

Yenilgiyi Gözlerden Saklamak: Gelibolu'nun Tahliyesinde İngiliz Hava Gücü Faaliyetleri

Emin KURT*

Özet

Çanakkale Muharebeleri, Türk askeri ve siyasi tarihi için olduğu kadar dünya tarihi için de bir dönüm noktasıdır. Savaşın Türkler lehine sonuçlanması, Birinci Dünya Savaşı'nın akışını ve dünya tarihini iletet değıştirmiştir. Bu özelliği nedeniyle Çanakkale Savaşı, Birinci Dünya Savaşı içindeki herhangi bir savaştan daha çok incelenmiş, hakkında çok fazla araştırma yapılmıştır. Bazı yabancı yazarlar, Çanakkale Savaşı hakkında ormanları bitirecek kadar kâğıt ve denizleri kurutacak kadar mürekkep harcadığından bahsetmektedir. Bu iddianın gerçeklik payı çok yüksektir.

Çanakkale Savaşı, hemen hemen savaşan tüm ülke araştırmaları içinde geniş bir literatüre sahiptir. Savaşın incelenmesi o dereceye varmıştır ki, deniz ve kara muharebelerini inceleyen çalışmaların yanında, savaş içinde gerçekleşen muharebeleri ve hatta bölgeleri inceleyen eserler ortaya konulmuştur.

Çanakkale deniz ve kara muharebelerindeki kaynak bolluğunun aksine, hava harekâtı hakkında çok az kaynak mevcuttur. Bu pencereden bakıldığında; hava harekâtının Çanakkale Muharebelerinin unutulmuş cephesi olduğunu söylemek mümkündür. Karada ve denizdeki savaşın yoğunluğunun, gözleri ve dikkatleri, gökyüzüne ve yükseklerdeki savaşa yöneltmekten alıkoyduğu söylenebilir. Çanakkale Savaşı'nı konu alan birçok eserde, havacılık konusu; "Çanakkale'de uçaklar da kullanıldı" algısını yaratmaktan öteye gidememektedir. Bu eserlerde havacılık, kara ve deniz savaşlarının anlatımı renklendiren, anlatım zenginliği yaratan, değinilmiş olmak için anlatılan bir konudan ileriye gidememiştir.

Bu çalışmada, Gelibolu'nun Tahliyesi öncesinde Müttefik, özellikle İngiliz hava gücünün tahliyenin Türk uçaklarından gizlenmesi yönündeki faaliyetleri, Türk ve yabancı arşiv belgeleri, Çanakkale hava faaliyetleri konusunda yazılmış birincil kaynak kitaplardan incelenecek, tahliyeye yönelik İngiliz hava gücü faaliyetinin boyutu ortaya konulmaya çalışılacaktır.

Anahtar Kelimeler: Çanakkale Muharebeleri, Tayyare, Uçak, Hava Gücü, RNAS.

* Dr.(E)Hv.Alb., Milli Savunma Üniversitesi misafir öğretim görevlisi, tayyaretarihi@gmail.com

Hiding Defeat From Eyes: British Air Force Activities in the Evacuation of Gallipoli

Abstract

The Battle of Çanakkale is a turning point not only for Turkish military and political history, but also for world history. The outcome of the war in favor of the Turks changed the course of the First World War and the history of the world forever. Due to this feature, the Battle of Gallipoli has been studied more than any other battle in the First World War, and a lot of research has been done about it. Some foreign writers talk about the Dardanelles War, that enough paper was spent to finish the forests and enough ink to dry the seas. The truth of this claim is very high.

The Dardanelles War has a large literature in almost all warring country studies. The study of the war has reached such a degree that besides the studies examining the naval and land battles, works that examine the battles and even the regions that took place in the war have been revealed.

Contrary to the abundance of resources in the naval and land battles of Çanakkale, very few resources are available about the air campaign. When viewed from this window; It is possible to say that the air campaign is the forgotten front of the Battle of Çanakkale. It can be said that the intensity of the war on land and sea keeps eyes and attention from turning to the sky and the war on high. In many works on the Battle of Çanakkale, the subject of aviation; It cannot go beyond creating the perception that "planes were also used in Çanakkale". In these works, aviation, land and naval wars could not go further than a subject that colored the narrative, created a richness of expression, and was told in order to be mentioned.

In this study, the activities of the Allied, especially the British air power to conceal the evacuation from Turkish planes before the evacuation of Gallipoli, Turkish and foreign archival documents, primary source books written on Çanakkale air activities will be examined, and the extent of British air power activity for the evacuation will be tried to be revealed.

Keywords: Gallipoli Campaign, Aircraft, Airplane, Air Power, RNAS,

Giriş

Osmanlı Devleti, Avrupa’da savaş başladıktan sonra seferberlik ilan etti¹ ve Çanakkale’ye bir uçak gönderdi. 17 Ağustos 1914 tarihinde Pilot Üsteğmen Fazıl Bey tarafından uçarak Çanakkale’ye getirilen Nieuport VI tipi deniz uçağı,² ilk keşif uçuşunu 5 Eylül 1914 tarihinde yapabildi.³ 19 Ekim tarihine kadar ancak beş keşif uçuşu yapabilen ve artık hizmet göremez durumda olan bu uçağın yerine⁴ iki kişilik Nieuport VII deniz uçağı, Deniz Pilot Yüzbaşı Savmi (Uçan) idaresinde Çanakkale’ye gönderildi.⁵ Bu uçak 5 Kasım tarihinde yaptığı ilk uçuş sırasında kullanılmaz hale geldi.⁶ Çanakkale’ye yeni bir Türk uçağı, 12 Ocak 1915 tarihinde Pilot Teğmen Mehmet Cemal (Durusoy) ile birlikte gönderildi.⁷ Dolayısıyla 5 Kasım 1914 ile 12 Ocak 1915 tarihleri arasında Çanakkale’de hiç Türk uçağı görev yapmadı.⁸

17 Mart günü Almanya’dan yakın zamanda gelen bir diğer uçak Çanakkale’ye ulaştı ve 18 Mart Deniz Savaşı’nın sabahında ilk keşif uçuşunu yaparak Birleşik Donanmanın harekete geçtiği keşfini yaptı.⁹

Almanya’dan sağlanan uçakların Türkiye’ye getirilmesine başlanması sonrasında Çanakkale’deki uçak sayısı arttırıldı ve oluşturulan bu birliğe 1. Tayyare Bölüğü ismi verildi.¹⁰ 1. Tayyare Bölüğü Temmuz 1915 tarihinde 5. Ordu Komutanlığı emrine ve-

- 1 Avusturya tahtının veliahtı Arşidük Franz Ferdinand’ın 28 Haziran 1914’te Saraybosna’da öldürülmesi ile başlayan olaylar, uzun yılların getirdiği devletlerarası kutuplaşmaların da katkısıyla çığ gibi büyüdü. 28 Temmuz’da çatışmalar Avusturya-Macaristan’ın Sırbistan’ı işgal etmesi ile başladı ve hızla Avrupa kıtasına yayıldı. Olayların devamında 1 Ağustos’ta, Almanya, Fransa, Belçika’nın seferberlik ilân etmesi ve Avrupa’da savaşın başlaması üzerine Osmanlı Devleti 2 Ağustos 1914 pazar günü saat 09.00’den itibaren genel seferberlik ilân etti ve 3 Ağustos 1914 pazartesi seferberliğin birinci günü olarak kabul edildi.
- 2 ATASE, BDH; K: 4669, D: H-1, F: 1-49. Emin Kurt, “Seferberlikten Deniz Zaferine Çanakkale’de Uzakları Görme Çabası: Osmanlı’nın Havadan Keşif Gözetleme Harekâtı”, Barış Borlat (Ed.), *105. Yılında Çanakkale Muharebelerine Bakış*, Kültür ve Turizm Bakanlığı, Ankara, 2020, s.78.
- 3 Yavuz Kansu, Sermet Şenöz, Yılmaz Öztuna, Havaçılık Tarihinde Türkler, C. I, Hv.K.K.İği Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Etimesgut 2006, s.172; Kurt, “Seferberlikten Deniz Zaferine”, s. 79.
- 4 Kurt, “Seferberlikten Deniz Zaferine”, s. 79-81;
- 5 Uçak uçarak Çanakkale’ye ulaşamamıştır, Şarköy de denize zorunlu iniş yapmış, istimbotta Bolayır’a çekilmiştir Genelkurmay Başkanlığı, *Çanakkale Muharebelerinde Müstahkem Mevki Cerideleri*, (02.08.1914-02.11.1914), c. I, Genelkurmay Basımevi, Ankara 2019, s. 226.
- 6 ATASE, BDH; K: 4669, D: H-3, F:1-85; Genelkurmay Başkanlığı (2019), *Çanakkale Muharebelerinde Müstahkem Mevki Cerideleri*, (02.11.1914 – 25.02.1915), c.II, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 2019, s.11. Bundan sonraki atıflarda “Müstahkem Mevki Cerideleri, c.2” kısaltması ile kullanılacaktır. Kurt, “Seferberlikten Deniz Zaferine”, s. 81.
- 7 Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Daire Başkanlığı Arşivi (ATASE), Birinci Dünya Harbi Koleksiyonu (BDH); K: 4669, D: H-12, F: 1-17. 12 Ocak tarihinde Çanakkale’ye iki uçak gönderildiği, ikinci uçağın uçuş yeteneğinden uzak eğitim uçağı olduğu, daha sonra İstanbul’a geri gönderildiği anlaşılmaktadır. *Müstahkem Mevki Cerideleri*, c.II, s.133 ve 154.
- 8 Bu gerçeğe rağmen Türkiye’de yapılan doktora seviyesi bir akademik çalışmada ve Hava Kuvvetleri tarafından yayınlanan kitaplarda, 25 Kasım 1914 tarihinden Şubat 1916 tarihine kadar, hemen her gün sabah ve akşam olmak üzere günde iki keşif uçuşu yapıldığına dair bilgi bulunmaktadır. İşin ilginç tarafı bu bilgilerin askeri arşiv belgelerine dayandırılmasıdır. Arşivde yer alan Sahil Gözetleme postalarına ait raporlar uçak keşif raporu olarak kabul edilerek büyük bir hataya sebep olunmuştur. 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.71-111. Aynı hata Hava Kuvvetleri Komutanlığı tarafından yapılan resmi yayınlarda da tekrarlanmıştır. Deniz Kurt, Erdal Korkmaz, *Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri* (Harekât ve Teşkilatlanma Tarihi 1911-1922), c.I, Hava Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı, Ankara, 2020, s.216-222. Bundan sonraki atıflarda, “Türk Hava Kuvvetleri” kısaltması ile kullanılacaktır.
- 9 Binbaşı Erich Serno’nun Görev Raporu, *Bundesarchiv-Militärarchiv (BA/MA)*, MSG2/10876: Ausbau, Organisation und Tätigkeit der türkischen Luftstreitkräfte im 1. Weltkrieg: Bericht Sernos an den Türkischen Generalstab, s.1. Belgenin Almancadan tercümesi için Emir Öngüner’e çok teşekkür ederim. Kurt, “Seferberlikten Deniz Zaferine”, s. 91-93.
- 10 Sterling Michael Pavelec, *Airpower Over Gallipoli 1915-1916*, Naval Institute Press, Annapolis, Maryland 2020, s.58 ve 62.

rilip, Gelibolu Yarımadasındaki Galata meydanına taşınmaya kadar Çanakkale şehrinde Hastane Bayırındaki meydanı kullandı.¹¹ 1915 yılının Aralık ayında Fokker av uçaklarının Çanakkale'ye ulaşması ile 1. Tayyare Bölüğü bünyesinde "Av Müfrezesi" kuruldu.¹²

Çanakkale Cephesi'nde görev yapan Alman Deniz Tayyare birliği Nara Burnunda Temmuz 1915 tarihinde göreve başladı.¹³

Çanakkale kara muharebeleri sırasında yabancı kaynaklarda 1 Tayyare Bölüğü, 1915 Aralık ayına kadar 150 uçuş yaptı ve 200'den fazla bomba attığı bilgisi yer alırken,¹⁴ İngiliz resmi raporunda; Türk uçaklarının 20 librelik küçük bombalar kullandığı, en azından % 25'inin patlamadığı bilgisi bulunmaktadır. İngiliz raporunda Türk hava gücünün 186 bomba attığı, 5 subay ve erin ölümüne, 8 erin yaralanmasına ve 9 atın telef olmasına yol açtığı bilgisi bulunmaktadır.¹⁵

Çanakkale'de Müttefik Hava Gücü

İlk İngiliz hava gücünü taşıyan Ark Royal deniz uçağı ana gemisi,¹⁶ 17 Şubat 1915 günü saat 06.10'da Bozcaada'ya ulaştı.¹⁷ Gemi içeriğinde; altısı deniz ikisi kara olmak üzere sekiz uçak bulunuyordu.¹⁸ 18 Mart deniz savaşı sırasında Müttefik hava gücü sadece Ark Royal gemisinden oluşmaktaydı.¹⁹ 18 Mart deniz savaşından önce İngiliz uçaklarının boğazın mayınlardan temizlendiğine dair rapor verdiği iddiaları ise gerçeği yansıtmamaktadır.²⁰

Deniz savaşından sonra çıkarma hazırlıkları kapsamında İngiliz hava gücünde büyük artışa gidildi. İlk olarak İngiliz Kraliyet Deniz Hava Servisi (RNAS)'nin 3. Filosu Pilot Yarbay Samson komutasında 23 Mart 1915 tarihinde Çanakkale'ye ulaştı ve ertesi gün Bozcaada'ya geçti.²¹ Bu filoda ilk başlarda 22 uçak bulunuyordu. Manica²² balon gemisi ise 9 Nisan'da Mondros limanına ulaştı.²³ 22 Mart 1915 tarihinde Bozca-

11 Ajun Kurter, Türk Hava Kuvvetleri Tarihi, c.II, 1915-1916, Hv.K. Basımevi, Ankara, 2009, s.151.

12 Kurter, age., c.II, s.197. Bu müfrezeye Nisan 1916'da 6. Harp Tayyare Bölüğü adını almıştır. Kurter, age., c.II, s.280.

