

Araştırma Makalesi/Research Article

Birinci Dünya Harbi Sina-Filistin Cephesi'nde Alman Havacılarının Faaliyetleri

Davud Kapucu* – Erdal Korkmaz**

(ORCID: 0000-0002-5278-9846 - 0000-0003-3260-9403)

Makale Gönderim Tarihi
13.08.2022

Makale Kabul Tarihi
19.09.2022

Atıf Bilgisi/Reference Information

Chicago: Kapucu, D.- Korkmaz, E., "Birinci Dünya Harbi Sina-Filistin Cephesi'nde Alman Havacılarının Faaliyetleri", *Vakanüvis-Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, 7/2 (Eylül 2022): 708-743.

APA: Kapucu, D.- Korkmaz, E. (2022). Birinci Dünya Harbi Sina-Filistin Cephesi'nde Alman Havacılarının Faaliyetleri. *Vakanüvis-Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, 7 (2), 708-743.

Öz

İngiltere ve Almanya arasındaki siyasal mücadelenin bir sonucu olarak başlayan Birinci Dünya Harbi'ne, diğer devletler de kendi çıkarları ekseninde dâhil olmuştur. Bu kapsamda Osmanlı Devleti, son dönemde kaybettiği toprakları tekrar ele geçirmek ve eski gücüne kavuşmak amacıyla İttifak Grubu içerisinde Birinci Dünya Harbi'ne girmiştir. Osmanlı Ordusu Birinci Dünya Harbi'ne, elindeki harbe hazır durumda bulunan faal ve uçabilir vaziyette 6 tayyare ve bu tayyareleri kullanacak 6 pilot ile girmiştir. Bu kapsamda Osmanlı Başkomutanlığı, cephelerdeki havacılık alanındaki eksikliğini Almanya'dan temin ettiği tayyare, personel ve makinist ile gidermeye çalışmıştır. Bu kapsamda harbin seyri içerisinde Almanya'dan; 415 tayyare alınmış ve Osmanlı cephelerinde görevlendirilen 390 Alman pilot ve 1740 Alman makinist ile hava

* Dr., Araştırmacı, Türkiye, dkapucu@hotmail.com.
PhD., Independent Researcher, Türkiye.

** Dr., Araştırmacı, Türkiye, erdalkorkmaz.01@gmail.com.
PhD., Independent Researcher, Türkiye.

harekât görevleri icra edilmiştir. Bu sırada Alman Başkomutanlığından alınan izinle Osmanlı havacılığının başına Pilot Yüzbaşı Serno getirilmiştir.

Birinci Dünya Harbi kara muharebelerine yönelik şimdiye kadar birçok çalışma yapılmasına karşın, hava gücünün kullanımı ve harbin sonucuna olan etkisi henüz yeterince araştırılmamıştır. Hâlbuki hava gücü cephe muharebelerinde; taarruz, keşif, bombardıman, beyanname atma ve malzeme nakli gibi yönleriyle harbin seyri üzerinde etkili olmuştur. Osmanlı Başkomutanlığı, harp devam ederken Almanya'dan temin ettiği tayyare, pilot ve makinistlerin bir kısmını da Sina-Filistin Cephesi'nde kullanmıştır.

Bu çalışma, Sina-Filistin Cephesi'nin açılmasından harbin sonuna kadar geçen evrede, bölgede Osmanlı Devleti ile Almanya'nın havacılık alanında yaptığı iş birliğine arşiv belgeleri kullanılarak yer verilecektir.

Anahtar Kelimeler: Sina-Filistin, Tayyare, Pilot, Keşif.

Activities of German Aviation in the Sinia-Palestine Front of the World War I

Abstract

Other states were also involved in the First World War, which started as a result of the political struggle between England and Germany, on the axis of their own interests. In this context, the Ottoman Empire entered the First World War within the Alliance Group in order to recapture the lands it lost recently and regain its former power. The Ottoman Army entered the war with 6 active and flying aircraft and 6 pilots to use these aircraft. The Ottoman Commander-in-Chief tried to compensate for the lack of aviation with the aircraft, personnel, and mechanic it procured from Germany. In this context, during the war from Germany; 415 aircraft were recruited and air operations were carried out with 390 German pilots and 1740 German mechanics assigned to the Ottoman fronts. Meanwhile, Pilot Captain Serno was appointed as the head of Ottoman aviation with the permission of the German Commander-in-Chief.

