.⁴¹ 24 Temmuz 1915'te kuvvetli topçu desteği ile taarruza geçen İtilaf birlikleri çetin muharebelerden sonra Nasıriye'yi ele geçirmiştir. Irak'taki İngiliz kuvvetlerine 1915 yılı Ağustos ayı içinde altı adet Martinsyde Scout uçağı⁴² gönderilmiştir. Böylece bölgedeki İngiliz hava gücü daha da artmıştır.⁴³

Nasıriye'yi ele geçiren İngiliz kuvvetleri Dicle Nehri boyunca harekâtına devam etmiştir. Şeyhsait yönünde ilerleyen İngiliz güçlerine dört uçak keşif ve gözetleme desteği vermiştir. İngilizlerin 16 Eylül 1915 tarihindeki hava keşfi sırasında bir uçakları Türk birliklerinin açtığı topçu ateşi sonucu düşürülmüş, uçak arızasız olarak ele geçirilmiş ve uçuş ekibi esir alınmıştır.⁴⁴

27 Eylül'de bir başka İngiliz uçağı topçu ateşi ile yere inmeye mecbur edilmiştir.⁴⁵ Esir edilen personelin sorgusunda İngilizlerin Irak'ta yedi uçağı bulunduğu ve Dicle cephesinde 15.000 kişilik bir kuvvetleri olduğu öğrenilmiştir.⁴⁶

³⁸ Yavuz Kansu-Sermet Şensöz-Yılmaz Öztuna; Havacılık Tarihinde Türkler, Cilt I, Ankara, Hava Basımevi, 2006, s.212.

³⁹ Townshend; s.114-126.

⁴⁰ Göymen; s.58.

⁴¹ Townshend; s.180-181.

⁴² Martinsyde Scout uçağı: Tek kişilik av uçağıdır. Birinci Dünya Savaşı sırasında İngiliz Hava Birlikleri tarafından Irak ve Filistin cephelerinde kullanılmıştır. Ayrıntılı bilgi için bakınız: Hava Kuvvetleri Komutanlığı; Türk Hava Kuvvetleri Uçak Albümü 1911-2009, s.34.

⁴³ Karal; s.486. Saygı; s.57-58.

⁴⁴ BDH; K.: 1452, D.: 297, F.: 050-03.

⁴⁵ BDH; K.: 1452, D.: 297, F.: 050, 050-01.

⁴⁶ Göymen; s.59.

3. Kutü'l-Ammare Muharebeleri ve Sonrasında Havacılık Faaliyetleri

28 Eylül 1915 tarihinde başlayan Kutü'l-Ammare Muharebeleri sonrasında Türk kuvvetlerinin sol kanadı çökmüştür. Böylece, Birinci Kut Muharebesi İngilizlerin başarısıyla sonuçlanırken Kutü'l-Ammare de elden çıkmıştır.⁴⁷ Bunun üzerine Türk birlikleri Selmanpak mevzilerine çekilmiştir.⁴⁸ Bu süreç sırasında İngiliz uçakları tarafından devamlı surette hava taarruzları gerçekleştirilmiştir. İngiliz uçaklarının yaptığı akınların gittikçe artması üzerine Türk Komutanlığı, birliklerin havadan yapılacak taarruzlara karşı tedbir almalarını emretmiş, ilk tedbir olarak gündüzleri çadır kurulmamasını ve uçakların havada bulunduğu sırada er ve hayvanların gizlenmelerini emretmiştir. Başkomutanlık Vekâleti, ilerleyen İngiliz kuvvetlerinin Bağdat'ı tehdit ettiği haberi üzerine albay rütbesinde bulunan ve Enver Paşa'nın amcası olan Halil (Kut) Paşa'yı Eylül 1915'te 18'inci Kolordu Komutanı olarak Irak'a göndermiştir.⁴⁹ Ayrıca, bu bölgedeki askerî hareketlilik üzerine teşkilat değişikliğine gidilerek 5 Ekim 1915 tarihinde Irak ve Havalisi Komutanlığı yerine, 13'üncü ve 18'inci Kolordulardan oluşan 6'ncı Ordu Komutanlığı kurulmuştur. Ordu Komutanı olarak da 14 Ekim 1915 tarihinde Alman General von Der Goltz atanmıştır.⁵⁰

Yeni komutan, 1915 Ekim ayında Irak'a dört uçağın gönderilmesini ve bu uçakların gelmesine kadar ele geçirilmiş olan İtilaf uçaklarını onarmak ve uçurmak için bir pilot ile bakım personelinin Bağdat'ta bulundurulmasını Başkomutanlık Karargâhına teklif etmiştir. Bu teklif gönderildiği sırada İngiliz kuvvetleri Aziziye'ye kadar ilerleyerek uçaklarını bu bölgeye intikal ettirmiştir. Buna karşılık Türk kuvvetleri de Aziziye'nin batısındaki bölgede tertiplenmiştir. Gelişmeler bu minvalde devam ederken İngilizlerden ele geçirilen uçaklardan istifade etmek için 4'üncü Orduya bağlı, Filistin'deki Birüssebi Uçak Müfrezesi Komutanlığında görev yapan Pilot Üsteğmen Fazıl, Eylül 1915'te Irak'ta görevlendirilmiştir.⁵¹

25 Eylül 1915'te Birüssebi'den ayrılan Pilot Üsteğmen Fazıl, Bağdat'a gelerek yaptığı çalışmalar sonucu ele geçirilen Maurice Farman ve

⁴⁷ Liman von Sanders; Türkiye'de Beş Sene, Çeviren: Osmanlı Genelkurmayı Askerî Tarih Encümeni Tercüme Heyeti, Yayına Hazırlayan Mustafa Albayrak, Yeditepe Yayınları, İstanbul, 2006, s.137.

⁴⁸ Mahir Küçükvatan; "İngiliz Basınında Osmanlı'nın Kutü'l-Ammare Zaferi", Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi, C XIII/26, Bahar Sayısı, İzmir, 2013, Dokuz Eylül Üniversitesi Yayınları, s.60.

⁴⁹ Tülay Âlim Baran; "Birinci Dünya Savaşı ve Irak Cephesi", Askerî Tarih Araştırmaları Dergisi, Sayı: 22, Mayıs 2015, Gnkur. Basımevi, s.68-69.

⁵⁰ Şükrü Kanatlı; Irak Muharebeleri'nde 3'üncü Piyade Alayı Hatıraları, Genelkurmay ATASE Başkanlığı Yayınları, Ankara, 2006, s.8. Golç Paşa'nın Hatıratı İstanbul'da (1914-1915); Irak ve İran'da (1915-1916); Tercüme Eden Salih Mayakuşu, Askerî Matbaa, İstanbul, 1932, s.35.

⁵¹ BDH; K.: 1438, D.: 237A, F.: 001-01.

Caudron⁵² model uçakları uçabilir duruma getirmiştir.⁵³ İngilizler, Bağdat'ı ele geçirmek için hava harekât ve faaliyetlerini Selmanpak ve Bağdat üzerinde yoğunlaştırmıştır. 13 Ekim 1915'te Bağdat'ın kuzey ve güneyindeki telgraf hatlarını tahrip etmek için gönderilen İngiliz uçaklarından biri Türk topçu ateşiyle düşürülmüş, pilot ve rasıt (gözcü) ile birlikte uçak da ele geçirilmiştir. Muharebeler devam ederken İngiliz hava gücü takviye edilmeye devam etmiştir. 5 Kasım 1915 tarihinde BE-2C model dört İngiliz uçağı daha Basra'ya gönderilmiştir. Böylece Irak'taki İngiliz uçak miktarı daha da artmıştır.⁵⁴ Bu sırada 16 Kasım 1915'te, Osmanlı topçularının ateşi ile Maurice Farman sisteminde bir İngiliz uçağı indirilmiştir. Uçak arızasız olarak ele geçirilmiştir.⁵⁵

21 Kasım 1915 tarihinde 30'uncu Uçak Bölük Komutanı Binbaşı Reyly yaptığı keşif sırasında uçağının Türk kuvvetlerinin açtığı topçu ateşi sonucu yere inmek zorunda kalmış ve kendisi de Türk kuvvetlerine esir düşmüştür. Aynı gün keşif yapan ikinci bir İngiliz uçağı motorunda meydana gelen arıza sonucu indiğı sırada ele geçirilmiştir.⁵⁶ 22 Kasım 1915 tarihinde Selmanpak mevzilerine karşı taarruza geçen İngiliz kuvvetleri, uçaklar tarafından da desteklenmiştir. Bu taarruz harekâtı sırasında Türk mevzileri üzerinde uçan İngiliz uçaklarından biri topçu ateşi ile düşürülerek rasıdı esir alınmıştır.⁵⁷

Yapılan kanlı muharebelerden sonra İngilizler Selmanpak mevzilerinin bir kısmına girmeye muvaffak olduysa da Türklerin karşı taarruzu sonucu geri çekilmek zorunda kalmışlardır.⁵⁸ Bu muharebeler sırasında Pilot Üsteğmen Fazıl'ın Bağdat'ta hazırladığı uçaklardan biri, 27 Kasım 1915 tarihinde hava keşfinde; İngiliz kuvvetlerinin Bağdadiye ile Hamas arasında Dicle dirseklerinde toplandıklarını tespit etmiştir.⁵⁹

Aynı dönemde, İngilizlerden ele geçirilen uçakları kullanmak amacıyla Pilot Üsteğmen Mehmet Ali (Kurçer) ile Makinist Astsubay Vecihi

⁵² Caudron uçağı: İki kişilik silahlı keşif uçağıdır. Envantere giren 5 adet Caudron G.III uçağının tamamı ganimet olarak ele geçirilmiştir. İlk uçak 16 Eylül 1915 tarihinde Irak Cephesi'nde yerden açılan ateş sonucu isabet alarak zorunlu iniş yapmıştır. Daha sonra Bağdat'ta onarımı yapılarak 1916 yılı sonuna kadar 2'nci Tayyare Bölüğünde görevlendirilmiştir. Ayrıntılı bilgi için bakınız: Hava Kuvvetleri Komutanlığı; Türk Hava Kuvvetleri Uçak Albümü 1911-2009, s.15.

⁵³ Kansu vd.; s.212.

⁵⁴ Göymen; s.61.

⁵⁵ BDH; K.: 1452, D.: 297, F.: 050-03, BDH, K.: 1452, D.: 297, F.: 050, 050-01.

⁵⁶ BDH; K.: 1452, D.: 297, F.: 050a, BDH, K.: 1452, D.: 297, F.: 050-03.

⁵⁷ Göymen; s.62.

⁵⁸ BDH; K.: 551, D.: 2140, F.: 102-1.

⁵⁹ BDH; K.: 3647 D.: 200 F.: 001.