13 Ahmet Esenkaya, "Çanakkale Cephesi'nde İdari Faaliyetler Ve Lojistik Hizmetleri", Çanakkale Araştırmaları Türk Yılı, Yıl: 12, Güz 2014, Sayı: 17, s.77.

14 Hugh Dolan, Gallipoli Air War: The Unknown Story of the Fight for the Skies Over Gallipoli, Macmillan, 2016, s.360. Bundan sonraki atıflarda "Air War" kısaltması ile verilecektir.

15 The National Archives (TNA), CB 1550, Report Of The Committee Appointed To Investigate the Attacks Delivered On And The Enemy Defences Of The Dardanelles Straits, s. 314. Bundan sonraki atıflarda "CB 1550" kısaltması ile kullanılacaktır.

16 Gemi hakkında yabancı kaynaklarda verilen tanım "Aircraft Carrier"dir. Gümümüzün modern uçak gemileri de aynı tanım ile veya kısaca "Carrier" olarak isimlendirilmektedir. Bu tanıma karşılık Ark Royal'in bir uçak gemisi olmadığına yönelik itirazlar vardır. Ark Royal güvertesinde uçakların iniş ve kalkışı için bir pist bulunmasına rağmen gerek uçakların gerekse geminin günümüz teknolojisine sahip olmaması nedeni ile kara uçakları geminin sahip olduğu pistten kalkış yapabilmekte ancak iniş yapamamaktadır. Bu sebeple Ark Royal'de kara uçakları değil deniz uçakları görev yapmış ve deniz uçakları vinç ile suya indirilmiş ve uçuş sonrası vinç ile güverteye alınmıştır. Ancak Ark Royal, güvertesinde bir uçuş pistine sahip olmayan Aenne Rickmers ve Rabenfels gibi sadece uçak taşımaya yönelik bir gemi de değildir. Bu kapsamda günümüz uçak gemilerinin atası kabul edebileceğimiz Ark Royal'i "Deniz Uçağı Ana Gemisi" olarak isimlendirmek mümkündür.

17 TNA, Air 2009/207/20/7, s.2. Bundan sonrası atıflarda "AIR 2009/207/20/1" kısaltması ile kullanılacaktır. s.2. Ark Royal'in 18 Mart 1915 tarihine kadar faaliyetleri için bkz.: Emin Kurt, "Çanakkale Savaşı'nda Bir Uçak Gemisi Ark Royal (17 Şubat 1915 - 18 Mart 1915)", SAVSAD Savunma ve Savaş Araştırmaları Dergisi, Aralık 2022, Cilt: 32, Sayı: 2, s. 305-344.

18 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.:II, Clarendon Press, Oxford, 1928, s.10.

19 Çanakkale Savaşı'nı inceleyen Türk kaynaklarında 18 Mart 1915 sabahı Birleşik Donanma'nın sahip olduğu hava gücü hakkında hem çeşitli hem de abartılı bilgiler yer alır. Bazı yayınlarda konu o kadar abartılmıştır ki, dönemin havacılık kaynaklarının bile üstüne çıkılarak; 14 uçak gemisi ile 200 uçağın varlığından bahsedilmektedir. Bu konudaki tartışma için bkz: Kurt, "Seferberlikten Deniz Zaferine", s. 79-99.

20 Bu konuda yapılan bir tartışma için bkz.: Emin Kurt, "Çanakkale Deniz Savaşı'nın Kapanmayan Hesabı Türk Mayınları ve İngiliz Uçakları", *Çanakkale Araştırmaları Türk Yılı Dergisi*, Yıl: 20, Sayı: 32, 2022, s.193-213.

21 Jones, age., c.II, s.24. Bazı kaynaklar 3. Filonun 27 Mart tarihinde göreve hazır olduğu bilgisini vermektedir. Pavelec, age., s.29.

22 Geminin ismi bazı kaynaklarında "Monika" olarak verilmesine karşılık yabancı kaynak ve arşiv belgelerinde ismi "Manica" olarak verilmektedir.

23 Dolan, *Air War*, s.59; Hugh Dolan, *Gelibolu Çıkarmalarının Anlatılmamış Öyküsü 36 Gün*, Süha Sertabipoğlu (Çev.), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2020, s.141.

ada'ya ulaşan Fransız Deniz Uçak Müfrezesi ise iki deniz uçağına sahipti.²⁴

25 Nisan çıkarmasında Müttefik hava gücü; Ark Royal'de 10 deniz uçağı, 3. Filo'da 22 kara uçağı, Fransız Deniz Hava Müfrezesinde iki deniz uçağı olmak üzere toplam 34 uçaktan oluşmaktaydı.²⁵ 25 Nisan çıkarmasından sonra Fransız MF98(T) filosu²⁶ 29 Nisan 1915 tarihinde Bozcaada'ya ulaştı ve burada konuşlandı.²⁷

Uzun süre bu kuvvet yapısında devam eden Müttefik hava gücü içinde görev yapan RNAS birlikleri, arzu edilen etkinliği sergileyememesi üzerine yeniden organize edildi. 3. Filo, 3. Kanat olarak isimlendirildi. Takviye olarak İngiltere'den bölgeye 2. Kanat sevk edildi.²⁸ Ark Royal gemisine ilave olarak Ben-My-Chree deniz uçağı ana gemisi de gölgeye gönderildi.²⁹ Manica balon gemisine ilave olarak Hector balon gemisi de 9 Temmuz 1915 tarihinde Çanakkale'de göreve başladı.³⁰ Alman denizaltı tehlikesine karşı devriye görevleri içinde iki zeplin gönderildi.³¹ 3. Kanat Bozcaada'dan Gökçeada'ya intikal etti, yeni gelen tüm hava birlikleri de buraya konuşlandırıldı. Tüm RNAS birimleri Albay Frederick Sykes³² komutasında birleştirildi.³³

Müttefikler tarafından Çanakkale Cephesinin boşaltılmasına karar verilmeden önce Manica balon gemisi 13 Eylül 1915 tarihinde bakım için Malta'ya gönderilmesinin ardından³⁴ Çanakkale'ye dönmeyerek Selanik'te görevlendirildi.³⁵ Kasım 1915'de Ark Royal uçak gemisi ve Selanik'e gönderildi.³⁶ Manica balon gemisi yerine gönderilen Cannig balon gemisi, 2 Ekim 1915 tarihinde Çanakkale'de göreve başladı.³⁷

Müttefikler tarafından Çanakkale Cephesinin tahliyesine karar verildiğinde cephe hattında RNAS'a bağlı 2. ve 3. Kanatlar, Ben-My-Chree gemisi, Hector ve Canning balon gemileri ile Fransızların MF98(T) filosu görev yapıyordu.

Müttefiklerin bu hava gücü ve gerçekleştirdiği saldırılar Çanakkale Cephesinden görev yapan Türk askerlerinin hatırlarında imrenmeden nefrete dönüşen bir algı yarattı.³⁸

- 24 Bernard de Broglio, "Footnote To A Sideshow: The French Seaplane Squadron At The Dardanelles", *The '14 - '18 Journal, Australian Society of WW1 Aero Historians*, Volume 1, 2018, s.98-114.
- 25 25 Nisan günü Müttefik kuvvetlerin sahip olduğu uçak sayısı konusunda farklı ve abartılı bilgiler bulunmaktadır. Bu konudaki tartışma için bkz.: Emin Kurt, "Kan Denizine Yukarıdan Bakmak 25 Nisan Çıkarmasında İtilaf Hava Gücü Faaliyetleri", *Tarih Araştırmaları Dergisi*, TAD, Cilt: 42, Sayı: 73, 2023, s. 339. 25
- 26 Birinci Dünya Savaşı başında Fransız filoları kullandıkları uçak tiplerine göre sınıflandırılıyor ve isimlendiriliyordu. 98 rakamı Fransız hava gücünün 98. Filosu olduğunu belirtirken, "MF" harfleri filonun kullandığı Maurice Farman uçaklarından gelmekteydi. (T) harfi ise konuş meydanı olan Tenedos (Bozcaada)'u belirtiyordu.
- 27 Yohann Hamy, "L'escadrille MF 98 T Au Coeur De La Bataille", *Association Nationale Des Croix De Guerre Et De La Valeur Militaire*, No:324, Juin 2016, s. 14-16.
- 28 Dolan, *Air War*, s.301.
- 29 Dolan, *Air War*, s.301.
- 30 Pavelec, *age.*, s.56.
- 31 CB 1550, s.507.
- 32 TNA, AIR 1/361/15/228/50, RNAS Reports Eastern Med Jan-Dec 1915, s.52. Bundan sonraki atıflarda "AIR 1/361/15/228/50" kısaltması ile kullanılacaktır.
- 33 İngiliz Kraliyet Hava Kuvvetleri (RAF)'nin bir süre komutanlığını da yapan Sykes anılarını kitaplaştırmıştır. Bkz.: F. H. Sykes (1922), *Aviation In Peace And War*, Edward Arnold & Co., London, 1922.
- 34 " Eric A. Ash, *Sir Frederick H. Sykes and the Air Revolution-1912-1918*, Calgary Üniversitesi, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Alberta, 1991, s.246-247.
- 35 AIR 1/361/15/228/50, s.52.
- 36 Dolan, *Air War*, s.301.
- 37 Pavelec, *age.*, s.90-91.
- 38 "Türk askerinin müttefik hava gücü hakkındaki anı ve düşünceleri için bkz: Emin Kurt, "İmrenmeden Nefrete Çanakkale Savaşı Hatıralarında Havacılık", Çelik Kale Çanakkale, Ed. Şaduman Halıcı, Barış Borlat, İstanbul Belediyesi Kültür Yayınları, Seçil Ofset, İstanbul, 2022, s. 666-685."

Sonun Başlangıcı: Gelibolu'nun Tahliye Kararının Alınması

İngiliz Savaş Bakanı Lord Kitchener 9 Kasım 1915 tarihinde yarımada bir haftalık bir ziyaret yaparak güçlükleri bizzat gördü. İngiliz Kabinesi 7 Aralık'ta muhtemel bir maliyet ve saygınlık kaybı ile ağır kayıp ihtimaline rağmen Anafartalar ve Arıburnu'nun boşaltılmasına karar verdi.³⁹

Tahliye emri İngiliz deniz hava birliklerine ulaştığında, İngiliz havacılarının görevi temelden değişti. Artık Türklere gelen erzakın durdurulmasıyla ilgilenmeyeceklerdi. İngiliz havacılarına bunun yerine, yakındaki tahliye için sahilleri koruma görevi verildi. Anafartalar ve Arıburnu bölgeleri, 3. Kanat'ın görev alanına verildi. 2. Kanat, en son tahliye edilecek olan Seddülbahir bölgesine hava desteği sağlamaktan sorumluydu.⁴⁰

Tahliye kararına rağmen, Türk tren yollarına yapılan saldırılar bir süre daha devam etti. 23 Kasım'da İstanbul-Dedeağaç tren yolu bombalandı.⁴¹ 24 Kasım'da Çanakkale Cephesine gönderilen altı Fransız deniz uçağı, tahliye kararının alınmış olması nedeniyle, Selanik Cephesine gönderildi.⁴²

Tren hatlarına yapılan son hava saldırısı 1 Aralık günü yapıldı. Ferecik tren istasyonu, Trenyolu köprü ve istasyonlarına yapılan toplam beş hava saldırısında 112 librelilik 17 ve 20 librelilik 24 bomba atıldı.⁴³

Çanakkale'deki İngiliz Deniz Hava Servisi Komutanı Albay Sykes, 1 Aralık tarihinde kendisine bağlı bulunan hava birliklerine, Anafartalar ve Arıburnu'nun boşaltılmasında uygulayacakları görevleri yayınladı:

“Arıburnu ve Anafartalar'ın tahliyesine ilişkin Kraliyet Deniz Hava Servisi birimlerine ön talimat.

1. Arıburnu ve Anafartalar'ın tahliyesinin son aşaması, arka arkaya iki gece - yani 18/19 ve 19/20 Aralık geceleri - tamamlanacak ve bu geceler her iki yerde aynı anda devam edecek.