Although many studies have been conducted on the land battles of the First World War, the use of air power and its effect on the outcome of the war have not been sufficiently investigated yet. However, air power frontal battles; had an impact on the course of the war with aspects such as an attack, reconnaissance, bombardment, declaration, and material transfer. While the war was going on, the Ottoman Commander-in-Chief used some of the aircraft, pilots, and mechanics it supplied from Germany on the Sinai-Palestine Front.

In this study, the cooperation between the Ottoman State and Germany in the field of aviation in the region, from the opening of the Sinai-Palestine Front to the end of the war, will be included using archive documents.

Keywords: Sinai-Palestine, Aircraft, Pilot, Reconnaissance.

Giriş

Birinci Dünya Harbi, XIX ve XX. yüzyılda yaşanan Fransız İnkılâbı ve Endüstri Devrimi'nin sonucu olarak ortaya çıkmıştır. Bu gelişmelerden Fransız İnkılâbı; milliyetçilik, eşitlik ve adalet gibi kavram ve terimlerin yayılmasına ve dünya toplumları tarafından kabul görmesine yol açmıştır. İhtilal fikirlerinden özellikle milliyetçilik, imparatorlukların yıkılmasına ve yeni ulus devletlerin kurulmasına neden olmuştur. Bu durum dünyadaki mevcut statüko ve düzenin değişmesine etki etmiştir. Milliyetçilik fikrinin etkisi ile İtalya ve Almanya'nın ortaya çıkması, Avrupa devletler dengesini kökten ve geri dönülemez bir şekilde değiştirmiştir. Bu devletlerin mevcut siyasal düzene yönelik faaliyet ve eylemleri, dünya dengelerini olumsuz etkilemiş, bu durumda savaşa giden süreci başlatmıştır.¹

Birinci Dünya Harbi'nin sebeplerinden bir diğeri olan Endüstri Devrimi ise, sanayileşen devletlerin hammadde ve pazar ihtiyacını körüklemiştir. Bu durum dünyanın değişik alan ve bölgelerinin, sanayileşmede öncü olan İngiltere ve Fransa gibi devletlerin sömürge alanı haline gelmesine yol açmıştır.² Ancak, siyasal birliğini geç tamamlayan ve sömürge yarışına sonradan giren Almanya ve İtalya'nın politikaları, İngiltere ile karşı karşıya gelmelerine yol açmıştır. Bu durum statükocu devletler olan İngiltere-Fransa ikilisi ile revizyonist devletler

¹ Engin Koç, "1871'den Günümüze Alman Dış Politikasının Gelişimine Genel Bir Bakış", *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt: 20, Sayı: 80, Yıl: 2021, s.1695-1708; Hülya Küçük, "Merkez Çevre Teorisi ve Yerelleşmeye Etkisi: İtalya Örneği", *Journal of Political Administrative and Local Studies*, 2/1, (2019), s.1-26.

² Mesut Küçükkalay, "Endüstri Devrimi ve Ekonomik Sonuçlarının Analizi", *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 2, (1997), s.51-68.

olan Almanya-İtalya ikilisinin, iki ayrı blok oluşturmaya neden olmuştur.³

Devletler arasındaki rekabet sonucunda 1882'de Almanya, Avusturya-Macaristan ve İtalya devletleri önderliğinde "Üçlü İttifak" kurulmuştur.⁴ Revizyonist devletlerin bu adımına karşılık 1907'de İngiltere, Fransa ve Rusya tarafından "Üçlü İtilaf" meydana getirilmiştir.⁵ İlgili devletlerin bu bloklaşması sonrasında, başka devletler de kendi çıkarları ekseninde bu grupta dâhil olmuştur. Bu süreç dünyanın o güne kadar görmediği ilk büyük savaşın patlak vermesine yol açmıştır.⁶

1914'te Birinci Dünya Harbi başlarken savaşın başında Osmanlı Devleti, dünyaya tarafsızlığını duyurmuştur. Ardından gelişen süreçte Osmanlı Devleti, son dönemde kaybettiği yerleri geri alabilmek ve Almanya'nın desteği ile eski gücüne kavuşabilmek için bu devletle işbirliğine gitmiştir. Bu işbirliği sonucu Osmanlı Devleti ile Almanya arasında, 2 Ağustos 1914'te bir müttefiklik muahedesi yapılmıştır.⁷ Bu antlaşma sonrasında, İtilaf güçlerinin önünden kaçan iki Alman savaş gemisi Goeben ve Bresleau Osmanlı Devleti'ne sığınmıştır. Osmanlı Devleti, bu gemileri satın aldığını duyurmuş ve ardından da bu gemilere Yavuz ve Midilli adlarını vermiştir. Ancak, savaş gemilerinin Alman personeli ülkelerine gönderilmemiş aynı deniz araçlarında görev yapmaya devam etmiştir. Yavuz ve Midilli adı verilen savaş gemilerinin Rus limanlarını ve liman kentlerini bombalaması sonucu, Osmanlı Devleti Birinci Dünya Harbi'ne dâhil olmuştur.⁸

³ A.Haluk Ülman, *Birinci Dünya Savaşı'na Giden Yol ve Savaş*, Sevinç Matbaası, Ankara, 1972, s.5-19.