(Hürkuş) kasım ayında Irak'a gelerek Bağdat yakınlarındaki Azamiye Hava Meydanı'ndan uçuşlara başlamıştır.⁶⁰

1 Aralık 1915 tarihinde motor arızası sonucu inen bir İngiliz uçağı ele geçirilmiştir. İtilaf kuvvetlerinin çekilmesi üzerine Türk kuvvetleri Selmanpak mevzilerini işgal etmiş ve İngiliz kuvvetlerini takip etmeye başlamıştır. Takip sırasında 5 Aralık 1915'te pek çok eşya, erzak, cephane ve motor arızası nedeniyle bırakılan iki de uçak ele geçirilmiştir. Aynı gün topçu ateşi ile Kutü'l-Ammare'de bir İngiliz uçağı indirilmiştir. İtilaf kuvvetlerinden ele geçirilen uçaklarla Pilot Üsteğmen Fazıl, Rasit Yüzbaşı Fettah⁶¹ ve Pilot Üsteğmen Mehmet Ali birlikte keşif görevlerine devam etmiştir. Pilot Üsteğmen Mehmet Ali, yaptığı başarılı uçuşlar sebebiyle bir sene kıdem verilmesi amacıyla üst makamlara resmî yazı ile bildirilmiştir. Böylece, Türk uçucuları aralık ayı sonuna kadar İtilaf kuvvetlerinin durumunu hava keşifleri ile takip etmiştir.⁶²

General Townshend'in emri ile İngiliz kuvvetleri 3 Aralık 1915'te Kutü'l-Ammare'ye sığınmıştır.⁶³ Albay Nurettin Bey komutasındaki Türk ordusu ise 7 Aralık 1915 günü İngiliz kuvvetlerini Kutü'l-Ammare'de tamamen kuşatmıştır.⁶⁴ 6'ncı Ordu Komutanlığı emri ile Bağdat yakınındaki Azamiye Meydanı uzak olduğundan Türk Uçak Müfrezesi Kut'un altı kilometre yakınındaki Hay Köprüsü yakınında ileri bir meydana taşınmıştır.⁶⁵

23 Eylül 1915'te Bulgaristan'ın İttifak devletleri yanında Birinci Dünya Savaşı'na girmesi ile Almanya'dan uçak ve malzeme akışı sağlanmaya başlamıştır. Bu kapsamda 1915 yılı sonunda İstanbul'a ulaşan uçaklardan 2'nci Uçak Bölüğü kurularak Alman Pilot Yüzbaşı von Aulock'un komutasında 1 Aralık 1915'te Irak'a gönderilmiştir. Bölük çok zor şartlar altında, bir buçuk aylık bir yolculuk sonrasında Bağdat'a intikal etmiştir. Daha önce İngilizlerden elde edilen uçakları kullanan Türk personel de bu bölükte görev yapmaya başlamıştır. İlgili uçak bölüğü, 1918 yılı sonuna kadar Osmanlı 6'ncı Ordusu emrinde görev yapmıştır. Yüzbaşı von Aulock'un Nisan 1917 tarihinde ölümünden sonra Yüzbaşı Faller Bölük

⁶⁰ Mazlum Keyüsk; Türk Havacılık Tarihi 1912-1914, Hava Harp Akademisi Komutanlığı Yayınları, Ankara, Hava Basımevi, 2012, s.77-79.

⁶¹ Yüzbaşı Fettah Bey, Irak'ta İngilizlerden ele geçirilen uçaklarda rasit olarak görev yapmıştır. Ardından 1915 yılında İstanbul Yeşilköy Tayyare Mektebinde rasit kursunu bitirerek Irak'taki Tayyare Müfrezesine atanmıştır. Ayrıntılı bilgi için bakınız: Kurter; Cilt II, s.204.

⁶² BDH; K.: 1452, D.: 297, F.: 050a.

⁶³ Ahmet İzzet Paşa; s.213. Saygı; s.70.

⁶⁴ Sanders; s.137-138.

⁶⁵ Kurter; Cilt II, s.201

Komutanı olmuştur. Sonrasında ise Yüzbaşı Schüz Bölüğün Komutanlığını yapmıştır.⁶⁶

Kut kuşatması devam ederken Albay Nurettin Bey, Goltz Paşa ile anlaşamaması üzerine görevi 13 Ocak 1916'da Albay Halil (Kut) Bey'e devrederek Irak'tan ayrılmıştır.⁶⁷ Townshend'in komuta ettiği İngiliz kuvvetleri Kut'taki kuşatmayı yarmak için 1916 yılı başında bir harekâta girişmiştir. Bu harekât, Pilot Üsteğmen Fazıl tarafından düzenli olarak yapılan hava keşifleri ile tespit edilerek Komutanlığa bildirilmiştir. Böylece taktik stratejinin belirlenmesinde havacıların rolü ortaya çıkmıştır.⁶⁸

Pilot Üsteğmen Fazıl hastalanıp İstanbul'a gittiği sırada, bir buçuk aylık uzun bir yolculuktan sonra 2'nci Uçak Bölüğünün ilk kademesi Bağdat'a gelmiştir. Pilot Üsteğmen Cemal⁶⁹ ve Alman Rasit von Schlichling uçaklardan önce Bağdat'a ulaşmıştır. Ancak, Alman Rasit von Schlichling tifoya yakalanarak İstanbul'a dönmüştür. Pilot Üsteğmen Cemal ise Kutü'l-Ammare'de ele geçirilen ganimet uçaklar ile verilen görevleri yerine getirmeye başlamıştır.⁷⁰

2'nci Uçak Bölüğü 1 Şubat 1916 tarihinde ilk deneme uçuşunu yapmıştır. Bu ilk uçuş sırasında kaza geçiren Pilot Yüzbaşı Mehmet Ali'nin bacakları kırılmış, rasit koltuğunda oturan Makinist Astsubay Vecihi ise yaralanmıştır. Kaza sonrasında uçak işe yaramaz hâle gelmiştir. Pilot Üsteğmen Mehmet Ali bu kazadan sonra uçuştan ayrılmak zorunda kalırken bu kaza, onun yanında bulunan Makinist Astsubay Vecihi'nin pilot olma isteğine vesile olmuştur. Makinist Astsubay Vecihi, tedavisini müteakip Yeşilköy'de pilotaj eğitimine başlamıştır. 2'nci Uçak Bölüğü bu kaza sonrasında 2 Şubat 1916 tarihi itibarı ile altı pilot ve beş rasit ile göreve başlamıştır.⁷¹

5 Şubat 1916'da Türk mevzileri üzerinde uçan iki satırlı bir İngiliz uçağı Türk birliklerinin açtığı ateşle düşürülmüş, uçağın pilot ve rasıdı esir edilmiştir.⁷² 8 Şubat 1916'da Kutü'l-Ammare'nin kuşatmasına devam edilmiş, Felâhiye dolaylarında karşılıklı muharebeler olmuş ve sonunda İngiliz kuvvetleri kayıplar vererek çekilmiştir. 13 Şubat 1916'da ilk kez

⁶⁶ Göymen; s.94.

⁶⁷ Erickson; s.212.

⁶⁸ Keyüsk; s.185.

⁶⁹ Pilot Üsteğmen Cemal (Durusoy) Bey, Irak Cephesi'nde uçucuya duyulan ihtiyaç sebebiyle, 1916 yılı Ocak ayında Bağdat'a gelmiştir. Burada Cemal Bey, İngilizlerden ele geçirilmiş ganimet uçaklardan kurulmuş olan müfrezede görev almıştır. İlerleyen dönemde Kutü'l-Ammare'de faaliyet göstermiştir. Ayrıntılı bilgi için bakınız: Kurter; Cilt II, s. 241.

⁷⁰ Kansu vd.; s.266.

⁷¹ Cemal Anadolu; Türk Havacılık Tarihi, Türk Hava Kurumu Bilim Eserleri Yarışması, İstanbul, 1990, s.117. Kurter; Cilt II, s. 251.

⁷² Göymen; s.95.

Osmanlı ordusunda görev yapan bir Alman uçağı Kutü'l-Ammare'yi bombalarken görülmüştür. Bu uçak Kutü'l Ammare'ye sabah beş, öğleden sonra ise on bomba atmıştır.⁷³

Muharebelerin hızla devam ettiği bir dönemde Osmanlı Başkomutanlık Vekâleti tarafından 23 Şubat 1916 tarihinde çıkarılan bir emirle, uçak düşüren personelin nasıl ve ne şekilde taltif edileceğine dair bir yazı yayımlanmıştır. Bu yazıda; kendi uçaklarımızdan biri düşman uçağını düşürmeye muvaffak olduğu takdirde 40 Osmanlı lirası ile mükâfat olunacağı belirtilerek bu mükâfatın pilot ile rasit arasında eşit olarak taksim olunacağı belirtilmiştir. Bunun yanında, bir piyade kıtasının bir düşman uçağını düşürmesi durumunda otuz Osmanlı lirası verileceği, bu mükâfatın genel kıta personeli arasında paylaşılacağı ifade edilmiştir. Ayrıca, bir takım veya bataryanın düşman uçağını düşürmesi durumunda otuz lira alacağı, bataryanın düşürmeye sebebiyet veren, mermiyi atan topun nişancısına on beş lira verileceği, kalanın ise o topa hizmet edenler arasında taksim edileceği aktarılmıştır. İlave olarak verilecek mükâfat yanında Ordu Kumandanı tarafından ilgili kişilerin nişanla da taltif edilebileceği belirtilmiştir.⁷⁴ 5 Mart 1916'da Sin Tepeleri dolaylarında keşif yapan İngiliz uçaklarından biri, Türk mevzilerinden açılan makineli tüfek ateşi ile düşürülmüştür.⁷⁵ Aynı dönemde Mart 1916 itibarı ile 2'nci Uçak Bölüğünde; iki Pfalz A.II Parasol⁷⁶ faal, İngilizlerden ele geçirilmiş iki Bristol Scout C⁷⁷ arızalı, yine İngilizlerden ele geçirilmiş bir Caudron G.III motorsuz ve yine İngilizlerden ele geçirilmiş bir Maurice Farman MF-7 uçağı motorsuz, iki Pfalz A.II Parasol ve bir BE-2B (Enfoçya)⁷⁸ kırık durumdadır.⁷⁹

9 Mart 1916 tarihinde İngiliz yardım birliklerinin Sabis Meydan Muharebesi'nde aldıkları büyük yenilginin ardından General Townshend, İngiliz Irak Kuvvetleri Komutanlığına gönderdiği raporda, erzakın süratle

⁷³ Charles Townshend; My Campaign in Mesopotamia, Thornton Butterworth, London, 1920, s.278.

⁷⁴ BDH; K.: 1389, D.: 1, F.: 22.

⁷⁵ Göymen; s.95.

⁷⁶ Pfalz Parasol A.II uçağı: İki kişilik keşif ve bombardıman uçağıdır. Birinci Dünya Savaşı sırasında envantere 10 adet Pfalz Parasol A.II uçağı girmiştir. 2'nci ve 3'üncü Tayyare Bölüklerinde görev yapan uçaklar Irak Cephesi'nde Kutü'l-Ammare'de İngiliz kuvvetlerinin kuşatılması sırasında büyük yararlılıklar göstermiştir. Radyal motorunun sıcak iklim şartlarında verimli olmaması nedeniyle 1917 yılında hizmet dışı bırakılmıştır. Ayrıntılı bilgi için bakınız: Hava Kuvvetleri Komutanlığı; Türk Hava Kuvvetleri Uçak Albümü 1911-2009, s.19.

⁷⁷ Bristol uçağı: Tek kişilik av uçağıdır. Envantere giren 2 adet Bristol Scout C ve 1 adet Bristol Scout D uçağı ganimet olarak ele geçirilmiştir. Ayrıntılı bilgi için bakınız: Hava Kuvvetleri Komutanlığı; Türk Hava Kuvvetleri Uçak Albümü 1911-2009, s.14.

⁷⁸ BE-2B (Enfoçya) uçağı: İngilizler tarafından üretilip Birinci Dünya Savaşı sırasında etkili bir şekilde kullanılan uçaklardan birisidir. Ayrıntılı bilgi için bakınız: Kurter; Cilt II, s. 251.