2. Hava Hizmetinin mevcut tüm gücü, yukarıdaki operasyonlara yardımcı olmak için Gökçeada'da toplanacaktır.

3. 18 ve 19 Aralık'ta, Arıburnu-Anafartalar bölgesinde şafaktan alacakaranlığa kadar sürekli düşman uçak devriyesi yapılacaktır. Uçaklar her iki saatte bir değişecektir. Uçaklar telsiz-telgraf ile donatılacak ve düşman uçağı görünce saldırmak için hareket ederken, tekrar tekrar 'HN' çağırısı ve ardından 'A' veya 'S' (Anzak [Arıburnu] veya Suvla [Anafartalar] anlamına gelir) gönderecektir. Her iki Kanat'tan birer av uçağı yerde hazır bekletilecek ve yukarıdaki belirtilen sinyal alınır alınmaz, düşman uçağının bölgeden uzaklaştırılması veya keşif yapmaya çalışan başka düşman uçaklarının önlenmesi için, duruma göre derhal Arıburnu veya Anafartalar bölgesine ilerleye-

39 Dolan, *Air War*, s.334. Ajun Kurter, Kitchener'in 14 Kasım'da Çanakkale'ye geldiğini belirtmektedir. Kurter, *age.*, c.II, s.189.

40 Pavelec, *age.*, s.96.

41 Kurter, *age.*, c.II, s.199.

42 Genelkurmay Başkanlığı, *Birinci Dünya Harbi, IX. Cilt, Türk Hava Harekâtı*, Gnkur. Basımevi, Ankara 1969, s.55. Bundan sonraki atıflarda “Hava Harekâtı” kısaltması ile kullanılacaktır. Kurter, *age.*, c.II, s.190. Cenk Avcı, Fransız MF98(T) Filosuna takviye olarak gönderilen bu uçakların 24 Aralık tarihinde geldiğini ve Çanakkale Savaşı boyunca Fransız filosunun 31 uçak kaybettiğini belirtmektedir. Cenk Avcı, *Çanakkale Cephesi'nde Hava Savaşları*, Gnkur. Basımevi, Ankara 2009, s.195. Bu sayının doğrulanmaya ihtiyacı vardır.

43 Jones, *age.*, c.II, s.67; Saunders, *age.*, s.74; George Saunders, Per Ardua, *The Rise Of British Air Power 1911-1939*, Oxford University Press, London, 1944, s.74. Cenk Avcı, bu hava saldırısının Ocak 1916 günü yapıldığı bilgisini vermektedir. Avcı, *age.*, s.201.

cektir. Düşmana artan uçak faaliyetimizin koruyucu nitelikte olduğu izlenimini vermemek için devriye uçağı Arıburnu ve Anafartalar'daki hatlarımızın doğusunu veya batısını tutmalıdır. Devriyeleri daha sonra verilecek emirlere göre taktiksel keşifler düzenleyebilir.

4. Her Kanat'tan telsiz-telgraf makinesi ile donatılmış birer uçak, Arıburnu ve Anafartalar Kıdemli Deniz Subayları tarafından istenebilecek ateş yönlendirme görevleri için hazır bekleyecektir.

5. Günlük görev emrinde görev verilmeyen tüm pilot ve uçaklar, mümkün olan en az gecikmeyle hareket etmeye hazır tutulacaktır.

6. Eğer bombalama operasyonları yapılacaksa, Kızılay bayraklarıyla veya diğer yer işaretleriyle hastane olarak belirlenen herhangi bir yerin yakınına bomba atılmasına özen gösterilmelidir.

7. Bir takım yaralılarımızın bu amaçla oluşturulmuş sahil hastanelerinde geride bırakması mümkündür. Bu nedenle, tahliyenin ardından, karargâh tarafından emredilmemiş hiçbir bombalama operasyonu gerçekleştirilmeyecektir.

F.H. Sykes⁴⁴

Yenilginin Gözlerden Saklanmasına Yönelik Uçuşlar

İngiliz hava gücü tarafından çekilmeyi gizlemek için “dikkat çekici” bombardıman uçuşları yapıldı ve özellikle boğazdaki gemi trafiğine yoğunlaşıldı. Sykes son dört haftada gemi trafiğine karşı 28 bombardıman uçuşu talimatı verdi. 2. Kanat Komutanına gönderdiği “Kilitbahir'in ateşe verilmesi öncelikli önem taşımaktadır” şeklindeki not üzerine Kilitbahir köyü de 1 Aralık'ta yoğun şekilde bombalandı.⁴⁵

İngiliz kaynaklarında belirtilmeyen ise; hastane gemisi olarak kullanılan ve bu özelliği İngilizler tarafından da bilinen Reşit Paşa vapurunun İngiliz uçaklarınca bombalanmasıdır. Bu hava saldırısında atılan bombalar Türk hastane gemisine isabet etmemiştir.⁴⁶

Bigalı, İngiliz uçakları tarafından, 7 Aralık'ta bir daha bombalandı. Bigalı'yı ve Kilye Limanındaki depoları bombalayacak olan M29 Monitörüne İngiliz uçakları tarafından atış tanzimi yapma görevi verildi. Yarımadanın aşağısındaki ve yukarısındaki köyler aralıksız bombalandı, Buralardan yükselen alev ve dumanlar Gökçeada'dan bile görülebiliyordu. Bu aralıksız taciz gösterisinin amacı çekilmeyi gözlerden gizlemektir.⁴⁷

7 Aralık'taki başka bir uçuşta bir İngiliz uçağı, Anzak siperlerine doğru ilerleyen Türk askerlerini gördü. Türkler, Anzak siperlerine çok yakın olmalarına karşın, İngiliz deniz havacıları tarafından bombalandı. İngiliz deniz havacıları, bombalarını kendi birliklerinin üzerine atmış olabileceklerinden endişelendiler. Aynı anda Samson, karadaki İngiliz komutanından bir mesaj aldı:

44 CB 1550, s.325. Hugh Dolan, bu emrin 12 Aralık tarihinde yayımlandığını belirtmektedir. Dolan, *Air War*, s.352.

45 Dolan, *Air War*, s.343.

46 Başbakanlık Osmanlı Arşivleri, *Osmanlı Belgelerinde Çanakkale Muharebeleri*, c.II, Ankara, 2005, s.231.

47 Dolan, *Air War*, s.343.

Uçaklarımızdan biri Türklerin siperini bombaladı; Havada Türk parçaları görüldü, kalanlar korkuluklara çıktı, biz burada çok sayıda makineli tüfekle öldürdük; lüt-fen bombalamayı tekrar edin.

3. Kanat, Türk'ü yerde taciz etti ve hayati ikmal hatlarına yönelik bombalı saldırılara devam etti. 2. Kanat, Seddülbahir bölgesini haritaladı, gözlemledi ve ateş yönlendirmesi verdi. Türk havacıları, İtilaf uçaklarının elde ettiği hava hâkimiyetini kırmak için uçtu. Ancak havacılığın ilk günlerinde üçüncü boyutta belirleyici faktör hava şartlarıydı.⁴⁸

Çekilme, siyaseti ve orduyu ilgilendiren bir işti, İngiliz Kraliyet Deniz Hava Servisinin söz hakkı yoktu. Sykes buna rağmen muhtemel bir çekilmede hava desteğinin önemli rol oynayacağını bildirdi. Sykes ordunun yarımadadan çekilmesinin uçak sayısında indirime gitmeyi gerektirdiği fikrini kabul etmiyordu. Aksine, artırılması gerektiğini düşünüyordu. Sykes artan Türk hava gücü tehdidi karşısında donanmanın da devreye girmesi gerektiğini savunuyordu. Aralık ayında elinde sadece 17 pilot, 18 gözlemci ve uçuşa hazır 23 uçaktan ibaret iki kanat bulunmasından yakınıyordu. Buna karşılık İngiltere'deki Kraliyet Deniz Hava Servisi Müdürünün elindeki listeye göre iki kanatta toplam; 72 pilot, 64 rasıt ve 120 uçak bulunduğunu hatırlatıyordu. Reddedilme ihtimalini göze alarak, Doğu Akdeniz'deki Kraliyet Deniz Hava Servisi gücünün Ekim ayında kararlaştırılan gücün iki katına çıkarılması gerektiğini söyleyen 7 Aralık tarihli Savaş Bakanlığı genelgesini örnek gösterip kendi kuvvetinin de iki katına çıkarılmasını istiyordu. Sykes hedeflerine ulaşmak için her şeyi göze alan biriydi. Ordu açısından bu harekât sahasındaki hava gücünün dört kanata çıkarılmasının zorunlu olduğunu belirtti ve talep ettiği artırımın gerçekleşip gerçekleşmeyeceğini sordu.⁴⁹

3. Kanat sahillerde sürekli hava devriyesi yaptı. Samson, Türkler tarafından fark edilebilecek tahliye belirtilerini özellikle aradığını kaydetti. Hafta boyunca, uçaklar sahillere doğru günlük uçuşlarını yaparken, askerler ve malzemeler gecenin örtüsü altında tahliye edildi. Gün boyunca, İngiliz gemileri ve uçakları operasyonu örtmek için sürekli bir bombardımana devam etti ve Türkleri birliklerin geri çekildiğinden habersiz bıraktı.⁵⁰

Denizaltı Ağ Engeline Yapılan Son Hava Saldırısı

Çanakkale'deki denizaltı ağ engeli, kurulduğu günden itibaren İtilaf Güçlerinin hedefi haline gelmişti. Gerek İngiliz gerekse Fransız havacıları tarafından ağın imha edilerek, İtilaf denizaltılarının Marmara Denizi'ne geçişlerini kolaylaştırmak için birçok yöntem içeren hava saldırıları düzenlendi.

Çanakkale'deki denizaltı ağ engelini imha etmek için İngilizler tarafından paraşütlü bomba geliştirildi ve 8 Aralık günü denendi. Denizaltı ağ engeli üzerine gelen dört İngiliz uçağı, paraşütlü tahrir bombaları attı. Bunda amaç, ağ engeli üzerinde veya sualtında meydana gelecek patlamalarla, ağı parçalamak suretiyle, tahrir etmektir. Uçakların 400 metreden attığı 13 bombadan dört tanesi, daha havada iken

48 Pavelec, *age.*, s.97.

49 Dolan, *Air War*, s.336-340.

50 Pavelec, *age.*, s.101.

Türk piyade ateşiyle patlatıldı. Denize inen bir bomba ise, patlamadı. Geri kalan sekiz bombanın patlaması sonucu, ağda büyük hasar meydana geldi.⁵¹

Arıburnu ve Anafarta'nın Tahliyesine Yönelik Uçuşlar

Arıburnu'nun tahliyesini doğrudan destekleme talimatıyla birlikte gözlem uçuşları arttı. 9 Aralık'ta Palamutluk Sırtı'nın (Olive Grove) yoğun bir şekilde bombalanması emredildi. Birkaç savaş gemisi, Türk topçu bataryalarının mevzilendiği tespit edilen konumları bombaladı. Gözlem yapan uçaklar ateş yönlendirmesi yapmak üzere havada daireler çizdi. Palamutluk Sırtındaki Türk toplarının ateş kesip sessiz kalmasına bakılırsa gün boyunca yapılan bombardıman işe yaramıştı.⁵²

Tahliye planı oldukça ayrıntılıydı. Gemiler geceleyin ayın batmasından sonra kumsala yaklaşıp belli sayıda asker ve savaş malzemesi alıyordu. Asker yürürken ses çıkarmamak için botlarını kum torbalarıyla sarmıştı. Ama Türk uçakları hâlâ bir tehditti. Hava şartları uçakları yerde kalmaya zorlamadan önce Türkler, Anzak hatları üzerinde her gün ortalama bir uçuş yapıyordu. 9 Aralık günü İngiliz 2. Piyade Tugayı 16.45 sularında bir Türk uçağı fark etti ve karargâha ateş açıldığını bildirdi.⁵³

Aralık ayındaki sert kış havası hava operasyonlarını çok etkiledi. Uçurtma balonların uçuşları ciddi şekilde azaldı. Canning ve 7. Numaralı zeplin, sadece 10, 11 ve 12 Aralık tarihlerinde gözlem yapabilirken, topçu subayları yoğun sis ve alçak bulutların hedefleri gizlemesinden yakınıyordu. Uçurtma balonu her seferinde dört saatten uzun süre havada kalıyor ve bulut tabakasının altına inebilmek için irtifa değiştiriyordu.⁵⁴

Canning balon gemisinin balonu bu dönemde birçok bombardımana ateş yönlendirmesi verdi. Osmanlı Resmi Savaş Bildirisine göre 10 Aralık günü; Ece Limanı'nın kuzeyinden bir monitör ile bir torpido ve Kemikli Limanı'nda birkaç zırhlı, balon tarafından verilen ateş yönlendirmesi ile Türk mevzilerine ve Turşun köydeki hastaneye ateş açtı. Hastanede yedi asker şehit olurken, bir asker de yaralandı.⁵⁵

Canning balon gemisi, 12 Aralık günü "bölgedeki Türk operasyonlarını bastırma faaliyetleri çerçevesinde" 10.30'dan 17.30'a kadar Soğanlıdere yakınlarındaki sahil açıklarında operasyon yaptı. Balon bir kuru dere yatağına gizlenmiş olan Türk topçu bataryalarını bombalayan Cornwallis ile Prince George'a ateş yönlendirmesi verdi. Hava savunma devriyesini de kapsayan bu görev çerçevesinde havacılık servisine bağlı üç uçağı havalanma talimatı verildi - ikisi kademeli görev yaparken, üçüncü uçak Alman denizaltılarına karşı devriye görevi yaptı.⁵⁶ Canning balon gemisini koruyan bir İngiliz uçağı ile 1. Tayyare Bölüğü'ne ait silahlı keşif uçağı arasında hava savaşı yaşandı. Fakat her iki uçak da birbirlerine karşı etkili olamadı ve çarpışmayı kesti.⁵⁷

Koramiral Sir Rosslyn Wemyss, donanmanın çekilmedeki görevi bildiri hazırladı

51 Kurter, age., c.II, s.193. Birinci Dünya Savaşı sırasındaki Türk deniz hareketini konu alan bir yayında, beş bombanın bir kaçının ağa takıldığı ve bir kısmının gemilerden açılan ateş ile patlatıldığı bilgisi verilmektedir. Deniz Harekâtı, s.273. Cenk Avcı, İngiliz uçakları tarafından atılan bomba sayısını 9 olarak vermekle birlikte, dört bombanın havada iken tüfek ateşi ile tahrip edildiğini doğrulamakta, aksine hava bombardımanının ağda etkili bir hasar meydana getirmediğini belirtmektedir. Avcı, age., s.189-191.