⁷⁹ Kurter; Cilt II, s. 250.

azaldığını, bitmek üzere olduğunu ve 7 Nisan 1916'ya kadar kurtarılması gerektiğini bildirmiştir.⁸⁰

Kuşatma altındaki Kutü'l-Ammare'de yiyecek maddelerinin gittikçe azalması üzerine uçaklarla havadan ikmal yapılması kararlaştırılmıştır. Ancak, İngiliz uçakları tarafından Kutü'l-Ammare'ye torba ve paketler içinde un ve çeşitli yiyecek maddeleri ortalama 200 metre yükseklikten atıldığından bu erzak maddelerinin bir kısmı nehre, bir kısmı da iki taraf arasına düşmüş, çok azı ise İngiliz birliklerinin eline geçmiştir. Short⁸¹ deniz uçaklarının kullanıldığı hava ikmal faaliyeti sırasında yirmi altı gün boyunca sekiz ton gıda İngiliz birliklerine havadan ulaştırılmıştır. Erzak ihtiyacının iyice artması üzerine Mart 1916'dan itibaren Kutü'l-Ammare'deki at ve katırlar kesilerek yenmeye başlanmıştır. Yiyecek sıkıntısından dolayı iskorpit ve dizanteri gibi hastalıklar artmıştır. İngiliz birliklerinin havadan ikmali için karadan on, denizden üç uçak görev yapmıştır. Bu uçuş, tarihte bilinen ilk hava ikmal faaliyetidir.⁸² 14 Mart 1916 tarihinde Felâhiye'de topçu ateşi ile bir İngiliz uçağı düşürülmüştür. İngiliz pilot ve rasıt, bomba tesiriyle hayatını kaybetmiştir.⁸³

Umur-ı Havaiye Müfettişi Binbaşı Serno, mart ayı içinde Irak Cephesi'ne gelerek buradaki hava birliklerini teftiş etmiştir. Bu teftiş sırasında bölgeye uçak takviyesi gerekliliğini bizzat görmüş, dönüşünde Irak Cephesi için uçak temin etmeye çalışmıştır. 2'nci Uçak Bölüğünde uçabilir durumda sadece iki uçak bulunuyordu.⁸⁴ 5 Nisan 1916'da bir İngiliz çift satırlı uçağı piyade ateşi ile düşürülmüş, İngiliz havacılar esir edilmiştir.⁸⁵ 18-19 Nisan 1916'da Kutü'l-Ammare kuşatması devam ederken Alman General von Der Goltz, Bağdat'ta tifüsten hayatını kaybetmiştir. Yerine rütbesi tuğgeneralliğe yükseltilen Albay Halil (Kut) Bey atanmıştır.⁸⁶

Hava harekât ve keşifleri devam ederken 24 Nisan 1916'da Türk uçakları, İngilizce "Teslim ol!" beyannameleri atmıştır.⁸⁷ 26 Nisan 1916'da İngiliz uçakları Kutü'l-Ammare'deki kuvvetlerine otuz çuval erzak atmıştır. Havadan yapılan ikmal sırasında Türk av uçağı, yaptığı hava muharebesinde bir İtilaf deniz uçağını düşürmüştür. Düşen uçakta yer alan pilot ve rasıt

⁸⁰ Balkış-Fırat; Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Irak-İran Cephesi, s.700.

⁸¹ Short uçağı: İki kişilik silahlı deniz keşif, bombardıman ve torpil uçağıdır. Ayrıntılı bilgi için bakınız: Hava Kuvvetleri Komutanlığı; Türk Hava Kuvvetleri Uçak Albümü 1911-2009, s.48.

⁸² Sabis; s.166.

⁸³ BDH; K.: 1452, D.: 297, F.: 050-02, BDH, K.: 1452, D.: 297, F.: 050-03a.

⁸⁴ Kurter; Cilt II, s. 250.

⁸⁵ BDH; K.: 1452, D.: 297, F.: 050-03a.

⁸⁶ Edward J. Erickson; Size Ölmeyi Emrediyorum: Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı Ordusu, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2003, s. 213.

⁸⁷ Kansu vd.; s. 268.

yaralı olarak esir edilmiştir.⁸⁸ Kut kuşatması yaklaşık beş ay sürmüştür. Beş ayın sonunda General Townshend, birliklerinin ikmal edilemeyeceğini ve yiyecek stoklarının eridiğini görerek 29 Nisan 1916'da teslim olmak zorunda kalmıştır. Kuşatma harekâtı başarıyla sonuçlanırken 13.000 İngiliz askeri ve beş general de esir alınmıştır.⁸⁹

30 Nisan 1916'da Kutü'l-Ammare'de hava muharebesi sonucu bir İngiliz deniz uçağı düşürülmüş, uçak hasarlı bir şekilde ele geçirilmiştir. Aynı gün bir İngiliz Bristol uçağı, İtilaf kuvvetleri hatları gerisine harap olarak düşürülmüştür.⁹⁰ İngilizler Irak'ta yaşadıkları başarısızlık üzerine Ruslardan yardım istemiştir. Bunun üzerine bölgeye yönelik bir Rus harekâtı başlamıştır. Mayıs 1916'da Bağdat'a karşı yönelen Rus tehdidi üzerine, Dicle Nehri dolaylarında savunma yapılmasına ve İran'dan ilerleyen Ruslara karşı taarruz harekâtına geçilmesine karar verilmiştir. Bu karar üzerine 2'nci Uçak Bölüğü ile 18'inci Kolordu güneyde bırakılarak 13'üncü Kolordu Dicle civarından alınmış ve Hanikin'e gönderilmiştir. Ayrıca, 13'üncü Kolordunun harekâtını desteklemek için bir uçak müfrezesinin bölgede görevlendirilmesi kararlaştırılmıştır. Bu emirle birlikte 2'nci Uçak Bölüğünden iki uçaktan oluşan bir uçak müfrezesi teşkil edilerek Kızılribat'daki 13'üncü Kolordu Komutanlığı emrine gönderilmiştir. Bu Müfrezeye daha sonra 12'nci Uçak Bölüğü adını almıştır.⁹¹

9 Haziran 1916'da Kızılribat'ta bulunan 12'nci Uçak Bölüğünün ileride bulunan kara birliklerini yakından desteklemesi ve menzilden faydalanarak daha fazla keşif ve gözetleme yapabilmesini sağlamak amacıyla Hanikin'e intikal etmesi emri verilmiştir.

13'üncü Kolordu Komutanlığı, ileri harekâtına devam edip Ağustos ayında Hamedan'ı işgal ederken 12'nci Uçak Bölüğünün keşif faaliyetleri de devam etmiştir. Hamedan'a gelen Kolordu Komutanlığı 15-16 Ağustos 1916 gecesi 12'nci Uçak Bölüğünün Ave dolaylarındaki İtilaf kuvvetlerinin durumunu keşfederek Kolorduya bildirmesini emretmiştir. Bu emir üzerine Pilot Üsteğmen Cemal ile Rasıt Üsteğmen Ahmet Nüzhet 17 Ağustos 1916'da yaptıkları keşif ile Rus kuvvetlerinin durumunu tespit etmiştir. Dağlık ve engebeli arazide yapılan bu hava keşfi 13'üncü Kolordu Komutanlığı tarafından takdirle karşılanmış ve Pilot Üsteğmen Cemal ile Rasıt Üsteğmen Ahmet Nüzhet ellışer lira ile ödüllendirilerek

⁸⁸ BDH; K.: 1452, D.: 297, F.: 050-03a.

⁸⁹ Halil Kut; İttihat ve Terakki'den Cumhuriyet'e Bitmeyen Savaş, Yayına Hazırlayan Taylan Sorgun, Kum Saati Yayınları, İstanbul, 2003, s.131.

⁹⁰ BDH; K.: 1452, D.: 297, F.: 050-02, BDH, K.: 1452, D.: 297, F.: 050-03a.

⁹¹ Kurter; Cilt II, s. 290-293.

onurlandırılmıştır. Ayrıca Ruslara karşı İran'a gönderilen 12'nci Uçak Bölüğü, 31 Ağustos 1916'da 13'üncü Uçak Bölüğü adını almıştır.⁹²

Uçak bölüğünün kuruluş aşamasında, uçucu olarak Pilot Üsteğmen Cemal (Durusoy) ile Rasit Üsteğmen Ahmet Nüzhet Bey görev almıştır. Kermanşah'taki hava meydanını kullanan bölükte, Albatros C.I⁹³ tipi bir uçak faaliyet göstermiştir. İlgili uçağın performansının düşmesi üzerine yapılan talep sonucu, İstanbul'dan yeni bir Albatros C.I model uçak gönderilmiştir. Ancak bu uçak 10 Eylül 1916 tarihinde yapılan keşif uçuşu sırasında mecburi iniş yapmış ve kırım sonucu elden çıkmıştır. Eylül 1916 sonunda Kermanşah'ta bulunan birlikte bölük komutanı olarak Rasit Üsteğmen Ahmet Nüzhet Bey görev yaparken pilot olarak Üsteğmen Mitat (Tuncel), rasit olarak Teğmen Hasan Basri (Bilgin) ile performansı düşmüş bir adet Albatros C.I faaliyet göstermiştir.⁹⁴

28 Kasım 1916'da Ave-Kazvin dolaylarındaki İtilaf kuvvetleri durumunu keşfe giden Türk uçağı Ave'yi 15 kilometre geçtikten sonra motorunda çıkan bir arızadan dolayı inmek zorunda kalmış ve uçuş ekibinden Rasit Üsteğmen Ahmet Nüzhet ile Alman Pilot Konrat, uçağı yakarak Hamedan'a ulaşmayı başarmışlardır.⁹⁵

İran'da gelişmeler bu çerçevede iken Irak'ta Kut Muharebesi sonrasında İngiliz birliklerinin kuvvetlerini takviye ettiği, hava keşifleri ile tespit edilmiştir.⁹⁶ İngilizler bu cephede başarının lojistik destek ile kazanılabileceğini görerek Basra'dan Nasıriye ve Ammare'ye kadar Fırat ve Dicle'yi takip eden demir yolunu inşa etmiş, Dicle'de çalışabilecek 1.000 istimbot inşa ederek bölgeye getirmiş, 17.000 ton cephane stok etmiş, yeni uçak meydanları ve tamirhaneleri kurmuştur. Bölgedeki yığınak tamamlandığında ileri hatta 95.000 ve geri hatta 65.000 olmak üzere 160.000 asker toplanmıştır. İngilizlerin bu yoğun hazırlığına karşılık Osmanlı 18'inci Kolordusu 16.500 mevcudu ile bölgede bulunmaktadır.⁹⁷

⁹² Keyüsk; s.201, Bu bölgede görev yapan 12'nci Uçak Bölüğü ile diğer bölgelerde kurulan bölükleri birbirine karıştırmamak gerekmektedir. İran'da kurulan Bölüğün nüvesini, 2'nci Uçak Bölüğünden ayrılan müfrezeye oluşturmuştur. Bu isim değişikliği olmadan önce iki tane 12'nci Uçak Bölüğü görev yapmıştır: İlki 5'inci Ordu emrinde görev yapan ve Sarsallı'da konuşlu olan 5'inci Uçak Bölüğü emrindeki uçaklardan oluşan 12'nci Uçak Bölüğü ile nisan ayında yapılan yeni 12'nci Uçak Bölüğü İzmir Seydiköy'de konuşlanmıştır. Ayrıntılı bilgi için bk.: Keyüsk; s.87-88 ve 247.

⁹³ Albatros uçağı: İki kişilik silahlı keşif ve bombardıman uçağıdır. Birinci Dünya Savaşı sırasında 15 adet Albatros C.I uçağı envantere girmiştir. Savaş sonuna kadar 1'inci, 2'nci, 5'inci, 7'nci, 12'nci, 16'nci ve 17'nci Tayyare Bölüklerinde keşif ve bombardıman uçağı ve Yeşilköy Tayyare Mektebinde rasit eğitim uçağı olarak kullanılmıştır. Ayrıntılı bilgi için bakınız: Hava Kuvvetleri Komutanlığı; Türk Hava Kuvvetleri Uçak Albümü 1911-2009, s.13.

⁹⁴ Kurter; Cilt II, s. 348-350.

⁹⁵ Göymen; s.106-110.

⁹⁶ Kansu vd.; s.268.

⁹⁷ Keyüsk; s.249. Kansu vd.; s.269.

9 Mayıs 1916'da Alman Pilot Yüzbaşı Schüz, Dicle üzerinde iki İngiliz uçağını düşürmüştür. İlk uçağın pilotu bu çarpışma sonrasında hayatını kaybederken rasıdı esir edilmiş, ikinci uçağın ise rasıt ve pilotu yaralı olarak ele geçirilmiştir. Yine Yüzbaşı Schüz 15 Mayıs ve 31 Mayıs 1916 tarihlerinde iki İngiliz uçağını indirmiştir.⁹⁸

İngilizler, Kutü'l-Ammare'de hava üstünlüğünü elde etmek için temmuz ve kasım ayları arasında hemen hemen her gün keşif, gözetleme ve hava taarruzunda bulunmuşlardır. Bu kapsamda Türk havaalanı, Türk mevzi ve karargâhı bazen uç, bazen de beş uçaklı birliklerle bombardıman edilmiştir. Eylül ayı içinde uçak bölüklerini tek elden idare edebilmek amacıyla 2'nci ve 13'üncü Uçak Bölükleri tek bir çatı altında toplanarak 6'ncı Ordu Hava Kıtaat Komutanlığı teşkil edilmiştir.⁹⁹ 1 Eylül 1916'da Fokker¹⁰⁰ uçağını kullanan Yüzbaşı Schüz; İngiliz uçakları ile girdiği muharebede aldığı isabetlerden dolayı mecburi iniş yapmış, uçak kırım geçirmiştir. Kendisi altı ay kadar istirahat sonrasında görevine dönüş yapmıştır.¹⁰¹ 23 Eylül 1916'da Felâhiye üzerinde yapılan hava muharebesi sonucu bir İngiliz uçağı kendi mevzilerine inmeye mecbur edilmiştir. Yine 7 Ekim 1916 tarihinde Felâhiye üzerinde yapılan hava muharebesi sonucunda bir İngiliz uçağı düşürülmüştür. Bu yoğun hava taarruzu 18'inci Kolordu emrindeki Türk hava gücünü oldukça zayıflatmış ve bölükte üç Albatros ve bir Fokker uçağı kalmıştır.¹⁰²

Aralık ayında Türk uçaklarının faaliyetleri devam etmiştir. 17 Aralık 1916'da piyade ateşi sonucu bir İngiliz uçağı ele geçirilmiştir.¹⁰³ 20 Aralık 1916'da yapılan hava muharebesinde iki İngiliz uçağı kendi hatları üzerine inmeye mecbur bırakılmıştır. Bu muharebe sırasında bir Türk uçağı da Türk hatları üzerine inmek zorunda kalmıştır. 30 Aralık 1916'da Kutü'l-Ammare'de topçu ateşi ile bir İngiliz uçağı düşürülmüştür.¹⁰⁴ İlgili faaliyetler her iki tarafın havada üstünlük sağlamaya çalıştığını göstermiştir. Uçakların, keşif ve taarruz gibi farklı stratejik özellikleri Osmanlı ve İngilizlerin, bu savaş aracından faydalanmaya çalıştığını gözler önüne sermektedir.

Hava harekât görevleri sırasında İngiliz Ordugâhı ve Uçak Meydanı'na 200 kilogram bomba atılmıştır. Yapılan hava keşifleri

⁹⁸ Keyüsk; s.239-240.

⁹⁹ Kurter; Cilt II, s. 290-293.

¹⁰⁰ Fokker uçağı: Tek kişilik bir adet sabit makineli tüfeğe sahip av uçağıdır. Envantere giren ilk av uçağı olan Fokker uçakları 1'inci, 2'nci, 5'inci ve 6'ncı Tayyare Bölüklerinde görev yapmıştır. Ayrıntılı bilgi için bakınız: Hava Kuvvetleri Komutanlığı; Türk Hava Kuvvetleri Uçak Albümü 1911-2009, s.16.

¹⁰¹ Kansu vd.; s.268.

¹⁰² İnan; s.58.

¹⁰³ BDH; K.: 1452, D.: 297, F.: 050-01.

¹⁰⁴ BDH; K.: 1452, D.: 297, F.: 050-01, BDH, K.: 1452, D.: 297, F.: 050-04.

İngilizlerin taarruza geçmek için hazırlıklarını tamamlama aşamasında olduğunu göstermiştir.¹⁰⁵

1916 yılı boyunca on dört İngiliz uçağı düşürülmüştür. Bu uçaklardan yedisi, Osmanlı uçakları tarafından hava muharebesi sonucu düşürülmüştür. Şüphesiz cephenin yıl boyunca en çok harp eden pilotu Fokker av uçağı ile başarılı uçuşlar yapan ve beş İngiliz uçağını düşüren Alman Pilot Yüzbaşı Schüz olmuştur.¹⁰⁶

1917 Ocak ayında hazırlıklarını tamamlayan İngilizler, ileri harekâta başlamıştır. Buna karşılık Türk uçakları, 1917 yılının ilk günlerinde Felâhiye'de bulunan İngiliz Uçak Meydanı'nın ve Karargâhının fotoğraflarını alarak İngilizlerin vaziyetini tespit etmeye çalışmıştır. Bu faaliyet sırasında bir Osmanlı uçağı, üç İngiliz uçağı ile hava muharebesine girmiştir. Bu hava muharebesi sırasında rasit olarak görev yapan 2'nci Uçak Bölük Komutanı Alman Yüzbaşı Niemayer başından vurularak hayatını kaybetmiştir.¹⁰⁷ Uçağın pilotu Astsubay Konrad'da bu hava muharebesi sırasında yaralanmasına rağmen, Türk hatları yakınına uçağı indirmeyi başarmıştır.¹⁰⁸ 21 Ocak 1917'de başlayan İngiliz taarruzu şubat ortalarına kadar devam etmiştir. 24 Ocak 1917'de Kutü'l-Ammare civarında Bristol model bir İngiliz uçağı hava muharebesi sonucunda indirilerek ele geçirilmiştir. Yine aynı gün hava muharebesi sonucu bir İngiliz Bristol uçağı Kutü'l-Ammare'de İtilaf siperleri gerisine düşürülmüştür. 28 Ocak 1917 tarihinde de Kutü'l-Ammare üzerindeki hava muharebesi sonucu bir İngiliz uçağı indirilmiştir.¹⁰⁹ İngilizlerin ileri harekâtı sırasında 18 Şubat 1917'de üç İngiliz uçağına karşı vuku bulan hava muharebesinde tek başına mücadele eden Türk uçağı düşmüş, pilot, hayatını kaybetmiştir.¹¹⁰ İngiliz saldırılarının artması üzerine 26 Şubat 1917'de İran'da harekât yapan 13'üncü Kolordunun Irak'a dönmesi kararlaştırılmıştır.¹¹¹ İngilizlerin büyük kuvvetlerle yaptığı taarruz harekâtı sebebiyle Türk kuvvetleri geri çekilmek zorunda kalmıştır. Hava birlikleri de bu çekilmeye paralel olarak daha geri mevzilerdeki meydanlarda konuşlanmıştır. Ancak, bu süreçte yapılan keşiflerle, İngiliz kuvvetlerinin nerede bulunduğu ve miktarı Ordu Komutanlığına iletilerek Türk kuvvetlerinin esir düşmesi engellenmiştir.¹¹²

¹⁰⁵ Kansu vd.; s.270.

¹⁰⁶ Keyüsk; s.99, 246.

¹⁰⁷ Göymen; s.163

¹⁰⁸ Kurter; Cilt III, s. 34.

¹⁰⁹ BDH; K.: 1452, D.: 297, F.: 050-01, BDH, K.: 1452, D.: 297, F.: 050-04.

¹¹⁰ Göymen; s.166.

¹¹¹ Yusuf Hikmet Bayur; Türk İnkılap Tarihi, C III, 1914-1918 Genel Savaş Kısım: III, Ankara, Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1991, s.108-109.

¹¹² Keyüsk; s.209-210.

2 Mart 1917'de İngilizlerin Aziziye'ye girdiği, yapılan hava keşfi ile tespit edilmiştir. 4 Mart 1917'de yapılan keşifte ise İngilizlerin Aziziye'ye on dört uçak getirdiği görülmüştür.¹¹³ İlerleyen İngilizlerin, Diyale hattını ele geçirmesi üzerine 10-11 Mart 1917'de Bağdat'ın boşaltılmasına karar verilmiştir. Bu karar İngilizlerin Türk kuvvetlerini tamamen sararak imha etme ihtimali üzerine alınmıştır.¹¹⁴

Türk birlikleri 10 Mart'ı 11 Mart 1917'ye bağlayan gece Dicle boyunca kuzeye çekilmiş, havacılar da Bağdat'tan çekilme öncesinde şehirden nakledilebilecek bütün teçhizat ve malzemeyi Samarra'ya nakletmiştir. Bağdat'taki meydanda bulunan altı uçaktan kum fırtınası nedeniyle uçurulamayan ve de trenle gönderilemeyen dört uçak Kâzımiye İstasyonu'nda tahrip edilmiştir. Bu çekiliş sırasında bir Fokker ile Albatros uçağı kurtarılabılmıştır. Kalan bu uçaklarla bölgedeki ordunun hava keşif ve gözetleme faaliyetleri icra edilmiştir.¹¹⁵

Nisan 1917 tarihinde hava keşif faaliyetleri devam etmiştir. 3 Nisan 1917'de Türk Albatros uçağı, İngiliz toplarından aldığı mermilerle hasar görek İtilaf hududu yakınına inmiştir. Pilot ve rasit uçağı yakarak ve mitralyözü olarak orduya iltihak etmek üzere ayrılmışsa da pilot ve rasitten hiçbir haber alınmamıştır. Vukuatı müşahede eden Alman Pilot Yüzbaşı Schüz, Halberstadt¹¹⁶ uçağı ile havalanarak havacıları ararken Sömeği semalarında Bristol tipi tek satırlı bir İngiliz uçağını, kanadını yakından çarparak budamış ve düşürmüştür.¹¹⁷

Aynı gün 6'ncı Ordu Uçak Birlikleri Komutanı olan Yüzbaşı von Aulock, Musul bölgesinde motor arızası nedeniyle uçağının düşmesi sonucu hayatını kaybetmiştir. Yerine 4 Nisan 1917 tarihinde Alman Pilot Yüzbaşı Schüz, 6'ncı Ordu Uçak Birlikleri Komutanı olarak atanmıştır.¹¹⁸ 3 Nisan 1917 tarihi itibarıyla von Aulock'un uçağının düşmesi ve elde bulunan diğer uçağın da arızalanması üzerine 6'ncı Ordunun emrinde sadece bir uçak kalmıştır. İngilizlerin elinde ise yirmi uçak bulunmaktadır. 15 Nisan 1917'de İstablat mevkisini keşfetmek üzere yapılan İtilaf kuvvetlerinin taarruzu püskürtülmüştür. Bu taarruzu destekleyen çift kanatlı B.E. tipindeki bir İngiliz uçağı 2'nci Bölük Komutanı Yüzbaşı Schüz tarafından düşürülmüş ve

¹¹³ Göymen; s.166. Keyüsk; s.43.

¹¹⁴ Türkmen; s.430.

¹¹⁵ Kansu vd.; s.335-336.

¹¹⁶ Halberstadt uçağı: Tek kişilik av uçağıdır. 1917 yılından itibaren 33 adet uçak envantere girmiştir. Birinci Dünya Savaşı'nın sonuna kadar hizmette kalan Halberstadt uçakları 2'nci, 6'nci, 9'uncu, 12'nci ve 15'inci Tayyare Bölüklerinde görev yapmış ve Birinci Dünya Savaşı'nın sonunda hizmet dışı kalmıştır. Ayrıntılı bilgi için bakınız: Hava Kuvvetleri Komutanlığı; Türk Hava Kuvvetleri Uçak Albümü 1911-2009, s.33.

¹¹⁷ BDH; K.: 1425, D.: 167A, F.: 001a.

¹¹⁸ BDH; K.: 1425, D.: 167A, F.: 001a.

içindekiler hayatını kaybetmiştir. İngilizlerin 18'inci Kolorduya karşı üstün kuvvetlerle taarruza geçmesi ve taarruzun gelişmesi üzerine 6'ncı Ordu Komutanlığı 13'üncü Kolordunun 18'inci Kolorduya yardım etmesi için Etem Çayı'na doğru harekete geçmesini emretmiştir. 20 Nisan 1917 akşamı yapılan hava keşfiyle İtilaf kuvvetlerinin İstablat mevzisi karşısında dört piyade ve bir süvari tugayı topladığı ve bunların taarruz için hazırlandıkları görülmüştür. Nitekim 21 Nisan'da üstün kuvvetlerle taarruza geçen İtilaf kuvvetleri İstablat mevzisinin bir kısmını ele geçirmiştir. Kanlı çarpışmalardan sonra 18'inci Kolordu Tikrit'e doğru geri çekilmek zorunda kalmış ve hava birliklerinin desteğinden faydalanan İtilaf kuvvetleri de Samarra'ya kadar ilerlemiştir. İngilizlerin Samarra'ya yaklaşması üzerine burada bulunan 2'nci Uçak Bölüğü Tikrit'e intikal etmiştir.¹¹⁹

27 Nisan 1917 tarihinde Pilot Yüzbaşı Schüz, bir İngiliz uçağını Türk hatları gerisine indirmiştir. Mayıs 1917'de Tikrit Havaalanı'nı bombalamaya gelen üç İngiliz uçağından biri Türk hatlarının gerisine hava muharebesi sonucunda indirilmiştir. Kaza geçiren uçakta pilot yaralı olarak ele geçirilmiştir.¹²⁰

6'ncı Ordu Komutanlığı, Etem Çayı ile Diyale Nehri dolaylarında bulunan 13'üncü Kolordunun evvelce Kolordu için teklif ettiği keşif uçaklarının verilmesine karar vermiş ve 13 Mayıs 1917'de iki, 28 Mayıs 1917'de bir Albatros uçağını Kolordu emrine göndermiştir. Haziran ayı içinde uçak bölüklerinin yaptıkları taktik hava keşif harekâtında karşı unsurlar hakkında elde edilen bilgilere göre; 13'üncü Kolordu karşısındaki Rus kuvvetlerinin çekilmeye başladığı, 18'inci Kolordu cephesinde ise İstablat'taki Türk savunma mevzilerine karşı İngilizlerin kuvvet topladığı tespit edilmiştir.¹²¹

Haziran sonlarına doğru İngilizler Fırat Nehri boyunca ilerlerken Ruslar ile de kuzeyde Süleymaniye bölgesinde çarpışmalar yaşanmıştır. Temmuz ve ağustos aylarında uçak bölükleri imkânlar dâhilinde faaliyetlerine devam etmiştir. 2'nci Ordu emrine verilen altı uçak 17 Temmuz 1917 tarihinde Bitlis-Muş bölgesine gönderilmiştir. Bu birliğe ilave olarak üç uçak da 6'ncı Ordu emrinde bulunan 2'nci Uçak Bölüğüne teslim edilmek üzere sevk edilmiştir. İlerleyen dönemde Rus ihtilali sonucu cephedeki durgunluk sebebiyle bu uçaklar da 6'ncı Ordu emrine verilmek üzere Musul'a gönderilmiştir.¹²²

¹¹⁹ Göymen; s.175.