52 Dolan, *Air War*, s.345.

53 Dolan, *Air War*, s.346.

54 Dolan, *Air War*, s.340.

55 *Osmanlı Belgelerinde*, c.II, s.234. Ertesi gün de Anafartalardaki Türk siperleri balondan verilen ateş yönlendirmesi ile bombardıman edildi. *Osmanlı Belgelerinde*, c.II, s.235.

56 Dolan, *Air War*, s.344.

57 Kurter, age., c.II, s.193-194. Cenk Avcı, Hector Balon gemisine Alman Deniz uçak Birliği uçakları tarafından hava saldırısı düzenlendiğini ve İngiliz uçağı ile hava savaşı yaşandığını bildirmektedir. Avcı, age., s.193.

ve 12 Aralık günü yayımladı. Anafartalar ve Arıburnu'nun tahliyesinin son safhasının 18 ve 19 Aralık geceleri tamamlanacağını bildirdi. Bu bildirinin 4. Bölümü uçaklarının görevlerine ayrılmıştı.

Genel olarak tahliye boyunca ve özel olarak son iki günde uçaklar düşmanın muhtemel keşif faaliyetlerinden uzak durmaya çalışmalıdır. Bu çerçevede uçaklarımızın düşman uçaklarının dikkatini çekecek olağandışı hareketlerden kaçınması gerekmektedir. Gündüz veya gece meydana gelebilecek büyük bir saldırı halinde Kanat Komutanı mümkün olduğu kadar çok sayıda bomba yüklü uçakla destek verecektir. Herhangi bir saldırı halinde bir uçak Anafartalar'daki ve bir uçak da Arıburnu'ndaki gemilere gözlem desteği verecek şekilde hazır bulunacak, filolarının kıdemli subayları gerektiği takdirde mesajları doğrudan Kanat Komutanı'na iletilecektir.⁵⁸

Sykes, Wemyss'in emrinde belirtilen konuları, "*Anafartalar ve Arıburnu'nun Tahliyesi ve Seddülbahir'in Tahkim Edilmesi Çerçevesinde Yapılacak Düzenlemeler*" adı altında, aynı gün, her iki kanat komutanına yayımladığı emri ile duyurdu. Buna göre:

Havacılık Servisi'nin mevcut kuvveti yukarıdaki operasyonlara destek olmak üzere Gökçeada'da toplanacaktır. Gerektiği takdirde düşmanın Seddülbahir'e karşı girişmesi beklenen yoğun taarruzlar püskürtülene kadar toplu halde kalacaktır. Kapsamı ve uzunluğu hakkında şimdiden bir tahminde bulunulması mümkün olmayan bu operasyonlar tamamlanınca Kraliyet Deniz Hava Servisi Karargâhı ile 3. Kanat Mondros'a gidecek, 2. Kanat Gökçeada'da kalacak, diğer birimler ise stratejik ihtiyaçlara göre dağıtılacaktır.⁵⁹

Hava muharebesinde kış havası önemli bir faktördü. 200 metrenin altındaki bulut örtüsü ve yerdeki sis hem hâkim sırt hatlarından hem de havadan gözlem yapılmasını engelliyordu. 14 Aralık'ta görev yapan 2. Kanat pilotları "8.000 feet'ten⁶⁰ 1.000 feet'e inmesine rağmen yoğun bir bulut tabakasının yeri görmesini engellemesi" nedeniyle Türk siperlerini gözleyemediğini bildirdi. 4 Aralık ile 20 Aralık tarihleri arasındaki görüş mesafesine dair uçuş raporları kış koşullarında 1.800 feet ile 8.000 feet arasında yoğun bulutların mevcut olduğunu ve yerdeki yoğun sisin arazide görüşü sürekli engellediğini belirtmektedir.⁶¹

3. Kanat, 16 Aralık'ta iki uçak ile Galata hava meydanına hava saldırısı düzenledi. İngiliz uçaklarından birisi, Türk topçuları tarafından vuruldu ve Seddülbahir'e zorunlu iniş yaptı. İsmi tespit edilemeyen pilot ve rasıtın yara almadığı olayda, uçak onarılamayacak kadar hasar gördü. Türk kaynaklarında uçağın denize düştüğü bilgisi verilmektedir.⁶³

İngiliz uçakları tarafından 17 Aralık'ta düzenlenen hava saldırıları Türklerde ağır zayıyata neden oldu. Mirliva Fevzi Paşa bu konuda günlüğüne şu bilgileri not etti:

4 Kanunu evvel 1331 [17 Aralık 1915] (Cuma) Çamteke. Güneş. Bir düşman tayyaresi Turşun köyü civarında ağır humbaracı bölüğüne, 34. Alay ordugâhına,

58 Dolan, *Air War*, s.350.

59 Dolan, *Air War*, s.351-352.

60 1 feet 30,48 santimetreye karşılık gelen İngiliz ölçü birimidir. 8.000 feet 2.438 metreye, 1.000 feet ise 304 metreye karşılık gelmektedir.

61 Dolan, *Air War*, s.353.

62 Pavelec, *age.*, s.101.

63 Kurter, *age.*, c.II, s.194; Avcı, *age.*, s.193.

bir bomba atarak 14 şehit ve 38 mecruh verdirdi... Kayacıkağılı'nda düşman üç lağım attı ve bir monitörle Yalova'yı bombardıman ederek, bir hastahanedeki bir hayli zayıat vardır. Bir Alman kadını da maktul oldu.⁶⁴

Savaşın En Büyük Uçak Bombası

18 Aralık'ta yapılan on üç uçuşta, bulutların 1.500 feet'e kadar inmesi, İngiliz uçaklarının keşif yapmasını engelledi. 2. Kanat'tan görevli İngiliz havacılar uçuş raporunda bulutlar hakkında şu bilgiyi veriyor:

Anafartalar ve Arıburnu'nda yapılan hava savunma devriyesi. 18 Aralık 1915. Öğleden sonra 14.00'den 15.30'a kadar. Bulutlar nedeniyle keşif yapılamadı. Düşman uçağı görülmedi.⁶⁵

Samson savaştan sonra kaleme aldığı hatıralarında⁶⁶ kendisini en çok sevdiği şeyi yapan biri olarak tarif etmektedir:

18 Aralık günü bir Henri Farman'a 500 librelilik⁶⁷ bir bomba yükleyip havalandım; bu savaşta şimdiye kadar bir uçaktan atılmış en büyük bombaydı. Henri bombayı kuş gibi kaldırdı, çok keyiflendim. Yarım saat boyunca Arıburnu ile Kilye Limanı iskelesi arasında bombayı bırakacak uygun bir hedef aradım; fakat görünüşe göre o gün dişe dokunur bir hedef yok gibiydi. Nihayet tepesinden duman çıkan, Türklere ait olduğuna karar verdiğim uzun bir bina seçtim. Bombayı bıraktım ve sonucu görmeye karar verdim. Doğrudan isabet sağladı; 20 metre uzunluğundaki bina tamamen tahrip oldu. Yıkıntılar içinde tuğlaların arasından en az üç süngünün çıktığını gördüm.⁶⁸

Samson'un attığı 500 librelilik bu bomba dünya havacılık tarihinde o güne kadar havadan atılan en ağır bombaydı. 249 kilo ağırlığına karşılık gelen bu bombanın kod adı RL Mk III'tür. Nakliye gemisi veya bina gibi büyük hedeflere atılmak için tasarlanmıştır. Parça tesirli olan bombanın gövdesi çelikten yapılmış olup, bombanın, çarptığı hedefe rahatça nüfuz etmesi için uç tarafı ayrıca sertleştirilmişti. Kuyruk tarafında dört adet kanatçık vardı. Kanatçıklar, havadaki serbest düşüş sırasında bombayı dengede tutuyordu.⁶⁹

Samson'un anıları her zaman diğer kaynaklarla karşılaştırmaya ihtiyaç duyulan bilgiler içermektedir. Kişiliği itibarıyla, abartmayı ve kendi çabalarını gerçeğinden farklı göstermektedir. Mirliva Fevzi Paşa'nın günlüğü Turşunköy'e yapılan hava saldırısının etkisi ile ilgili farklı bilgi vermektedir:

5 Kanunuevvel 1331 [18 Aralık 1915] (Cumartesi) Çamteke. Sis. Dün gece Arıburnu'nda zuhur eden yangın bugün de devam etti. Bugün altı tayyare 9. Fırka üstünde dolaştı. Ece Limanı'na, Turşun köyü civarına, bilazarar iki bomba attılar...⁷⁰

64 Nilüfer Hatemi, *Mareşal Fevzi Çakmak ve Günlükleri*, c.I, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2002, s.361.

65 Dolan, *Air War*, s.353.

66 Samson'un hatıraları için bkz.: Charles Rumney Samson, *Fights and Flights*, Ernest Benn, London, 1930.

67 Libre veya diğer bir kullanımı ile Pound 0,45 kilograma karşılık gelen İngiliz ölçü birimidir. 500 libre 225 kilograma karşılık gelmektedir.

68 Dolan, *Air War*, s.352-353.

69 Bomba içindeki patlayıcı maddenin % 40'ı Tri Nitro Toluen, % 60'ı ise Amatol'dü. Böylece patlamanın şiddeti artırılmıştı. Kuyruk ucunda ise patlama zamanını 0 ile 15 saniye arasında geciktirebilen ayarlı bir fünye vardı. Bu fünye ardışık olarak dört tane cıva fulminat ve iki tane tetril ateşleyiciye bağlıydı. Avcı, *age.*, s.193.

70 Hatemi, *age.*, c.I, s.361.

Gün boyunca aralıksız alçak bulutlar ve düşük görüş mesafesi rapor edildi. Sykes'in havacılarının şansına Türk hava gücü bir bilek güreşine girmek yerine, sandıklardan çıkan uçak gövdelerini monte etmekle meşguldü. Türkler bu yeni uçakları kötü havalarda riske atmak istemiyordu - şans eseri bu da Anafartalar ve Arıburnu'ndaki tahliyeye denk gelmişti.⁷¹

Arıburnu ve Anafartalar'ın Tahliyesi

Arıburnu ve Anafartalar'daki son gün olan 19 Aralık'ta 3. Kanat yedi uçuş yaptı. Günün ilk ve son uçuşu Samson'a aittir. Uçuşların tamamına "Arıburnu ve Anafartalar devriyesi" adı verildi: O gece her mevkideki son on bin asker sahillerden tahliye edildi. Samson daha sonra şunları yazdı:

Arıburnu ve Anafartalar'dan çekilmeler tamamlandı; hile başarılıydı. Planlanan tahliye sorunsuz gerçekleşti; Ne İngilizler (Anafartalar'da) ne de Anzak'lar (Anzak Plajı'nda) bir gecede yapılan tahliyede tek bir kayıp vermedi.⁷²

Çanakkale'deki İngiliz Deniz Hava Servisi, son gün toplam 19 uçuş yaptı. Uçuş raporlarında görüş mesafesinin düşük olduğundan ve havada Türk uçağı görülmediğinden söz ediliyordu. Sabahları Türk uçaklarına karşı aralıksız hava savunma devriyesi gerçekleştirildi. Hiç Türk uçağı görülmedi. Öğleden sonra Arıburnu ve Anafartalar'a yönelik Türk hareketi olup olmadığını tespit etmek üzere; Türk ihtiyat bölgelerinde gözlem uçuşları yapıldı. İngiliz Pilot ve Rasıtlar buralara yaklaşan yollarda ve yakın çevrede herhangi bir Türk birliği görmediklerini bildirdi. Bu raporlar Çanakkale Ordusu'nu biraz olsun rahatlatmıştı:

2. Kanat Uçuş Raporu. Kol Komutan Yardımcısı Munday. 15.25'ten 16.40'a kadar. 19 Aralık 1915. Emir: Kilitbahir ile Arıburnu arasındaki birlik hareketlerinin araştırılması. 16 librelik dört bomba alındı. 30 dakika süreyle Arıburnu ve Kilitbahir arasında devriye gezildi. Yollarda ve civar arazide birlik tespit edilmedi.⁷³