¹²⁰ Vakayi-i Terakkیات-ı Havaiye Dergisi; 1 Mayıs (1 Mayıs 1917), Sayı 1, s.2.

¹²¹ Göymen; s. 177.

¹²² Keyüsk; s.245-246.

Musul'a ulaşan Uçak Bölüğü ağustos ayı içinde kısa bir uçuş faaliyeti gerçekleştirmesine rağmen teknik zorluklar sebebiyle 11'inci Uçak Bölüğü lağvedilerek 2'nci Uçak Bölüğü ile birleştirilmiştir.¹²³ Bu sırada İngiliz hava birlikleri, yeni personel ve uçaklar ile takviye edilmiştir. Bu takviyeden sonra İngilizler, Shumran'daki Osmanlı hava birliklerine karşı taarruzlara başlamıştır. İngiliz takviyesi sonrasında taraflar arasında 13 Ağustos 1917 tarihinde Shumran üzerinde meydana gelen hava muharebesinde Osmanlı kuvvetlerine ait Fokker avcı uçağı düşmüştür.¹²⁴ Bu hava muharebesinin ardından 14 Ağustos 1917 tarihinde İngilizler tarafından, Shumran'daki Osmanlı Hava Meydanı'na karşı ilk gece bombardımanı yapılmıştır. Bu taarruz ile İngilizler, Osmanlı hava birliklerinin moral-motivasyonunu düşürmeyi amaçlamıştır.¹²⁵

25 Eylül 1917'de Tikrit yakınlarına gelen RE-8¹²⁶ tipindeki iki İngiliz uçağı ile hava muharebesine giren bir Türk uçağı, İtilaf kuvvetlerine ait uçakları düşürmüştür. Düşürülen uçakların personeli esir edilmiştir. İngiliz ilerleyişi 28 Eylül'de Ramadi'ye yönelmiştir. Kısa zamanda Fırat Vadisi'ni savunacak kuvvet kalmamış ve bölge İngilizlerin kontrolüne geçmiştir.¹²⁷

Bu sırada Irak Cephesi'ndeki uçak bölüklerinin benzin ihtiyacı çeşitli yazışmalara konu olmuştur. Bu kapsamda, 8 Ekim 1917 tarihinde Umur-u Havaiye Müfettişliği tarafından Musul'daki 6'ncı Ordu Hava Kıtaatı Kumandanlığına gönderilen yazıyla, bölgede görev yapan uçakların benzin ihtiyacının Halep'teki Uçak Benzini Deposu'ndan karşılanabileceği bildirilmiştir.¹²⁸ Ayrıca, hava birliklerinin çeşitli ihtiyaçları da gündeme gelmiştir. Bu çerçevede 15 Ekim 1917 tarihinde Osmanlı Başkumandanlık Vekâletinden Harbiye Dairesi Riyasetine gönderilen yazıyla; Almanya'ya sipariş edilmiş olan makineli tüfeklerin henüz gelmediği, Musul'daki uçaklar için silaha acilen lüzum olduğu, altı adet kundaklı parabellum tabancasının beşer yüz fişek ile hemen Umur-u Havaiye Deposuna teslim edilmesi gerektiği emredilmiştir.¹²⁹ İlgili yazışmalar Irak'taki havacıların, zor şartlar altında görevini yapmaya çalıştığını göstermektedir.

¹²³ Kurter; Cilt III, s. 160-161.

¹²⁴ Trevor Henshaw; *The Sky Their Battlefield: Air Fighting and the Complete List of Allied Air Casualties from Enemy Action in the First War*, Grub Street, London, 1995, s.529. Jones; s.282-284.

¹²⁵ John E. Tennant; *In the Clouds Above Baghdad*, Cecil Palmer, London, 1920, s. 22-23.

¹²⁶ RE-8 uçağı: İngilizler tarafından, Kraliyet Uçak Fabrikası'nda tasarlanıp üretilen, iki kişilik, çift kanatlı, keşif ve bombardıman uçağıdır. İngiliz ordusu envanterindeki BE-2'nin yerini alan RE-8'den 4.000'den fazla üretilmiştir. Birinci Dünya Savaşı sonrasında envanterden çıkarılmıştır. Ayrıntılı bilgi için bakınız: <https://thevintageaviator.co.nz/projects/re8-reproduction/history> Erişim Tarihi: 8 Mayıs 2020.

¹²⁷ Göymen; s. 178.

¹²⁸ BDH; K.: 1415, D.: 114, F.: 2-51.

¹²⁹ BDH; K.: 1415, D.: 114, F.: 2-92.

18-20 Ekim 1917 tarihleri arasında Türk ordusu Kızılıbat'ın gerisine çekilmiştir. Çekilen Türk birlikleri İngiliz uçakları tarafından havadan bombardımana maruz kalmıştır.¹³⁰ 31 Ekim 1917'de Salâhiye bölgesine saldıran beş İngiliz uçağından üçü düşürülmüş, hasar verilen diğer uçaklar ise geri çekilmiştir.¹³¹

1917 yılının son dört ayında bir sükûnet olduysa da Osmanlı Başkomutanlığı, Bağdat'ı geri almak için Yıldırım Orduları Grubunu kurmuştur. Ancak Ekim 1917'de İngilizlerin Filistin Harekâtı'nı başlatması üzerine Irak'ta görevlendirilmesi planlanan Yıldırım Orduları, Filistin Cephesi'ne kaydırılmıştır. Bu nedenle 6'ncı Ordu Komutanlığının özellikle uçak yönünden desteklenmesi mümkün olmamıştır.¹³²

1917 Kasım ayında 6'ncı Ordu Komutanı, başarılı uçuşlar yaparak ön plana çıkan 2'nci ve 13'üncü Uçak Bölüklerinin personelini takdirname ile taltif etmiştir.¹³³ Bu hususa dair 16 Kasım 1917 tarihli 6'ncı Ordu Komutanı Halil Paşa imzalı belgede; 13'üncü Sahra Uçak Müfrezesinin yaptığı Kirmanşah keşfi ve İtilaf unsurlarına muvaffakiyetle bomba atmasından dolayı Müfrezenin takdir olunduğu belirtilmiştir.¹³⁴

Irak Cephesi'nde görev yapan havacı personel; İtilaf kuvvetleri, bölgedeki zorlu arazi koşulları ve yokluk yanında, salgın hastalıklarla da mücadele etmek zorunda kalmıştır. Bu dönemde salgın hastalık sebebiyle havacı personel bitap düşerek tedavi olmak zorunda kalmış, bu da hava harp görevlerinin yapılmasını engellemiştir. 1 Aralık 1917 tarihinde Başkomutanlık Vekâletine Irak'ta görev yapan havacılar listesi gönderilirken hasta personel isimlerine de yer verilmiştir. İlgili yazıda; Alman Pilot Astsubay Başçavuş Pavlot ile Pilot Astsubay Çavuş Abdulhalim Efendi'nin malarya (sıtma) hastalığından mustarip olup hasta bir şekilde cephe hattında görev yaptıkları bildirilmiştir. Ayrıca, Musul Uçak Parkı'nda görevli Alman Rasıt Üsteğmen Martinis ile Alman Pilot Üsteğmen Kenister Efendilerin de malarya hastalığından dolayı hastanede tedavi gördükleri bildirilmiştir.¹³⁵

9 Aralık 1917 tarihinde Hava Kıtâat Kumandanlığından, 6'ncı Ordu Komutanlığına gönderilen yazıda kasım ayı içinde toplam altmış iki hava keşif ve harp görevi gerçekleştirildiği bildirilmiştir.¹³⁶

Hava faaliyeti 1917 yılı sonuna kadar sürmüştü, bölgede İngilizlerin çok uçaklı birlikler hâlinde taarruzları yoğunluk kazanmıştır. 13 Aralık 1917

¹³⁰ Lambert; s.83.

¹³¹ Kansu vd.; s.338-340.

¹³² İhsan Şerif Kaymaz; Musul Sorunu, Otopsi Yayınları, İstanbul, 2003, s.48-49.

¹³³ BDH; K.: 3627, D.: 117, F.: 3-1.

¹³⁴ BDH; K.: 1426, D.: 174, F.: 003-02.

¹³⁵ BDH; K.: 3627, D.: 117, F.: 3-3.

¹³⁶ BDH; K.: 3627, D.: 117, F.: 3.

tarihinde 6'ncı Ordu Komutanı Halil Paşa tarafından 13 ve 18'inci Kolordu Komutanlıklarına gönderilen bir emirle; muhtelif cephelerdeki İtilaf kuvvetlerinin uçak ile vaziyetlerinin keşfedilmesi gerektiği bildirilmiştir. Ayrıca, İtilaf kuvvetlerinin son taarruzları ile ordunun durumunu keşfetmeye çalıştığı ve kuvvet çekilmesine mani olunmasına çalışılacağı tahmin edildiği belirtilmiştir. Özellikle; 2'nci Uçak Bölüğünün mümkünse Bağdat'a kadar, Dicle batısındaki mıntıkada, 13'üncü Uçak Bölüğünün de Kifri veya Tuzhormatu'dan itibaren Dicle ve Bağdat mıntıkasında hava keşfi icra etmesi istenmiştir. Buna ek olarak Samarra, İstablat İstasyonu ve Yakubiye civarındaki ordugâhların işgal edilip edilmediğinin belirlenmesinin önem arz ettiği ifade edilerek keşif uçaklarına av uçaklarının eşlik edip himaye etmeleri istenmiştir.¹³⁷

Bu emir üzerine 13 Aralık 1917 tarihinde 13'üncü Kolordu Komutanlığı tarafından yaptırılan hava keşfi, 6'ncı Ordu Komutanlığına bildirilmiştir. Bu yazıda; 12 Aralık 1917 tarihinde Şehriban civarında hava keşfi sırasında görülen altı tabur İtilaf kuvvetinin yerini muhafaza ettiği, Bakube'de iki ila üç tabur piyade ve iki ila üç bölük süvari, Sendiye civarında ise bir ila iki tabur piyade olduğu belirtilmiştir. Ayrıca Cebeli Hamrin'den Narin'e doğru iki bölük piyade ile Mekarin'de üç bölük süvari olduğu, Ebu Taye'de bir bölük süvari ve menzil çadırları görüldüğü belirtilmiştir. İlgili mıntıkada ve Bağdat istikametlerinde yeniden keşif yaptırılacağı ve neticenin arz edileceği de ifade edilmiştir.¹³⁸ Aynı gün içinde İngiliz uçakları tarafından yapılan bir hücumda, taarruz eden beş İtilaf uçağından üçü düşürülmüştür.¹³⁹ Yine aynı gün yapılan uçak keşfinde, Tartar Vadisi boyunca İtilaf kuvvetlerinden herhangi bir eser olmadığı, 6'ncı Ordu Komutanlığına bildirilmiştir.¹⁴⁰

13 Aralık 1917 tarihinde 6'ncı Ordu Komutanlığı tarafından bölgedeki askerî durum ve vaziyet Yıldırım Orduları Grubu Komutanlığı ile 2'nci Ordu Komutanlığına bildirilmiştir. Gönderilen yazıda an itibarıyla bölgede sükûnet olduğu belirtilerek yapılan uçak keşiflerinden Tartar Vadisi boyunca İtilaf kuvvetlerinden eser olmadığı, 13'üncü Kolordu karşısındaki İngiliz kuvvetlerinin Kızılribat'ın kuzeyine doğru hareket ettiği ve Şehriban ile Herdune Kanalı civarında bulunduğu anlaşıldığı bildirilmiştir.¹⁴¹

15 Aralık 1917 tarihinde 13'üncü Kolordu Komutanlığından 6'ncı Ordu Komutanlığına gönderilen yazıda; cephe hattında önemli bir olay olmadığı belirtilerek İstablat civarında İtilaf kuvvetlerine ait bir sabit balon

¹³⁷ BDH; K.: 3627, D.: 117, F.: 9-3.

¹³⁸ BDH; K.: 3627, D.: 117, F.: 9-15, 9-16. 9-17.

¹³⁹ BDH; K.: 3627, D.:117, F.: 3-1.

¹⁴⁰ BDH; K.: 3627, D.: 117, F.: 9-18.

¹⁴¹ BDH; K.: 3627, D.: 117, F.: 9.

görüldüğü bildirilmiştir. Ayrıca, bir gün önce Tuzhormatu civarına gelen bir İngiliz uçağının keşif yaparak bölgeye beyannameler attığı ilave edilmiştir. Ek olarak Bağdat çevresine gönderilen iki uçak ile bölgede keşif faaliyetinde bulunulduğu ifade edilmiştir.¹⁴²

17 Aralık 1917 tarihinde 18'inci Kolordu Komutanı Cafer Tayyar Paşa, 6'ncı Ordu Kumandanlığına gönderdiği yazıda; bir avcı uçağımız ile üç keşif uçağımızın Samarra'da İngiliz hava istasyonlarına, ordugâhlarına ve hangarlarına yirmi dört bomba attığını, Niyabin'de hatlarımıza gelen sekiz İngiliz uçağı karşısında Teğmen Klaus'un başarılı bir şekilde mukavemet etmesinden dolayı 50 lira para ve gümüş liyakat madalyası ile ödüllendirildiği ifade edilmiştir.¹⁴³

Yine aynı gün Başkomutanlık Vekâletine gönderilen yazıda; sekiz İtilaf uçağının, uçak hangarlarını bombaladığı ve otuz altı adet bomba attığı, bombaların önemli bir zayiata sebep olmadığı belirtilmiştir. Ayrıca, bölgeye Halberstadt model üçüncü bir uçağın ve bunun yanında bir yedek Halberstadt dümeninin ilk gelecek uçak ile gönderilmesi istenilmiştir. İlave olarak Tikrit civarındaki İtilaf kuvvetlerinin durumu hakkında bilgi verilmiştir.¹⁴⁴

28 Aralık 1917'de sekiz İngiliz uçağı Bünyan'a gelerek 2'nci Uçak Bölüğü hangarlarına, Karargâha ve seyyar hastaneye 40 bomba atmış ve bu akında hangarda bulunan iki uçak hasara uğramış, üç er yaralanmıştır. Bombardıman sırasında İtilaf uçakları ile muharebe etmek üzere iki Türk uçağı havalanmış fakat yapılan hava muharebesinden bir sonuç alınmamıştır. 6'ncı Ordu Komutanlığı, İtilaf uçaklarının bu harekâtına karşılık olmak üzere İngiliz havaalanlarına mehtaplı gecelerde ve gündüzleri çok sayıda uçakla bombardıman taarruzu yapılmasını emretmiştir.¹⁴⁵ 1917'de yirmi İngiliz uçağı düşmüş veya Türk uçakları tarafından düşürülmüştür.¹⁴⁶

4. Savaşın Son Yılında Karşıt Güçlerin Hava Faaliyetleri

1918 yılına girildiğinde İngilizler bölgede bulunan kara ve hava gücünü daha da artırarak genel bir taarruz ile Musul yakınlarına kadar ilerlemeyi başarmıştır. 6'ncı Ordu Komutanlığı; yiyecek azlığı, açlık, hastalık, firar vakaları ve kayıplar nedeniyle sıkıntı içindedir. Ordu Komutanlığının Karargâh Merkezi Musul'da bulunmakla birlikte, sekiz uçaklı 2'nci Uçak Bölüğü 18'inci Kolordu emrinde Elaşık'ın 1.500 metre

¹⁴² BDH; K.: 3627, D.: 117, F.: 11-8.

¹⁴³ Keyüsk; s.160.

¹⁴⁴ BDH; K.: 3627, D.: 117, F.: 14-12.

¹⁴⁵ Göymen; s.189.

¹⁴⁶ Keyüsk; s.48-49.

batisında, 13'üncü Uçak Bölüğü 13'üncü Kolordu emrinde Kifri'de, 6'ncı Ordu Hava Kıtaat Komutanlığı ise Musul'da bulunuyordu. Bu sıralarda Filistin Cephesi'nde yoğunluk başladığından ve Türk Başkomutanlık Vekâleti bulabildiği birlikleri buraya sevk ettiğinden Irak bölgesi korunaksız kalmıştır.¹⁴⁷

İngilizlerin ise bölgede 1'inci ve 3'üncü Kolorduları ile bir süvari tümeni vardı. İngiliz hava birliklerinden 30'uncu Uçak Bölüğü Bakube'de, 63'üncü Uçak Bölüğü Samarra'da, 23'üncü Uçak Bölüğü ise Ramadi'de konuşlanmıştır. 2 Mart 1918 tarihinde de İngilizlerin 72'nci Uçak Bölüğü, Binbaşı Puellnitz komutasında Irak'a ulaşmış ve Samarra Meydanı'nda göreve başlamıştır.¹⁴⁸ İngilizlerin her bölümünde on sekiz uçak bulunuyordu.¹⁴⁹ Ocak ayında karşılıklı hava faaliyeti yoğun olarak devam etmiş, 21 Ocak'ta bir İngiliz uçağı düşürülmüştür. İngilizler gün içinde bir Türk uçağını düşürüp mürettebatı esir almıştır. Aynı gün on bir uçaktan oluşan bir İngiliz hava birliği, Kifri'deki uçak hangarına bomba ile taarruz etmiştir.¹⁵⁰

31 Ocak 1918'de üç İngiliz uçağı ile girdiği hava muharebesinde bir İngiliz uçağını düşüren Türk uçağı, aldığı isabetlerden dolayı İngiliz cephesi gerisine mecburi iniş yapmıştır. Sağlam olarak inen uçak, ekibi tarafından tahrip edilmiş ve uçucular, bölgedeki halkın yardımıyla İngiliz kuvvetleri hattını geçerek Türk havaalanına dönmeyi başarmışlardır. Uçucuların bu başarısını Ordu Komutanlığı takdir etmiştir.¹⁵¹ 8 Şubat 1918'de sekizli bir İngiliz birliği, 13'üncü Uçak Bölüğünün bulunduğu Kifri'deki meydana taarruz etmiştir. Bu taarruza karşı Pilot Asteğmen Kigosch havalanarak İngiliz uçaklarını dağıtmayı başarmıştır. Takiben 27 Şubat 1918'de Pilot Astsubay Hans Jacop, Samarra'daki İngiliz ordugâh ve hava meydanını bombalamıştır.¹⁵²

Mart ayında ileri taarruza geçen İngiliz birlikleri Fırat bölgesindeki Türk grubuna karşı taarruza geçerek 9 Mart 1918'de Hit'i, 10 Mart 1918'de ise Salahiye'yi işgal etmiştir. Bu taarruz sırasında İngiliz hava birlikleri kara güçlerine hava desteğı sağlayarak etkin olmuştur. 22 Mart 1918'de Pilot Üsteğmen Cemal ve Rasit Teğmen Basri, Fırat Nehri civarında yaptıkları bir keşif görevi esnasında rastladıkları bir İtilaf uçağını hava muharebesi sonucu düşürmüştür. 25 Mart 1918'de Fırat grubu civarında Türk mevzileri üzerinde topçu ateşiyile düşürülen İngiliz uçağının pilotu ile rasıdı esir edilmiştir. Esir

¹⁴⁷ Göymen; s.230.

¹⁴⁸ Jones; s.324. Tennant; s.259.

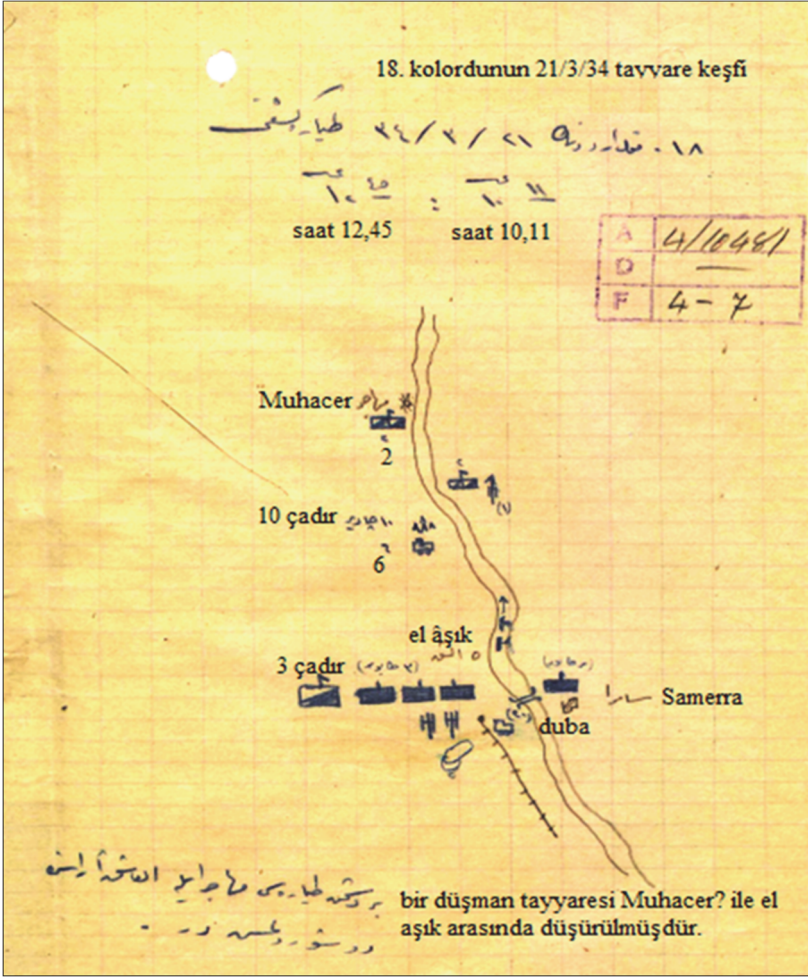
¹⁴⁹ Paul Knight; British Army in Mesopotamia 1914-1918, McFarland&Company, Inc., Publishers, London, s. 131.

¹⁵⁰ Keyüsk; s. 161-162.

¹⁵¹ Göymen; s. 231.

¹⁵² Kurter; Cilt IV, s. 48.

edilen bu subaylardan birinin yarbay rütbesinde Irak'taki İngiliz Hava Kuvvetleri Komutanı olduğu anlaşılmıştır.¹⁵³



21 Mart 1918 Tarihli Samarra Civarındaki İngiliz Birliklerinin Yerlerini Gösteren Hava Keşif Krokisi¹⁵⁴

27 Nisan 1918 sabahı gün doğumunda başlayan İngiliz taarruzu, uçakların desteklemesiyle başarıya ulaşmış, İngilizler 29 Nisan'da Tuzhormatu'yu işgal etmiş ve 13'üncü Kolordu Kerkük'e çekilmek zorunda kalmıştır. 6'ncı Ordu Komutanlığı, 13'üncü Kolordunun Küçükzap geçitlerini tutmasını ve Kerkük'ün boşaltılmasına kadar burasının

¹⁵³ Keyüsk; s.465.