Samson'un 3. Kanat pilotları tahliye operasyonlarında büyük rol oynadı. 9-19 Aralık tarihleri arasında 3. Kanat günde ortalama beş uçuş olmak üzere elli uçuş gerçekleştirdi. Bu, kötü hava nedeniyle 15 Aralık'ta uçuş yapılamadı. 3. Kanat, Türkleri yenilenen saldırı operasyonlarının yakın olduğuna inandırmak için Anafartalar ve Arıburnu'ndaki Türk mevzilerini bombaladı. Bombalama ve uçuşlar, tahliye hazırlıklarının güdültüsünü de maskeleye yardımcı oldu. Uçuş görevlerine ek olarak, 3. Kanat, Türk rasıtlarının tahliyeyi fark etmesini önlemek için bir dizi "düşman uçağı devriyesi" gerçekleştirdi. Hava bombardımanı ve taciz, kıyı mevzilerine deniz topçu ateşi ve sürekli kara topçu bombardımanının birleşimi nedeniyle, Türkler 10.000 veya 40.000 askerle karşı karşıya olduklarını anlayamadılar.⁷⁴

Kurmay Albay Mustafa Kemal, Anafartalar Muharebeleri'ne Ait Tarihçe isimli eserinde, ilk boşaltmayı şu cümlelerle yorumlamaktadır:

Düşmanın yaklaşık 3 Aralıktan itibaren tayyare ve balon gözetlemesi yardımıyla Suvla ve Ece Limanları'ndan harp gemisiyle Turşun havalisi ve mevzileri-

71 Dolan, *Air War*, s.354.

72 Pavelec, *age.*, s.101.

73 Dolan, *Air War*, s.355.

74 Pavelec, *age.*, s.100.

mizin gerilerini ateş altına alması, tayyarelerinin alışıldan fazla uçarak bomba atmaları, ateşlerimize karadaki topçusuyla az, harp gemisiyle şiddetle karşılık vermesi düşmanın son 15 gün zarfında topçu ve piyadesinin bir kısmını peyderpey çekmiş olduğuna ve 19/20 Aralık gecesi de kalan kuvvetlerini vapurlara bindirdiği ihtimalini göstermektedir. Düşman son günlerde devam eden sisten kuvvetini çekmek hususunda istifade etmiş olabilir.⁷⁵

Tahliyeden evvel ve tahliye sırasında Galata hava meydanında bulunan 1. Tayyare Bölüğü, İtilaf hava gücünü hava taarruzları karşısında sayı bakımından çok azaldı ve elde iki-üç uçağı kaldı. Mevsim şartları uçuş faaliyetlerini olumsuz etkiledi, 3 Aralık'tan tahliye tarihine kadar ancak bir kaç keşif uçuşu yapılabildi, böylece bu kritik devrede düşman bölgesi üzerinde ve gerilerinde neler olup bittiği hakkında bilgi elde edilemedi.⁷⁶

Çanakkale'de görev yapan Alman subaylarından Carl Mühlman, tahliyenin fark edilmemiş olması karşısında Çanakkale'deki Türk-Alman hava gücüne şu eleştiriyi getirmektedir:

60 İngiliz ve 20 Fransız uçağına karşın Türk tarafından az sayıda uçak bulunuyordu. Düşman, geri çekilme günlerinde doğal olarak Türk hava keşfini engellemek istediğinden ve de onların uçak filosu çok daha güçlü olduğundan, düşman uçaklarının görülmediği bir kaç dakika içinde pilotlarımız tarafından şimşek hızıyla keşif yapılmıydı.⁷⁷

19 Aralık akşamı Arıburnu ve Anafartalar bölgelerinde kalan son İngiliz askerleri sessiz sedasız ve hiçbir kayıp vermeden tahliye edildi. İtilaf güçlerinin Gelibolu'daki varlığı Seddülbahir bölgesi ile sınırlı kaldı.

Boşaltmanın öğrenildiği gün, yani 20 Aralık'ta, 1. Tayyare Bölüğü uçakları, havanın ara sıra açılmasından yararlanarak, Gökçeada'ya keşif ve bombardıman amaçlı bir uçuş yaptı. Kefalo koyu gözetlendi. Adadaki İngiliz hava birliğine ait çadırlardaki azalma dikkati çekti. 1. Bölük uçakları, Kefalo koyu gerisindeki ordugâha bomba ve Almanya'dan yeni gelen el bombaları atıldı. Alman Deniz Uçak Birliği'ne bağlı deniz uçakları da, Seddülbahir cephesi ile Bozcaada üzerinde uçarak, keşif ve bombardıman harekâtı icra etti. Bir İngiliz deniz uçağı, topçumuzun etkili ateşi sonucu, Kabatepe önlerinde denize iniş yapmak zorunda kaldı. Pilot ve rasıt esir edildi.⁷⁸

Sykes, 20 Aralık'ta Anafartalar ve Arıburnu'ndaki terk edilmiş siperler üstünde uçuş yaparak Türklerin tepkisine bakma emri verdi. Hava birkaç gündür açıktı. Hava raporları güneye, Seddülbahir'deki cephe hattına doğru birlik ve topçu hareketi olduğunu bildiriyordu.⁷⁹ Türkler hala sahilleri bombalıyordu, görünüşe göre İngiliz birliklerinin tahliye edildiğinden habersizlerdi. İngiliz gemileri Arıburnu ve Anafartalar sahillerinden uzaklaştıkça, Türk birlikleri boş sahillerde tereddütlü bir şekilde ilerledi, İtilaf birliklerin ayrılmasına şaşırды ve hüsrana uğradı. Sonunda hava, deniz ve kara koordinasyonunu birleştiren etkileyici bir ortak harekât oldu. 3. Kanat, Türk hava ve kara kuvvetlerinin tahliye hazırlıklarını fark etmesini engellediği için önemliydi.

75 Mustafa Kemal, *Anafartalar Muharebeleri'ne Ait Tarihçe*, Suat Akgül, Hülya Toker, Sema Demirtaş (Haz.), Genelkurmay Basımevi, Ankara, 2011, s.55.

76 *Hava Harekâtı*, s.55.

77 Carl Mühlman, *Çanakkale Savaşı Bir Alman Subayının Anıları*, Sedat Umran (Çev.), Timaş Yayınları, İstanbul, 2004, s.162.

78 Kurter, *age.*, c.II, s.195; Kansu, vd., *age.*, c.I, s. 207; Avcı, *age.*, s.195; *Flight*, No. 366, (No. 53, Vol. VII.), December 31, 1915, s.1026.

79 Dolan, *Air War*, s.358.

Müttefik hava gücü, iki kuzey sahilinden başarılı bir geri çekilmeyi mümkün kıldı.⁸⁰

İki Tahliye Arası Dönem

Anafartalar ve Arıburnu'nun tahliyesi ile birlikte 3. Kanat'ın Çanakkale Savaşı'ndaki resmi görevi tamamlanmış oldu. 2. Kanat; Seddülbahir üzerindeki hava harekâtının sorumluluğunu üstlendi. 3. Kanat, 29 Aralık'a kadar Gelibolu üzerinde uçmaya devam etti ancak uçuş görevlerinin büyük kısmı 2. Kanada kaydırıldı. Son birkaç gün içinde, 3. Kanat Gelibolu üzerinde, çoğunlukla 2. Kanat operasyonlarını desteklemek, Türk takviyelerini getiren gemilere ve Kilye iskelesine yönelik otuz uçuş daha yaptı. 3. Kanat, fotoğraf cihaz ve malzemelerinin çoğunu 2. Kanat'a devretti.⁸¹

Kraliyet Deniz Hava Servisi uçaklarının hava muharebelerinde kendilerinden üstün uçaklar karşısında kalmasıyla birlikte Ocak ayının ilk haftasında hava hâkimiyeti nihayet Türklerin eline geçti. İngiliz deniz havacıları, Altıparmağın Bağı (Vineyard) ile Ertuğrul Koyu üstünde mücadele veriyordu. Kayıplar arttı.⁸²

Çanakkale'deki Türk hava gücü, 20 Aralık'tan itibaren taarruz üstünlüğünü ele aldı ve bu üstünlük Seddülbahir'den çekilmenin başladığı 9 Ocak'ta doruk noktasına çıktı. Galata'daki 1. Türk Tayyare Bölüğü'nün elinde faal durumda sekiz uçak vardı. Fokker av uçaklarının devreye girmesi havadaki dengeyi değiştirdi. Yılbaşına kadar olan İngiliz Uçuş Raporları tek kanatlı bir uçaktan söz etmemektedir, bunun nedeni belki de hava çatışmasına giren hiçbir pilotun sağ kalmamasıdır. Buna karşılık raporlarda çift kanatlı bir uçağın değişik bir versiyonundan söz edilmektedir. Silahlı Albatros C.I'in devreye girmesiyle Sykes'ın havacıları bu yeni tehdide karşı koyabilmek için ciddi çaba harcamak zorunda kaldı.⁸³ Almanya'dan Türkiye'ye geç gelen Fokker av uçakları Çanakkale'de çok şeyi değiştirecekti, ama geç kalınmıştı.

21 Aralıkta Teke Burnu üzerinde uçuş yapan bir Fransız deniz uçağı, 24. Alay topçusunun açtığı ateşle isabet alarak denize düştü.⁸⁴

25 Aralık'ta 2. Kanat'a ait bir uçak Türk uçağının saldırısına uğradı. İngiliz uçağı savaş pozisyonu almaya kalmadan, Türk uçağı dalarak onun altına girdi, bu durumda İngiliz uçağının ateş etmesi imkânsızdı. 2. Kanat'a ait bir av uçağı meslektaşının imdadına koştu.⁸⁵

Yine aynı gün, İngiliz uçakları, 1. Tayyare Bölüğü'nün konuşlandığı Galata hava meydanına bir saldırı düzenledi. İngiliz uçaklarının attığı 15 bomba herhangi bir hasar bırakmadı.⁸⁶

27 Aralık günü Arıburnu üstünde uçan üç İngiliz uçağından biri Türk topçusunun ateşiyle denize düştü ve enkazı iki gemi tarafından İmroz istikâmetine çekildi.⁸⁷

Türk uçakları tarafından yapılan keşif uçuşlarında, yeni ve ilginç gözlemler yapıldı. Akşamüzzerleri, boş nakliye gemileri Limni'den Gökçeada'ya doğru seyrettikleri ve Kefalo Koyu'nda toplandıkları tespit edildi. Türk uçakların 1.200-1.500 metre irtifadan yaptıkları bu uçuşlarda, su kesimi yükselmiş olan gemilerin boş olduğu kolayca

80 Pavelec, *age.*, s.101.

81 Pavelec, *age.*, s.102.

82 Dolan, *Air War*, s.358-359.

83 Dolan, *Air War*, s.360.

84 Kurter, *age.*, c.II, s.195; Kansu, vd., *age.*, c.I, s. 207; Avcı, *age.*, s.195.

85 Dolan, *Air War*, s.360.

86 *Osmanlı Belgelerinde*, c.II, s.272; Kurter, *age.*, c.II, s.195; Zeyrek, *agm.*, s.144.

87 *Osmanlı Belgelerinde*, c.II, s.2.

anlaşıyordu. Sabahları yapılan uçuşlarda ise, Gelibolu yarımadasından gelip, Limni Adası yönünde seyretmekte olan, su kesimleri iyice alçalmış, yani yüklü nakliye gemileri görülüyordu. Ayrıca, Gelibolu yarımadası ile Gökçeada ve Bozcaada arasında gidip gelen çok sayıda hastane gemisi vardı. Bu, boşaltmanın başladığını gösterir açık bir kanıttı.⁸⁸

Seddülbahir'in Boşaltılması Hazırlıkları

28 Aralık günü akşam saatlerinde de İngiliz uçakları tarafından Seddülbahir cephesinde, keşif ve bombardıman uçuşları yapıldı. O gün İngilizler, Bristol Scout C tipindeki av uçaklarını devreye soktular. Bu uçaklar, tek kişilik ve çift kanatlı olup, kanat üzerine yerleştirilmiş makineli tüfekle silahlandırılmışlardı. Aynı gün, çift sahlı bir İngiliz uçağı, Kumkale üzerinde, Türk topçusunun açtığı ateş sonucunda inişe zorlandı.⁸⁹

28 ve 29 Aralık günleri muharebe sahası üzerinde görülen Bristol Scout C av uçakları, 1. Tayyare Bölüğü uçakları ile yaptıkları hava savaşında, Türk uçaklarını yere inmeye zorladı. Türk uçaklardan birisi, Galata hava meydanına inerken kırım geçirdi ve rasıt yaralandı.⁹⁰

30 Aralık gününden itibaren, 1. Tayyare Bölüğü ve Alman Deniz Uçak Birliği'nin ilgisi, Ege Denizi'nde giderek artan gemi trafiğı üzerine yoğunlaştı. Uçaklar her gün akşama kadar, irili ufaklı çok sayıda geminin Limni Adası'ndan gelerek, Gökçeada'nın Kefalo koyu veya Bozcaada'da toplandıklarını, sabah ise yüklü olarak, Limni adasına doğru geri döndüklerini rapor ediyorlardı. Her iki yönde hareket eden çok sayıda hastane gemisi de vardı. Bu gözlemlerden çıkarılan sonuca göre, düşman Seddülbahir cephesini de boşaltmakla meşguldü.⁹¹ Aynı gün Alman deniz uçakları, Bozcaada ve Gökçeada üzerinde keşif uçuşu yaptı ve Gökçeada'daki İngiliz karargâhına bomba attı.⁹²