¹⁵⁴ BDH; K.: 3662, D.: 273, F.: 4-7.

savunulmasını emretmiştir. Bu olumsuz şartlar içinde bölüklerde uçak sayısının azalması sebebiyle Hava Kuvvetleri Müfettişliğinden izin alınarak 2'nci ve 13'üncü Uçak Bölüklerinin birleştirilmesine ve Dicle boyunda bir uçuş üssü meydana getirilmesine karar verilmiştir.¹⁵⁵

6 Mayıs 1918 günü Kerkük dolaylarında yapılan taktik hava keşfinde; İngiliz birliklerinin Kerkük yakınlarında bulunduğu tespit edilmiştir. Bunun üzerine 13'üncü Kolordunun Kerkük'te tutunmasına imkân olmadığı anlaşılmış ve Kerkük'ün akşama kadar boşaltılması ve Altıncı Köprü'ye birliklerin çekilmesi emredilmiştir. Hazırlığını tamamlayan İngilizler taarruza geçerek 7 Mayıs 1918'de Kerkük'e girmiştir. Türk birlikleri geri çekilirken Alman Pilot Yüzbaşı Schüz, 3 Mayıs 1918'de sekizinci, 15 Mayıs 1918'de de dokuzuncu İngiliz uçağını düşürmüştür.¹⁵⁶

21 Mayıs 1918 tarihinde bir İngiliz uçağı daha düşürülmüştür.¹⁵⁷ Savaşın kısa süre içinde biteceğini öngören İngiliz Savaş Kabinesi, 2 Ekim 1918 tarihinde birliklerin hızla hareket ederek petrol bölgesi Musul ve çevresinin ele geçirilmesini istemiştir.¹⁵⁸ Muharebelerin Türk tarafı adına olumsuz olarak geliştiği bir ortamda, 21 Ekim 1918 tarihinde tüm Alman personelin görevlerini bırakarak Mardin'de toplanmaları istenmiştir. Bu karar sonrasında pilot, rasit, makinist ve yer personeli olmak üzere tüm Alman personel bölgeden ayrılmıştır. Bu durum, uçak bölüklerinin çalışamaz duruma gelmesine yol açmıştır.¹⁵⁹ Aynı dönemde taraflar arasında yapılan görüşmeler sonucunda, 30 Ekim 1918'de Mondros Mütarekesi imzalanmıştır.¹⁶⁰ Bu sırada İngiliz kuvvetleri, 31 Ekim 1918'de Büyükzapa'ya girmiştir. Bu son durum karşısında 6'ncı Ordu, Musul'u boşaltmaya karar vermiştir.¹⁶¹

6'ncı Ordu Komutanlığının kararı üzerine, Hava Kıtaat Komutanlığına bağlı 2'nci ve 13'üncü Uçak Bölüklerinin kalan uçak ve malzemeleri, kara yolu ile Mardin ve Diyarbakır üzerinden Elazığ'a intikal etmiştir. Kırık veya uçamaz durumdaki uçaklar ise Musul'da bırakılmıştır. Ayrıca, götürülemeyen malzeme ve teçhizat tahrip edilmiştir.¹⁶² İngiliz kuvvetleri Mütareke imzalanmış olmasına rağmen 3 Kasım 1918'de Musul'u işgal

¹⁵⁵ Göymen; s.232-233.

¹⁵⁶ Vaka-yı Terakkiyat-ı Havaiye Dergisi; Numara: 13, Yayın Tarihi: 1 Haziran 1918, s.1.

¹⁵⁷ BDH; K.: 3662, D.: 273, F.: 4-7.

¹⁵⁸ Türkmen; s.430.

¹⁵⁹ Kurter; Cilt IV, s. 281.

¹⁶⁰ Necdet Aysal; "Çöküşten Mütarekeye Osmanlı'da Haber Alma", Atatürk Yolu Dergisi, C 9, No: 40, Kasım 2007, s.532.

¹⁶¹ Bayur; s. 237.

¹⁶² Kurter; Cilt IV, s. 330.

etmiştir. Böylece Musul, Osmanlı toprakları üzerinde Mondros'tan sonra işgal edilen ilk yer olmuştur.¹⁶³

Sonuç

İngilizlerin stratejik ve politik hedefleri doğrultusunda açılan Irak Cephesi'nde 1914 yılında başlayan muharebeler, 1918 yılında Mondros Mütarekesi'nin imzalanmasına kadar devam etmiştir.

İngiliz ve Türk kuvvetleri, savaşın başında bölgeye hava birlikleri göndermemiştir. Zamanla değişen şartlar ve bölgenin önemi, hem İngilizlerin hem de Türklerin bölgeye hava birlikleri göndermesine yol açmıştır. Savaşın seyri içinde Osmanlı Başkomutanlık Vekâleti tarafından, Irak'ta 2'nci ve 13'üncü Uçak Bölükleri kurularak faaliyet göstermiştir. Personeli Alman ve Türklerden müteşekkil bu bölükler; yedek malzeme, personel yokluğu gibi birçok etkene rağmen, eldeki mevcut imkânlar dâhilinde görevlerini yapmaya çalışmıştır.

Irak'taki muharebelerin başında İngilizler Mısır'dan bölgeye aktardıkları uçakları, askerî taktik ve stratejinin belirlenmesi konusunda etkin bir şekilde kullanmıştır. Buna karşın Türk kuvvetleri, önce İngilizlerden ele geçirilen uçakları kullanmış, ardından bölgeye gönderdiği uçaklar ile etkinlik göstermiştir. Özellikle Türk uçakları, Kutü'l-Ammare Muharebeleri sırasında yaptıkları keşif ve taarruz faaliyetleri ile İngilizlerin durumunu tespit ve teşhis etmiştir. Bu durum, İngiliz birliklerinin her hareketinin belirlenmesine ve kuşatmayı yarma faaliyetlerinin önceden tespit edilmesine neden olmuştur. Ayrıca Türk uçakları, kuşatma altındaki İngiliz birliklerine havadan yapılacak yardımı, yaptığı stratejik harekât ve görevlerle engellemiştir. Bu sırada İngilizler, kuşatma altındaki birliklerine dünya tarihinde ilk kez uçaklarla, havadan ikmal yardımında bulunmuştur. Ancak, bir taraftan Türk uçaklarının engellemesi, diğer taraftan ikmal malzemelerinin çok yüksekten atılması gibi sebepler, yardım faaliyetlerinin başarısını önlemiştir. Neticede bu durum, Kutü'l-Ammare Zaferi'nin kazanılmasına etki etmiştir.

Türk ordusunun Kutü'l-Ammare Zaferi'ne karşın, İngiliz hava birliklerinin, uçaklarla desteklenerek harekâta katılması, onlara büyük bir avantaj sağlamıştır. İngilizlerin uçaklar aracılığı ile Türk kuvvetlerinin yerini keşfetmesi, buna bağlı olarak stratejisini şekillendirmesi, başarılı olmalarındaki en büyük etken olmuştur. Bu ortamda Türk kara ve hava birliklerinin, personel ve lojistik manada desteklenememesi, ordunun kuzeye doğru çekilmesine etki etmiştir. İkmal, lojistik, eğitim, personel, kullanılan silah ve sistemler gibi birçok özellik, savaşa dair reel değerlendirmeler

¹⁶³ Şerafettin Turan; Türk Devrim Tarihi, 1.Kitap, Bilgi Yayınevi, İstanbul, 1991, s.71.

yapılabilmesi açısından önemlidir. Bütün bu unsurlar çerçevesinde değerlendirildiğinde savaş içindeki olumsuz şartlar ve koşullar Osmanlı Devleti'nin Irak Cephesi'ndeki muharebeleri kaybetmesine yol açmıştır.

Savaşın başından sonuna kadar Osmanlı Devleti bölgede 150.000 asker görevlendirmiştir. Aynı dönemde İngiltere ise Irak'a 890.000 asker sevk etmiştir. Savaşın ateşkesle sona erdiği tarihte bölgede 408.000 İngiliz kuvveti varken buna karşılık Osmanlı ordusu 30.000 civarındadır.¹⁶⁴ Karşıt güçler arasındaki bu nitel ve nicel farkların savaşın sonucuna etki ettiği görülmektedir. Bu ortamda Türk ordusuna yazılı ve fotoğrafik hava istihbaratı vererek İtilaf kuvvetlerinin durum ve vaziyetini tespit eden Osmanlı havacıları, Irak coğrafyasının kaybedilmesine rağmen kendilerine verilen görevleri en iyi şekilde yerine getirmiştir.

Kaynaklar

Arşiv Belgeleri

MSB Arşiv ve Askerî Tarih Daire Başkanlığı Arşivi; Balkan Harbi Kataloğu (BHK), K.: 328, D.: 2319, F.: 2-22.

BHK; K.: 174, D.: 69, F.: 001.

BHK; K.: 178, D.: 89, F.: 010-14.

MSB Arşiv ve Askerî Tarih Daire Başkanlığı Arşivi; Balkan Harbi Kataloğu (BDH), K.: 1389 D.: 282 F.: 2-002-03(04).

BDH; K.: 3644, D.: H-15, F.: 1-2, 1-7.

BDH; K.: 1452, D.: 297, F.: 050-03.

BDH; K.: 1452, D.: 297, F.: 050, 050-01.

BDH; K.: 1438, D.: 237A, F.: 001-01.

BDH; K.: 1452, D.: 297, F.: 050-03.

BDH; K.: 1452, D.: 297, F.: 050, 050-01.

BDH; K.: 1452, D.: 297, F.: 050a.

BDH; K.: 1452, D.: 297, F.: 050-03.

BDH; K.: 551, D.: 2140, F.: 102-1.

BDH; K.: 3647 D.: 200 F.: 001.

BDH; K.: 1452, D.: 297, F.: 050a.

BDH; K.: 1389, D.: 1, F.: 22.

¹⁶⁴ Bayur; s.116-118.

BDH; K.: 1452, D.: 297, F.: 050-02.
BDH; K.: 1452, D.: 297, F.: 050-03a.
BDH; K.: 1452, D.: 297, F.: 050-03a.
BDH; K.: 1452, D.: 297, F.: 050-03a.
BDH; K.: 1452, D.: 297, F.: 050-02.
BDH; K.: 1452, D.: 297, F.: 050-03a.
BDH; K.: 1452, D.: 297, F.: 050-01.
BDH; K.: 1452, D.: 297, F.: 050-01.
BDH; K.: 1452, D.: 297, F.: 050-04.
BDH; K.: 1452, D.: 297, F.: 050-01.
BDH; K.: 1452, D.: 297, F.: 050-04.
BDH; K.: 1425, D.: 167A, F.: 001a.
BDH; K.: 1425, D.: 167A, F.: 001a.
BDH; K.: 3627, D.: 117, F.: 3-1.
BDH; K.: 1426, D.: 174, F.: 003-02.
BDH; K.: 3627, D.: 117, F.: 3-3.
BDH; K.: 3627, D.: 117, F.: 3.
BDH; K.: 3627, D.: 117, F.: 9-3.
BDH; K.: 3627, D.: 117, F.: 9-15, 9-16. 9-17.
BDH; K.: 3627, D.:117, F.: 3-1.
BDH; K.: 3627, D.: 117, F.: 9-18.
BDH; K.: 3627, D.: 117, F.: 9.
BDH; K.: 3627, D.: 117, F.: 11-8.
BDH; K.: 3627, D.: 117, F.: 14-12.
BDH; K.: 3662, D.: 273, F.: 4-7.
BDH; K.: 3662, D.: 273, F.: 4-7.
BDH; K.: 1415, D.: 114, F.: 2-51.
BDH; K.: 1415, D.: 114, F.: 2-92.
BOA. BEO. 4330.324700.

Hava Kuvvetleri Tarihçe Şube Müdürlüğü, Birinci Dünya Savaşı Dosyası, No: 2.

Kitaplar

Ahmet İzzet Paşa; Feryadım, C I, Nehir Yayınları, İstanbul, 1992.

ANADOL, Cemal; Türk Havacılık Tarihi, Türk Hava Kurumu Bilim Eserleri Yarışması, İstanbul, 1990.

ARI, Kemal; Birinci Dünya Savaşı Kronolojisi, Genelkurmay ATASE Başkanlığı Yayınları, Ankara, 1997.