Yılın son günü olan 31 Aralık'ta, iki İngiliz monitörü kıyıya yaklaşarak, İntepe'deki Türk mevzilerini bombardıman etti. Bir uçak, gemilere ateş yönlendirmesi verdi. 1. Tayyare Bölüğü hemen bir silahlı uçak kaldırdı. İngiliz uçağı hava muharebesine girmeyerek, uzaklaştı. Bunun üzerine monitörler ateş keserek, uzaklaşmak zorunda kaldı.⁹³

Aralık ayında İngiliz deniz hava gücünün uçuş sayısı 271'e ulaştı. Bunun 78'i keşif, 56'sı gözlem, 5'i fotoğraf, 35'i bombardıman, 15'i deniz devriyesi, 43'ü hava savunma devriyesi, 37'si diğer uçuşlar ve ikisi de transit uçuş idi. "Diğer" kategorisindeki uçuşların büyük bir bölümünü yeni pilotların eğitim uçuşları oluşturuyordu. Ocak ayında ise ağırlık hava savunma devriyesinde olmak üzere 56 uçuş yapılmıştı. Sykes'ın havacılık servisi aldatmayı "sürdürme" konusunda çok başarılı olmasına rağmen aşırı zorlanıyordu.⁹⁴

Seferin son günlerinde 2. Kanat, ileri Türk mevzilerini felç etti. Türkler ve Liman von Sanders, İtilaf güçlerinin yarımadaı tahliye edilebileceğine dair bir fikre sahipti,

88 Rudolf Holzhausen, *Birinci Dünya Harbi'nde Almanya'nın Türkiye'ye Sağladığı Hava Desteğı ve Çanakkale Havacıları*, Fahri Çeliker (Çev.), Askeri Tarih Bülteni Eki, Sayı:14, Ağustos 1982.s.95; Kurter, *age.*, c.II, s.196.

89 Kurter, *age.*, c.II, s.196.

90 Kurter, *age.*, c.II, s.198.

91 Kurter, *age.*, c.II, s.196.

92 Kansu, vd., *age.*, c.I, s. 208; Avcı, *age.*, s.199.

93 Kurter, *age.*, c.II, s.196; Kansu, vd., *age.*, c.I, s. 209; Avcı, *age.*, s.199.

94 Dolan, *Air War*, s.399.

ancak yıkıcı saldırılar başlatmaları engellendi. Deniz topçusu, havadan sevk edilen mühimmat ve kara ateşi kombinasyonu ile istikrarlı ve iyi planlanmış tahliye devam etti. Ancak artan Türk hava faaliyeti İngiliz pilotları için yeni tehlikeler yarattı.⁹⁵

Yılbaşından itibaren, bölgede kötü hava koşulları ve yağışlar hüküm sürmeye başladı. Havanın uygun olmamasına rağmen, 1. Tayyare Bölüğü'nün iki uçağı, 2 Ocak günü keşif uçuşuna çıktı. Uçaklara yerden, kuvvetli bir piyade ve makineli tüfek ateşi açıldı. 600 metre irtifadan keşif görevi yapan uçaklar, pek çok mermi isabeti almak suretiyle, meydana döndü.⁹⁶

Limn von Sanders Havacılarla İnanmıyor

Alman Hava Birlikleri Müfettişi Binbaşı Siebert, Türk yetkililerle yeni uçak tedariki konularını görüşmek üzere, Aralık ayı sonralarına doğru İstanbul'a geldi. Çanakkale cephesini görmeyi ve buradaki Alman havacılarla konuşmayı arzu ettiğinden, 4 Ocak günü Türk Hava Gücü Komutanı Binbaşı Serno⁹⁷ ile birlikte İstanbul'dan hareket etti. Gelibolu yarımadasındaki Akbaş İskelesi'nde karaya çıkarak, buradan atla, Limn von Sanders'in karargâhına gitti. Burada, Beşinci Ordu Komutanı ile bir görüşme yaptı. Alman General, havacıların verdikleri keşif raporlarında belirtmesine rağmen, İtilaf güçlerinin Seddülbahir Cephesi'ni boşaltmaya başladıklarına inanmıyordu. Onun düşüncesine göre; tam tersine, İngilizler burayı kuvvetle tahkim edecek ve tıpkı Cebelitarık kayası gibi bir hale sokarak, Çanakkale boğazını denetlemek üzere kullanacaklardı.⁹⁸

1. Tayyare Bölüğü'nün Galata meydanındaki karargâhında kalan Binbaşı Siebert, cephe üzerinde bir uçuş yaparak, durumu kendi gözleri ile görmek istiyordu. 5 Ocak günü öğleden sonra saat 14.15'te, Teğmen Arthur Faller'in kullandığı Albatros C.I ile bir uçuş yaptı. Uçuş bölgesi üzerinde alçak bulutlar vardı ve 800 metrenin altında, devamlı bir örtü halindeydi. Bu nedenle uçak, alçak irtifadan uçmak zorunda kaldığından, yerdeki subay ve erler bile birbirlerinden ayırt edilebilmekteydi. Uçuş rotası, Eceabat üzerinden Kirte'ye doğruydı. Havada hiçbir İngiliz uçağı yoktu. İngiliz gemilerinin Gökçeada'nın doğusunda toplanmış oldukları gözlemlendi. Birkaç monitör kıyıya yaklaşmış, Türk mevzilerini bombardımana devam ediyorlardı. Hiçbir top mevziinde, namluların ağız alevleri görülmediği gibi uçaksavar ateşi de yoktu. İngiliz ordugâh ve çadırlarının bulunduğu yerlerden büyük duman sütunları göğe yükselmekteydi. Alman Binbaşı, sahip olduğu uçuş ve keşif deneyimleriyle, bu kesimde de bir boşaltma hareketinin başlamış olduğunu anlamakta gecikmedi. Yere indikten sonra konuştuğu Pilot Faller de, onun bu gözlemini onayladı. Akşamüzeri ikinci bir keşif uçuşu daha yapıldı. Bu uçuşu Pilot Üsteğmen Fünfhausen ile Rasit Üsteğmen von Schlichting gerçekleştirdi. Bu keşifte yapılan gözlemler de, birinci keşfi doğrulamaktaydı. Alaca karanlığın başlamasıyla, İngiliz birlikleri Teke Burnu'ndan botlara binmeye başlamışlardı. Bunlara bomba ve çivi atıldı. Uçuştan sonraki değerlendirme toplantısında kalan Binbaşı Siebert, İngilizlerin iki veya üç gün içerisinde çekilecekleri kanısında olduğunu söyledi. Keşif sonuçları Beşinci Ordu Komutanlığı'na rapor edildi.⁹⁹

95 Pavelec, *age.*, s.102.

96 *Osmanlı Belgelerinde*, c.II, s.276; Kurter, *age.*, c.II, s.224; Avcı, *age.*, s.201.

97 Binbaşı Serno'nun Türkiye'de görev yaptığı döneme ait Alman Genelkurmayına verdiği görev raporu için bkz.: Erich Serno, *Osmanlı Hava Gücü, Birinci Dünya Savaşında Osmanlı Hava Gücü Komutanının Raporu*, Emir Öngüner, Emin Kurtg (Haz.), Kronik Kitap, İstanbul, 2022.

98 Holzhausen, *age.*, s.98; Kurter, *age.*, c.II, s.224-225.

99 Holzhausen, *age.*, s.98; Kurter, *age.*, c.II, s.225; Kansu, vd., *age.*, c.I, s. 2419; Avcı, *age.*, s.201-203.

Beşinci Ordu Komutanı General Liman von Sanders, havacıların verdikleri ve İngilizlerin Seddülbahir cephesini boşaltmaya başladıklarını bildiren keşif raporlarına güvenmedi. Çünkü havacıların verdikleri raporların, kara keşifleriyle de onaylanmasına alışılmıştı. Kara keşif raporlarında ise, boşaltmayla ilgili bir bilgi yoktu.¹⁰⁰

Şerafettin Zeyrek, Çanakkale Hava Savaşlarını incelediği çalışmasında, İtilaf güçlerinin Yarımada'dan çekileceklerini, 1. Tayyare Bölük Komutanı Yüzbaşı Körner tarafından, tahliyenin yapılacağı güne kadar tespit edildiğini yazmaktadır.¹⁰¹

Klaus Wolf, Çanakkale Savaşı'nı Alman penceresinden incelediği kitabında; İngilizlerin Seddülbahir'den de çekileceğinin belirlenme başarısı Alman Deniz Uçak Birliği'ne atfetmektedir. Wolf, iddiasını şu cümlelerle anlatmaktadır:

İtilaf birliklerinin Arıburnu'ndan çekilmesinden sonra deniz tayyaresi bölüğü uçakları neredeyse her gün [yarımadanın] güney ucu üzerindeydiler ve şimdiden oradan da pek yakında İtilaf kuvvetlerinin çekileceğine dair ipuçları getirebiliyorlardı. Fakat bu bilgiler izah edilemeyen sebeplerden dolayı başka yerlere iletilmedi ve bu yüzden Beşinci Ordu'nun taktik planlarına dâhil edilemedi.¹⁰²

Klaus Wolf'un açık açık ifade edemeyip, satır aralarına gizlemeye çalıştığı veya söylemeye dili varmadığı konu, Alman Deniz Uçak Birliği tarafından tespit edilen tahliye hazırlıklarının bağlı buldukları Boğazlar Umum Komutanı von Usedom tarafından, Beşinci Ordu dolayısıyla Liman von Sanders'ten gizlenmiş olduğudur.

Beşinci Türk Ordusu, Anafartalar ve Arıburnu'ndaki tümenlerini tekrar Seddülbahir'e yönlendirdi. Liman von Sanders kurmaylarına güneyde dört tümenle bir taarruz planı hazırlama talimatı verdi. Seddülbahir Grubu 7 Ocak günü taarruza geçti fakat şiddetli donanma ateş desteğiyle geri püskürtülünce, Liman von Sanders İngilizlerin çekilmediği sonucuna vardı. Oysa kendi pilotlarıyla gözlemcilerinden gelen raporlar aksini söylüyordu, zira Türk uçakları Seddülbahir'deki siperlerin üstünde uçabiliyordu. Aşağıya bakınca hile anlaşıldı; siperler boşalmış görünüyordu. Ancak kara taarruzu kalan büyük miktardaki mermi stokunun kullanıldığı yoğun topçu ve donanma bombardımanı ciddi şekilde püskürtülmüş, İngilizlerin yerinde durduğu düşüncesiyle Türk taarruzu durdurulmuştu. Monro, Türk taarruzunun yarı gönülsüz bir taarruz olduğunu yazıyordu.¹⁰³

Bir yabancı kaynakta, 7 Ocak Türk saldırısının hazırlıklarının 2. Kanat pilotları tarafından tespit edilerek İngiliz Komuta kademesinin uyarıldığı bilgisini vermektedir. Türkler 7 Ocak'ta saldırdığında, Türk kara saldırısını bozmak için İngiliz hava gücü, deniz topçularıyla birleşti. Sürpriz unsuru ortadan kalkınca Türk saldırısı durduruldu. Saldırı o kadar gaddarca geri püskürtüldü ki, Sanders, İngilizlerin gerçekten bir 'Cebelitarık' savunması planladıklarına ikna oldu.¹⁰⁴

8 Ocak'ta, İstanbul'a gelmiş bulunan Binbaşı Siebert, aynı gün Binbaşı Serno ile birlikte, Başkomutan Vekili Enver Paşa'yı ziyaret etti. Binbaşı Siebert, Enver Paşa'ya

100 Kurter, *age.*, c.II, s.225.

101 Şerafettin Zeyrek, "Çanakkale Savaşlarında Hava Gücü ve Hava Savaşları", *Çanakkale Araştırmaları Türk Yılı*, Yıl: 1, 2003, Sayı: 1, s.139.

102 Klaus Wolf, *Gelibolu 1915 Birinci Dünya Harbi'nde Alman-Türk Askeri İttifakı*, Eşref Bengi Özbilen (Çev.), İş Bankası kültür Yayınları, İstanbul, 2011., s.381.