AYBARS, Ergün; Türkiye Cumhuriyeti Tarihi I, 2. Baskı, Ankara Üniversitesi Basımevi, Ankara, 1990.

BALKIŞ, Behzat-FIRAT, Nezih; Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi, Irak-İran Cephesi, C III, Genelkurmay ATASE Başkanlığı Yayınları, Ankara, 1979.

Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü; Osmanlı Belgelerinde Birinci Dünya Harbi I, İstanbul, 2013.

BAYUR, Yusuf Hikmet; Türk İnkılap Tarihi, C III, 1914-1918 Genel Savaş, Kısım III, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1991.

ÇALIŞLAR, İzzettin; On Yıllık Savaşın Günlüğü Balkan, Birinci Dünya ve İstiklal Savaşları, Hazırlayan İsmet Görgülü, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 1997.

DUMAN, Selçuk; II. Meşrutiyet'ten İngiliz Mandaterliğine Irak, Berikan Yayınları, Ankara, 2010.

ERICKSON, Edward J.; I. Dünya Savaşı'nda Osmanlı Ordusu, Çanakkale, Kutü'l-Ammare ve Filistin Cephesi, Çeviren Kerim BAĞRIAÇIK, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul, 2009.

ERICKSON Edward, J.; Ordered to Die: A History of the Ottoman Army in the First World War, Greenwood Press, Connecticut, 2000.

ERICKSON, Edward J.; Size Ölmeyi Emrediyorum: Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı Ordusu, İstanbul, Kitap Yayınevi, 2003.

FIRAT, Nezih-BALKIŞ, Behzat; Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Irak-İran Cephesi 1914-1918, III. Cilt, 1'inci Kısım, Ankara, Genelkurmay Basımevi, 1979.

Golç Paşa'nın Hatıratı, İstanbul'da (1914-1915); Irak ve İran'da (1915-1916); Tercüme Eden Salih Mayakuşu, İstanbul, Askerî Matbaa, 1932.

GÖYMEN, İhsan; Birinci Dünya Harbi, IX. Cilt Türk Hava Harekâtı, Ankara, Genelkurmay Basımevi, 1969.

Hava Kuvvetleri Komutanlığı; Türk Hava Kuvvetleri Uçak Albümü 1911-2009, Hava Basımevi, Ankara, 2009.

HENSHAW, Trevor; The Sky Their Battlefield: Air Fighting and the Complete List of Allied Air Casualties from Enemy Action in the First War, Grub Street, London, 1995.

HOEPPNER, Ernest von; Germany's War in the Air, Battery Press, Nashville, 1994.

İLMEN, Süreyya; Türkiye'de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi, Hilmi Kitabevi, İstanbul, 1947.

İNAN, Gaye; Kuruluşundan Ulusal Kurtuluş Savaşı Sonuna Kadar Türk Havacılığı, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, İstanbul, 2005.

JONES, H.A.; The War in the Air: Being the Story of the Part Played in the Great War by the Royal Air Force, Vol. IV, Oxford University Press, London, 1935.

KANATLI, Şükrü; Irak Muharebeleri'nde 3'üncü Piyade Alayı Hatıraları, Genelkurmay ATASE Başkanlığı Yayınları, Ankara, 2006.

KANSU, Yavuz, ŞENSÖZ, Sermet, ÖZTUNA, Yılmaz; Havacılık Tarihinde Türkler, Cilt I, Ankara, Hava Basımevi, 2006.

KAPUCU, Davud; 1909-1939 Yılları Arasında Yapılan Yurtiçi ve Yurtdışı Askerî Hava Seyahatleri, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Yıldırım Beyazıt Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2015.

KAPUCU, Davud; Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Harbi'nde Hava Harp Gücü ve Faaliyetleri (1914-1918), Yayımlanmamış Doktora Tezi, Yıldırım Beyazıt Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2019.

KARAL, Enver Ziya; Osmanlı Tarihi, Cilt IX, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1996.

KAYMAZ, İhsan Şerif; Musul Sorunu, Otopsi Yayınları, İstanbul, 2003.

KEYÜSK, Mazlum; Türk Havacılık Tarihi 1912-1914, Hava Harp Akademisi Komutanlığı Yayınları, Hava Basımevi, Ankara, 2012.

KİLİMCİ, Perihan; Atatürk Döneminde (1923-1938) Türk Askerî Havacılığı, Hava Harp Okulu, İstanbul, 2004.

KLINER, Stuart; Türk Havacılık Kronolojisi, Dönence Yayınevi, İstanbul, 2002.

KNIGHT, Paul; British Army in Mesopotamia 1914-1918, McFarland&Company, Inc., Publishers, London.

KURTER, Ajun; Türk Hava Kuvvetleri Tarihi, Cilt I, Ankara, Hava Basımevi, 2009.

KURTER, Ajun; Türk Hava Kuvvetleri Tarihi, Cilt II, Ankara, Hava Basımevi, 2009.

KURTER; Ajun, Türk Hava Kuvvetleri Tarihi, Cilt III, Ankara, Hava Basımevi, 2009.

KURTER; Ajun, Türk Hava Kuvvetleri Tarihi, Cilt IV, Ankara, Hava Basımevi, 2009.

KUT, Halil; İttihat ve Terakki'den Cumhuriyet'e Bitmeyen Savaş, Yayına Hazırlayan: Taylan Sorgun, Kum Saati Yayınları, İstanbul, 2003.

LAMBERT, Peter J.; The Forgotten Air War: Airpower In the Mesopotamian Campaign, A thesis presented to the Faculty of the U.S. Army Command and General Staff College in partial fulfillment of the requirements for the degree, Master of Military Art and Science, KaFort Leavenworth, Kansas, 2003.

MÜHLMAN, Carl, Das Deutsche-Türkische Waffenbündnis İm Weltkrieg (Dünya Harbi'nde Türk-Alman Silahlı İttifakı), Koehler-Amelong Yayınevi, Leipzig, 1940.

POMIANKOWISKI, Joseph; Osmanlı İmparatorluğu'nun Çöküşü 1914-1918 Birinci Dünya Savaşı, Tercüme Eden Kemal Turan, Kayıhan Yayınları, İstanbul, 1990.

SABİS, Ali İhsan; Harp Hatıralarım, C 2, Ankara, Güneş Matbaası, 1951.

SANDERS, Liman von; Türkiye'de Beş Sene, Çeviren Osmanlı Genelkurmayı Askerî Tarih Encümeni Tercüme Heyeti, Yayına Hazırlayan Mustafa Albayrak, Yeditepe Yayınları, İstanbul, 2006.

SAYGI, Tarık; İngiliz Generali Townshend ve Türkler, Paraf Yayınları, İstanbul, 2011.

TENNANT, John E.; In The Clouds Above Baghdad, Cecil Palmer, London, 1920.

TOWNSHEND, Charles; My Campaign in Mesopotamia, Thornton Butterwoth, London, 1920.

TOWNSHEND, Charles; Irak Seferi ve Esaret, Çeviren Tarihi Askerî Osmanî Encümeni, Sadeleştiren Recep Ahıskalı, Yeditepe Yayınları, İstanbul, 2007.

TURAN, Şerafettin; Türk Devrim Tarihi, 1.Kitap, Bilgi Yayınevi, İstanbul, 1991.

UYAR, Mesut-ERICKSON, Edward J.; Osmanlı Askerî Tarihi, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2014.

YILMAZ, Veli; 1'inci Dünya Harbi'nde Türk-Alman İttifakı ve Askerî Yardımlar, Cem Ofset, İstanbul, 1993.

ZÜRCHER, Erik Jan; Modernleşen Türkiye'nin Tarihi, İletişim Yayınları, Ankara, 1995.

Makaleler

AYSAL, Necdet; “Çöküşten Mütarekeye Osmanlı'da Haber Alma”, ATATÜRK Yolu Dergisi, C 9, No: 40, Kasım 2007.

BARAN, Tülay Âlim; “Birinci Dünya Savaşı ve Irak Cephesi”, Askerî Tarih Araştırmaları Dergisi, Sayı 22, Mayıs 2015, Ankara, Gnkur. Basımevi.

KORKMAZ, Erdal; “Çanakkale Muharebeleri Ekseninde Tarafların Hava Güçlerinin Analizi”, 15. Askerî Tarih Sempozyumu (100'üncü Yıl Dönümünde Çanakkale Muharebeleri) 21-27 Mart 2015 İstanbul, Ankara, Genelkurmay Basımevi, 2017.

KURT, Deniz, KORKMAZ Erdal; “Yeni Arşiv Belgeleri Işığında Türk Askerî Havacılığının Doğuşu (1911-1912)”, Savunma Bilimleri Dergisi, Ankara, Kasım 2018, Cilt 17, Sayı 2.

KÜÇÜKVATAN, Mahir; “İngiliz Basınında Osmanlının Kutü'l-Ammare Zaferi”, Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi, C XIII/26, Bahar Sayısı, İzmir, 2013, Dokuz Eylül Üniversitesi Yayınları.

TÜRKMEN, Zekeriya; “Birinci Dünya Harbi'nde Irak Cephesi'nde Türk İngiliz İlişkileri”, 1914'ten 2014'e 100'üncü Yılında Birinci Dünya Savaşı'nı Anlamak Uluslararası Sempozyumu (20-21 Kasım 2014), Harp Akademileri Basımevi.

UZUNOĞLU, Uğur; “Birinci Dünya Savaşı'nda Türk Hava Kuvvetlerinin Teşkilatlanmasında Etkin Rol Oynayan Alman Havacı Subay: Erich Serno (1886-1963)”, Havacılık Tarihi Sempozyumu 13-14 Aralık 2012/İstanbul, Ankara, Hava Basımevi, 2015.

VAGNINI, Alessandro; “İtalyan-Türk Savaşı'nda İtalya Hava Kuvvetleri: Uzun Süreli Bir Geleneğin İlk Adımı”, Türk Hava Kuvvetlerinin

100'üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu, Ankara, Ayrıntı Basımevi, 2013.

Vaka-yı Terakkiyat-ı Havaiye Dergisi; 1 Mayıs 1917, Sayı 1.

Vaka-yı Terakkiyat-ı Havaiye Dergisi; 1 Haziran 1918, Nu: 13.

İnternet Kaynakları

<https://thevintageaviator.co.nz/projects/re8-reproduction/history>

EKLER

EK-1



Irak Cephesi'nde Görev Yapan Alman Pilot Yüzbaşı Schüz Albatros D.III
Uçağı Önünde

**Hava Kuvvetleri Tarihçe Şube Müdürlüğü, Birinci Dünya Savaşı
Dosyası, No.: 2.**



Irak Cephesi'nde Alman Havacılar

**Hava Kuvvetleri Tarihçe Şube Müdürlüğü, Birinci Dünya Savaşı
Dosyası, No.: 2.**

میشک امضای	عثمانی اردوی ہمایونی باش قوماندانلنی وکالتی	۲۰۱۵	اوراق اوپلمسنگ نومروسى
تاریخ بیضی	شعبه		شعبه نك نومروسى
میضه قونیلان نومرو			مسودینك امضای
مقابلہجینك امضای			تاریخ نسویدی
مقابلہ تاریخی			قلم اوپلمسنگ نومروسى

A	۲/۱۲
D	۱۹۴
F	۲-۹۲

صید دانشک ریاست

آلمانیہ سے اسلحہ اور آلاتی تقاضا ضروری ہے
 و اسلحہ کی طلبہ در بعضی سبب عامہ لازم کو رہتا
 اور بعضی آتی عدد و خولگی با اطلاع طلبہ شدہ ہے
 شدت آئینہ صمد اسلحہ اور اسلحہ و دیگر اسلحہ

۱۲

۱۵

Osmanlı Başkumandanlık Vekâletinden, Harbiye Dairesi Riyasetine 15 Ekim 1917 tarihinde gönderilen yazı ile Almanya'ya sipariş edilmiş olan makineli tüfeklerin henüz gelmediği, Musul'daki uçaklar için silaha acilen lüzum olduğu, altı adet kundaklı parabellum tabancasının beşer yüz fişek ile hemen Umur-u Havaiye Deposuna teslim ettirilmesi gerektiği bildirilmiştir.

BDH; K.: 1415, D.: 114, F.: 2-92