103 Dolan, *Air War*, s.363.

104 Pavelec, *age.*, s.102.

cephne izlenimlerini ve havacıların gözlemlerini anlattı. Yapılan konuşmalardan; Beşinci Ordu Komutanlığı tarafından Genel Karargâha gönderilen harp raporlarında, sadece kara gözetlemesi ve keşfine dayanan tahmin ve yorumlara yer verilmiş olduğu anlaşıldı. Hatta bu raporlarda daha da ileri gidilmiş ve İngiliz ordugâhındaki stokların yakılması sırasında oluşan dumanların, cepheye yeni gelen çok sayıdaki dik mermi yollu bataryanın maskelenmesi olarak yorumlanmıştı. Uçak keşfi ile elde edilen bilgi ve gözlemlere hiç değeri verilmemiş olması dikkat çekiciydi. Bu görüşmenin yapıldığı sıralarda, esasen artık çok geç kalınmıştı.¹⁰⁵

Seddülbahir'in Tahliyesi, 9 Ocak 1916

İngiliz tahliye planına göre; son kafiye kalan 13. Tümen Komutanı Korgeneral Sir Frederick Stanley Maude ve emrindekiler, karada bırakılan yiyecek ve cephane depolarını tahrip edecek patlayıcıların fitillerini tutuşturduktan sonra, 9 Ocak 1916 saat 03.45'te kıyıdan ayrıldı.¹⁰⁶

Yarımadadan son ayrılan kişi Korgeneral Maude oldu. Kendisiyle kurmaylarının yarımadadan ayrılacak son askerler olacağını önceden kararlaştırmıştı. Maude, Tekke Koyu'ndaki son teknede öfke içinde yolunu gözleyenleri iki saatten fazla bekletti. Çantaları dikenli tellere takılmış, karanlıkta kendisini ve çantalarını dikenli tellerden kurtarmak isterken geç kalmıştı. Laytere ulaştığında Şafak neredeyse sökmekteydi.¹⁰⁷

İngilizlerin Gelibolu Yarımadası'nı boşaltmasıyla ilgili olarak Beşinci Ordu Komutanı Liman von Sanders'in 9 Ocak 1916 günü saat 08.45'te Alçıtepe'den Başkomutanlık Vekâletine çektiği ilk telgraf şöyleydi:

“Tanrı'ya şükür, Gelibolu Yarımadası tamamen düşmandan temizlenmiştir. Diğer ayrıntılar ayrıca sunulacaktır.”¹⁰⁸

Türk Hükûmeti ve Müttefikleri, İngiliz ve Fransız birliklerinin Çanakkale Cephesi'nden çekilmek zorunda kalışını büyük bir zafer olarak kabul etti, bu nedenle İstanbul ve Berlin'de, büyük şenlikler yapıldı.

Korgeneral Sir Frederick Stanley Maude'nin ayağının Çanakkale'deki Türk top-rağından ayrıldığı andan itibaren Çanakkale Savaşı tarihi yazılmaya başlandı ve ormanları bitirecek kadar çok kâğıt, denizleri kurutacak kadar çok mürekkep bu uğurda harcandı.

O gün Alman Deniz Uçak Birliği'ne bağlı olan 236 numaralı Gotha WD.I tipi deniz uçağı mecburi iniş yaptı ve pilot kurtarıldı. Bu kazada uçağın elden çıkmadığı anlaşılmaktadır.¹⁰⁹

Çanakkale'deki İngiliz Hava Gücüne Ait Rakamsal Veriler

3. Kanat, Çanakkale'de göreve başladığı 28 Mart 1915'ten 9 Kasım 1915'e kadar, azami 11 pilotla görev yaptı. Ortalama günlük uçuş sayısı 6-7 olarak gerçekleşti. Bu dönemde 137.934 millik bir mesafe uçtu. Gemi ve kara toplarına ateş yönlendirmesi vermek için 349 uçuş yapıldı. Bu uçuşların çoğu 2,5 saat sürüyordu, en kısası hiçbir

105 Holzhausen, *age.*, s.99; Kurter, *age.*, c.II, s.226

106 Genelkurmay Başkanlığı, *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi*, (04 Haziran 1915-09 Ocak 1916), V. Cilt, III. Kitap, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 2012, s.461. Maude 1916 yılı sonunda Irak Cephesinde tekrar Türklere karşı görev almıştır.

107 Dolan, *Air War*, s.364-365.

108 *Çanakkale Cephesi, III. Kitap*, s.461.

109 Kurter, *age.*, c.II, s.227. Pavelec, *age.*, s.103. Avcı, aynı gün Buddecke'nin bir uçak daha düşürdüğü bilgisini vermektedir. Avcı, *age.*, s.209. Klaus Wolf ise Buddecke tarafından düşürülen uçağın teyit edilemediğini belirtmektedir. Wolf, *age.*, s.386. Bu bilgi diğer kaynaklardan doğrulanamamıştır.

zaman 1 saat 45 dakikadan az olmadı. 100 libre ağırlığında 179 ve 20 libre ağırlığında 507 bomba atıldı. Türk uçaklarına karşı birçok hava savaşı gerçekleşti, bunlardan hiçbiri zafer ile sonuçlanmadı.¹¹⁰ Türk siperlerinin 100 mil içinde çok sayıda uzun mesafe keşif uçuşu yapılırken, çok sayıda gece uçuşu da yapıldı. Ordugâhlara ve iskelelere bomba atıldı. Türk savaş gemilerine, muhriplerine ve nakliye araçlarına bombalı saldırılar yapıldı. Hepsi alçak irtifadan Kuleliburgaz demiryolu köprüsüne dört saldırı yapıldı. Ferecik demiryolu kavşağına alçak irtifalardan 11 saldırı yapıldı. Akdeniz Seferi Kuvveti karargâhının talebi üzerine, ilk hat Türk siperlerinin 1.000 fit üzerinden iki uçuş yapıldı. Flatörsüz kara uçakları ile açık deniz üzerinde günlük uzun uçuşlar yapılmak zorunda kalındı. Altı uçak denize düştüğü için kaybedildi. Bir keresinde, uçak personeli kurtarılmadan önce 1,5 saat suda beklemek zorunda kaldı. Gökçeada'dan Gelibolu Yarımadası'na olan 16 mil mesafe, 75 mil sürat yapan uçaklarla şiddetli rüzgâr nedeniyle 45 dakika sürdü. Seddülbahir ileri hava meydanında dört uçak Türk topçusu tarafından tahrip edildi.¹¹¹

Çanakkale'de görev yapan İngiliz Deniz Hava Servisi birlikleri, Ark Royal ile birlikte ilk deniz uçaklarının bölgeye geldiği 17 Şubat 1915'ten boşaltmanın tamamlandığı 9 Ocak 1916'ya kadar toplam 2.314 uçuş yaptı. Uçuşlarda en büyük pay 726 uçuşla keşif görevlerine aittir. Bu sayı, toplam uçuşların %31'ini oluşturmaktadır. Keşif uçuşlarının, toplam uçuş sayısının %28'ini oluşturan 644 uçuşla gözlem, %11'ini oluşturan 242 uçuşla bombardıman uçuşları takip etmektedir. Diğer uçuşlar olarak nitelendirilen uçakların onarım sonrası durumlarının kontrol edildiği tecrübe uçuşu gibi uçuşların sayısı 228 olup, toplam uçuşa oranı %10'dur. Türk siper ve top mevzilerinin yerlerinin belirlenmesi ve harita yapımında kullanılmak üzere fotoğraf çekimi yapılan uçuş sayısı ise 146 olup, oranı %6'dır. 118 uçuşta Türk uçaklarına karşı hava savunma devriyesi uçuldu, bu görev uçuşlarının oranı %5 oldu. 115 uçuş, toplamın %5'i oranında, bir hava alanından diğer hava alanına transit uçuş olarak gerçekleştirildi. Denizaltı devriyesi için ise 95 uçuş yapıldı. Oranı %4'dür. Uçuş raporlarının da gösterdiği üzere yapılan bütün uçuşların ikinci görevi olması dolayısıyla düşman faaliyetleri hakkında keşif doğal olarak en büyük faaliyeti oluşturmaktadır. Uçağın asli görevi, uçuş formuna işlendi. Ama ilk görevi keşif olan uçak da fırsat hedeflerine saldırmak için bomba taşıdı. Aynı şekilde fotoğraf görevi için havalanan uçak da bomba taşıyordu. Bu durum Yarımada'ya yapılan bombardıman uçuşlarının ve atılan bombaların artmasına neden oldu. Gerçekte bombardıman uçuşları haricinde de bombalama yapıldı. Hava harekâtı karadaki muharebelerden bağımsız değildi. Dolayısıyla İtilaf donanmasıyla kara kuvvetlerinin başarı ve başarısızlıklarında havacıların da payı vardır.¹¹²

İngiliz Deniz Hava Gücü'nü oluşturan tüm birimle tarafından savaş boyunca 500 librelik beş bomba Türk birlikleri üzerine atıldı. Diğer bombaların dağılımı şu şekilde gerçekleşti; 100 veya 112 librelik 362, 65 librelik 66, 20 librelik 722 bomba. Bu da toplamda 59.150 libre, yani yaklaşık 27 ton eden 1.155 bomba demektir. Bunun 5. Türk Ordusu çapında bir ordunun ikmalini kesip onu geri çekilmeye zorlamaya yetmeyeceği açıktır.¹¹³

110 İngiliz arşiv belgesi, iki Türk uçağının yere inmeye zorlandığını birisinin Fransız topçusu tarafından imha edildiğini, deniz uçağı olan ikinci uçakta ise Rasıtın öldürüldüğünü iddia etmektedir. Çanakkale Cephesinde görev yapan Alman Deniz Uçak Birliği personelinden kara savaşları süresince hayatını kaybeden olmamıştır.

111 AIR 1/361/15/228/50, s.11-12.

112 Dolan, *Air War*, s.371.

113 CB 1500, s.521; Dolan, *Air War*, s.377.

Fransız MF98(T) Filosunun faaliyetleri, Çanakkale Savaşının havacılık boyutundaki bilinmezliğini koruyor. Fransız havacılık kaynaklarının azlığı ve ulaşım zorluğu, bu bilinmezliğin çözümüne katkı sağlamıyor. Sınırlı sayıdaki kaynak, filonun harekâtını hakkında sınırlı ve çelişkili bilgi veriyor. Aynı kaynak MF98(T) Filosunun, sekiz uçak ile bir ayda; 950 saat uçuş yaptığını, bu uçuşları 201'inin topçu ateş yönlendirme, 118'nin bombardıman, 114'inin keşif uçuşu olduğunu, siper haritaları hazırlamak ve Osmanlı haritalarını düzeltmek için yaklaşık 3.000 fotoğraf çekildiği bilgisini veriyor.¹¹⁴ Aynı kaynak dokuz ay süren çatışma boyunca en az uçan pilotun 920 saat uçuş yaptığı, bu sayının 1.100 saat ile en çok uçuşu yapan Yüzbaşı Cesari'nin gerisinde kaldığını belirtiyor.¹¹⁵

Tahliye'den Sonra Çanakkale'de Havacılık

Fransız MF98(T) Filosu, 13 Ocak günü Bozcaada'dan ayrılarak, Midilli Adası'na yerleşti. Buradan İzmir ve çevresine, hava harekâtı düzenlemeye başladı. 27 Şubat'ta Selanik'e intikal emri aldı ve 29 Şubat 1916'da adadan ayrıldı.¹¹⁶

Tahliyeden sonra 2. Kanat birkaç hafta Gökçeada'da kaldı. Kanat daha sonra Selanik Cephesine transfer edildi. 2. Kanat Taşoz'de bir hava sahası kurdu ve İtilaf taarruzunu desteklemek için taarruz operasyonlarına devam etti. Gelibolu'daki son hava komutanı Gerrard, beyhude seferdeki liderliği ve çabaları nedeniyle Üstün Hizmet Nişanı'na layık görüldü.

İzinli olarak İngiltere'ye dönen Samson'a, tüm itirazlarına rağmen, doktora görünmesi emredildi. Biraz dinlendikten sonra, göreve geri döndü. 1916 Nisan ayında, Ben-my-Chree'nin yeni komutanı olarak Mısır'a gitmesi emredildi ve görevi. Mayıs ayında devraldı.¹¹⁷ Ben-my Chree, Anne ve Raven II ile birlikte Doğu Hint Adaları ve Mısır Deniz Uçağı Filosu adını aldı. Akdeniz'den Kızıldeniz'e ve Hint Okyanusu'na kadar uzanan bölgede harekât icra etti. Boşaltma ile birlikte İngiliz balon gemileri ve zeplini bölgeden ayrıldı. Ben-my-Chree, 27 Aralık 1916 tarihinde Meis adası açıklarında iken Türk topçu subayı Topçu Yüzbaşı Mustafa Ertuğrul (Aker) tarafından top ateşi ile batırıldı.¹¹⁸ Samson'un kariyeri kayıptan zarar görmedi; geminin kaybolmasından dolayı beraat etti.¹¹⁹

Müttefiklerin Gelibolu yarımadasını tamamen boşaltmasından sonra, Galata meydanında konuşlanmış bulunan 1. Tayyare Bölüğü ile Nara mevkiinde üslenmiş olan Alman Deniz Uçak Birliği yerlerinde kalarak, uçuş faaliyetlerini Birinci Dünya Savaşı'nın sonuna kadar devam ettirdi.

1. Tayyare Bölüğü bünyesinde kurulan Av Birliği, daha sonra 6. Harp Tayyare Bölüğü olarak teşkilatlandırıldı. Çanakkale'de Hastane Bayırı'ndaki hava meydanına konuşlandırıldı. Birinci Dünya Savaşı sonuna kadar aynı hava meydanında görev yaptı. Bölgede etkin olmaya başlayan İngiliz hava gücünü önlemek için uğraş verdi. Bu kapsamda birçok hava zaferi kazanıldı.

Bütün bu birlikler yeterli olmayınca, Trakya demiryolunun korunması için Uzun-

114 Bernard de Broglio, "Louis Garsonnin: Observations of a French pilot at the Dardanelles", *The '14 - '18 Journal, Australian Society of WWI Aero Historians*, Volume 1, 2019, s.19.

115 de Broglio, "Louis Garsonnin", s.12.

116 Kurter, *age.*, c.II, s.228.

117 Pavelec, *age.*, s.103.

118 Mustafa Aydemir, *Ben Bir Türk Zabitiyim, Bataktan Çıkan Kahraman Topçu Yüzbaşı Mustafa Ertuğrul*, Denizler Kitabevi, İstanbul, 2007, s.60-82.

119 Pavelec, *age.*, s.103.

köprü’de 15. Harp Tayyare Bölüğü kurularak, bölgede harekât yapan İtilaf uçaklarının etkinliği kırılmaya çalışıldı.

Tüm bu uçuş birlikleri Almanya’dan temin edilen uçaklarla güçlendirilmeye ve teknolojik olarak güncel tutulmaya çalışıldı. Özellikle 1917 yılında Almanya’dan uçak tedarikinde yaşanan sıkıntılar, bölgedeki hava üstünlüğünün İtilaf hava gücüne geçmesine neden oldu. Sorun çözüldüğünde gelen uçakların, Avrupa Cephesinde, harekât etkinliğini kaybetmiş, teknoloji olarak geri kalmış uçaklar olması nedeniyle, hava hâkimiyeti tekrar kazanılmakla kalmadı, Çanakkale kara savaşlarının son aylarındaki harekât etkinliğine bile ulaşılmadı.

Bilinen klasik savaş teknikleri ile kara ve su sathı üzerinden Çanakkale geçilmedi. Ancak Birinci Dünya Savaşı için modern savaş tekniği olan sathı altından denizaltılar ve sathı üstünden uçaklar ile Çanakkale geçildi. 1916’dan itibaren, Çanakkale kapısını geçen İngiliz uçakları, İstanbul’a 15 hava saldırısı düzenledi.

Sonuç

Çanakkale Muharebeleri sırasında Müttefik hava gücü barındırdığı hava harp platformu çeşitliliği kadar sayısı bakımından Türk ve Alman hava gücünden üstün durumdaydı. Bu sayısal üstünlüğün Müttefik hava gücüne savaş alanında hava üstünlüğü sağladığını söylemek mümkündür. Gerek Türk tarafı ve gerekse Müttefik hava gücüne ait rakamsal uçuş verileri bu üstünlüğü kanıtlar niteliktedir.

Bu güne kadar yapılan birçok çalışmada her iki tarafın hava bombardımanlarına vurgu yapılmış ve genel odak olarak bombalama görevleri irdelenmiştir. Dönemin uçaklarında bugünkü modern anlamada nişangâh sistemlerinin, bomba salanların ve güdüm sistemlerinin olmaması bombardımanının etkinliğini sınırlamıştır. Ancak yapılan araştırmada keşif uçuşlarının, bombalama görevlerinden daha çok muharebelerin kaderinde önemli rol oynadığı görülmektedir.

Çanakkale harp sahasında görev başından olan İngiliz hava gücü lideri Sykes’in de keşif uçuşlarının öneminin farkında olduğu bir gerçekliktir. Gelibolu’nun tahliye kararının alınmasından sonra bölgedeki İngiliz hava gücünün ana odağını iki husus oluşturmuştur.

Birincisi mutat bombardıman, ateş yönlendirme ve keşif görevlerine devam edilerek, Türk tarafına hava harekâtında bir azalma olmadığını hissettirmektir. İkinci görev ise; Türk uçaklarının tahliye edilecek cephe hatları üzerinde keşif uçuşları yaparak, tahliye hazırlıklarını fark etmelerini önlemek olmuştur. Bu kapsamda İngiliz hava gücünün icra ettiği en stresli ve zor görevlerin tahliye dönemine denk geldiği iddiasında bulunmak mümkündür.

Özellikle Türk tarafında Fokker av uçaklarının göreve başlaması ve art arda elde edilen hava zaferleri ile hava üstünlüğünü ele geçirme gayretlerindeki artış, İngiliz havacılarının zor işlerini daha da zorlaştırmış olmalıdır.

Türk hava gücünün tüm gayretlerine karşılık Arıburnu ve Anafartalar Cephelerinin tahliyesi öncesi yaşanan olumsuz hava şartları ile Türk hava gücünün bakım onarım ve yeni uçakların montaj faaliyetine girişmesi; ilk tahliyenin Türkler tarafından fark edilmemesinde büyük rol oynadı. Bunun yanında kara çarpışmaları süresinde bölgede görev yapan Türk hava gücünün nicelik olarak çok yetersiz bir seviyede olduğu, Aralık 1915'e kadar aynı anda en fazla üç-dört uçağa sahip olduğu unutulmamalıdır.

Seddülbahir Cephesinin tahliye hazırlıkları, hem 1. Tayyare Bölüğü hem de Alman Deniz Uçak Birliği tarafından tespit edilmesine karşılık, Beşinci Ordu Komutanı Limon von Sanders'i ikna etmek mümkün olmadı. Sanders havacıların getirdiği açık ve net kanıtlara karşılık, İngilizlerin Gelibolu'yu bir Cebelitarık yapacağına olan inancını korudu. Onu ikna edebilecek tek kişi olan Başkumandan Vekili Enver Paşa'ya tahliyeye yönelik kanıtlar geç ulaştı. Daha delilleri incelemesine ve emir vermesine fırsat kalmadan Gelibolu'daki tüm Müttefik askerleri bölgeden ayrılmışlardı.

Bu durum bize Çanakkale Muharebeleri sırasında nicelik ve belki de nitelik açısından hasımları İngiliz hava gücünden daha geride olan Türk hava gücünün yaptığı sınırlı sayıda keşif uçuş ile çatışmaların kaderini değiştirebilecek önemli bilgiler elde ettiği göstermektedir. Ancak gerek hava birliklerindeki subayların rütbelerinin küçüklüğü gerekse yönetim kademesinin hayatında ilk defa bir hava gücü ile çalışıyor olmasının verdiği deneyimsizlik bu bilgilere güvenilmesini ve harekâta yönelik kullanılmasını engellemiştir.

KAYNAKLAR

Arşivler

Alman Askeri Arşivi, Freiburg (Bundesarchiv/Militärarchiv, BA/MA)

Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Daire Başkanlığı Arşivi (ATASE)

İngiliz Ulusal Arşivi, (The National Archives, TNA)

Kitaplar

Ash, Eric A., Sir Frederick H. Sykes and the Air Revolution-1912-1918, Calgary Üniversitesi, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Alberta, 1991.

Avcı, Cenk, Çanakkale Cephesi'nde Hava Savaşları, Gnkur. Basımevi, Ankara 2009.

Aydemir, Mustafa, Ben Bir Türk Zabitiyim, Bataktan Çıkan Kahraman Topçu Yüzbaşı Mustafa Ertuğrul, Denizler Kitabevi, İstanbul, 2007.

Başbakanlık Osmanlı Arşivleri, Osmanlı Belgelerinde Çanakkale Muharebeleri, c.II, Ankara, 2005.

Dolan, Hugh, Gallipoli Air War: The Unknown Story of the Fight for the Skies Over Gallipoli, Macmillan, 2016.

Dolan, Hugh, Gelibolu Çıkarmalarının Anlatılmamış Öyküsü 36 Gün, Süha Ser-tabipoğlu (Çev.), Türkiye İş Bankası Kültür Yay., İstanbul 2020.

Genelkurmay Başkanlığı, Birinci Dünya Harbi, IX. Cilt, Türk Hava Harekâtı, Gnkur. Basımevi, Ankara 1969.

Genelkurmay Başkanlığı, Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi, (04 Haziran 1915-09 Ocak 1916), V. Cilt, III. Kitap, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 2012.

Genelkurmay Başkanlığı, Çanakkale Muharebelerinde Müstahkem Mevki Cerideleri, (02.08.1914-02.11.1914), c. I, Genelkurmay Basımevi, Ankara 2019.

Genelkurmay Başkanlığı, Çanakkale Muharebelerinde Müstahkem Mevki Cerideleri, (02.11.1914 – 25.02.1915), c.II, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 2019.

Hatemi, Nilüfer, Mareşal Fevzi Çakmak ve Günlükleri, c.I, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2002.

Holzhausen, Rudolf, Birinci Dünya Harbi'nde Almanya'nın Türkiye'ye Sağladığı Hava Desteği ve Çanakkale Havacıları, Fahri Çeliker (Çev.), Askeri Tarih Bülteni Eki, Sayı:14, Ağustos 1982.

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.:II, Clarendon Press, Oxford, 1928.

Kansu, Yavuz, Şenöz, Sermet, Öztuna, Yılmaz, *Havacılık Tarihinde Türkler*, c. I, Hv.K.K.ığı Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Etimesgut 2006.

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.

Kurt, Deniz, Korkmaz, Erdal, *Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri (Harekât ve Teşkilatlanma Tarihi 1911-1922)*, c.I, Hava Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı, Ankara, 2020.

Kurter, Ajun, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi*, c. II, 1915-1916, Hv.K. Basımevi, Ankara 2009.

Mustafa Kemal, *Anafartalar Muharebeleri'ne Ait Tarihçe*, Suat Akgül, Hülya Toker, Sema Demirtaş (Haz.), Genelkurmay Basımevi, Ankara, 2011.

Mühlman, Carl, *Çanakkale Savaşı Bir Alman Subayının Anıları*, Sedat Umran (Çev.), Timaş Yayınları, İstanbul, 2004.

Pavelec, Sterling Michael, *Airpower Over Gallipoli 1915-1916*, Naval Institute Press, Annapolis, Maryland, 2020.

Samson, Charles Rumney, *Fights and Flights*, Ernest Benn, London, 1930.

Saunders, George, *Per Ardua, The Rise Of British Air Power 1911-1939*, Oxford University Press, London, 1944.

Serno, Erich, *Osmanlı Hava Gücü, Birinci Dünya Savaşında Osmanlı Hava Gücü Komutanının Raporu*, Emir Öngüner, Emin Kurtg (Haz.), Kronik Kitap, İstanbul, 2022.

Sykes, F. H., *Aviation In Peace And War*, Edward Arnold & Co., London, 1922.

Wolf, Klaus, *Gelibolu 1915 Birinci Dünya Harbi'nde Alman-Türk Askeri İttifakı*, Eşref Bengi Özbilen (Çev.), İş Bankası kültür Yayınları, İstanbul, 2011.

Makaleler

de Broglio, Bernard, "Footnote To A Sideshow: The French Seaplane Squadron At The Dardanelles", *The '14 -'18 Journal*, Australian Society of WW1 Aero Historians, Volume 1, 2018, s.98-114.

de Broglio, Bernard, "Louis Garsonnin: Observations of a French pilot at the Dardanelles", *The '14 - '18 Journal, Australian Society of WW1 Aero Historians*, Volume 1, 2019, s.6-21.

Esenkaya, Ahmet, "Çanakkale Cephesi'nde İdari Faaliyetler Ve Lojistik Hizmetleri", *Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı*, Yıl: 12, Güz 2014, Sayı: 17, s.45-83.

Hamy, Yohann, "L'escadrille MF 98 T Au Coeur De La Bataille", *Association Nationale Des Croix De Guerre Et De La Valeur Militaire*, No:324, Juin 2016, s. s.14-16.

Kurt, Emin, "Kan Denzine Yukarıdan Bakmak 25 Nisan Çıkarmasında İtilaf Hava Gücü Faaliyetleri", *Tarih Araştırmaları Dergisi, TAD*, Cilt: 42, Sayı: 73, 2023, s. 331-369.

Kurt, Emin, "Çanakkale Deniz Savaşı'nın Kapanmayan Hesabı Türk Mayınları ve İngiliz Uçakları", *Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı Dergisi*, Yıl: 20, Sayı: 32, 2022, s.193-213.

Kurt, Emin, "Çanakkale Savaşı'nda Bir Uçak Gemisi Ark Royal (17 Şubat 1915 - 18 Mart 1915)", *SAVSAD Savunma ve Savaş Araştırmaları Dergisi*, Aralık 2022, Cilt: 32, Sayı: 2, s. 305-344.

Kurt, Emin, "İmrenmeden Nefrete Çanakkale Savaşı Hatıralarında Havacılık", *Çelik Kale Çanakkale*, Ed. Şaduman Halıcı, Barış Borlat, İstanbul Belediyesi Kültür Yayınları, Seçil Ofset, İstanbul, 2022, s. 666-685.

Kurt, Emin, "Seferberlikten Deniz Zaferine Çanakkale'de Uzakları Görme Çabası: Osmanlı'nın Havadan Keşif Gözetleme Harekâtı", *105. Yılında Çanakkale Muharebelerine Bakış*, Barış Borlat (Ed.), Kültür ve Turizm Bakanlığı, Ankara, 2020, s.73-103.

Zeyrek, Şerafettin, "Çanakkale Savaşlarında Hava Gücü ve Hava Savaşları", *Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı*, Yıl: 1, 2003, Sayı: 1, s. 134-148.

Sürelî Yayınlar

Flight