⁴ Caner Çakı, "Birinci Dünya Savaşındaki İtalyan Propaganda Afişlerinde Almanlara Yönelik Nefret Söylemi", *İstanbul Aydın Üniversitesi Dergisi-İAÜD*, 11/1, (2019), s.21-38.

⁵ M. Volkan Atuk, "Kutuplaşma Siyaseti Bağlamında İngiliz-Rus Konvansiyonu ve Osmanlı Devleti", *Uluslararası İlişkiler Dergisi*, 15/57, (2018), s.99-109.

⁶ Fahir Armaoğlu, *20. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1914-1995)*, 11. Baskı, Alkim Yayınevi, İstanbul, 2004, s.19-26.

⁷ Yavuz Özgüldür, "İttifaktan Savaşa: 2 Ağustos 1914 Tarihli Osmanlı-Alman İttifak Antlaşması ve Yansımaları", *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, 76/2, (2021), s.1-18.

⁸ Veli Yılmaz, *1'inci Dünya Harbi'nde Türk Alman İttifakı ve Askerî Yardımlar*, Cem Ofset Matbaası, İstanbul, 1993, s.57-59; Yusuf Hikmet Bayur, *Türk İnkılâp Tarihi*, C.III, Kısım I, TTK Yayınları, Ankara, 1983, s.275.

Osmanlı Devleti Birinci Dünya Harbi'ne girerken, dünya orduları içerisinde havacılık gereken önem ve değere sahip değildir. Stratejik ve taktik anlamda Birinci Dünya Harbi'nin başlamasıyla birlikte havacılıkla ilgili gelişmeler de hızlanmıştır.⁹ Savaşın başladığı dönemde havacılığın perspektif olarak dünya devletleri içerisindeki yeri farklılık arz etmektedir. Dünya'daki büyük başat güçlerin ordularındaki havacılığa dair ekipmanların sayısal değerleri bize dönem şartlarını sağlıklı değerlendirmede önemli birer katkı sağlayacaktır. Bu kapsamda bakıldığında savaşan devletlerden Almanya 45.704, İngiltere 55.093, Fransa 67.982, ABD 11.227 ve İtalya 20.000 uçak üretmiştir.¹⁰ Uçak üretimindeki artış, bu yeni harp aracının giderek önem ve değerini artırdığını göstermektedir.

Dünya devletlerinin ürettiği uçak miktarı ortada iken Osmanlı Devleti, Birinci Dünya Harbi'ne 6 tayyare ve 6 pilot ile girmiştir.¹¹ Bu sırada savaş öncesinde Fransa'ya 3 adet deniz tayyaresi sipariş edilmiştir. Ancak maliyeti peşin ödenen bu tayyareleri, Fransa Osmanlı Devleti'ne vermemiştir.¹² Osmanlı Devleti, savaşın seyri içerisinde müttefiki Almanya'nın desteği ile savaş boyunca envanterine 415

⁹ Robin Higham, *Hava Gücü-Özlü Bir Tarih*, Genelkurmay ATASE Yayınları. Ankara, 1983, s.262-263; Mithat Atabay, "Osmanlı İmparatorluğu Hizmetinde Breslau (Midilli) Kruvazörü", *Çanakkale Araştırmaları Türk Yılığ*, 18, (2015), s.117-129.

¹⁰ Mehmet Tanju Akad, *20. Yüzyıl Savaşları ve 21. Yüzyılın Başında Yakın Tarihin Savaşlarına Bakış*, Kastaş Yayınevi, İstanbul, 2011, s.110.

¹¹ Davud Kapucu, "Çanakkale Zaferi'nden Sonra Batı Anadolu'da Havacılık Faaliyetleri (1915-1918)", *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları*, 37, (2020), s.151-180.

¹² Nieuport Tayyare Fabrikası tarafından üretilerek teslim edilecek olan tayyarelere Fransa Hükümeti tarafından el konulması üzerine, teslim müddeti geçtiği için ilgili uçak fabrikasından tazminat istenmesi kararlaştırılmıştır. Konu ile ilgili zararın karşılanması için ödenen meblağın talep edilmesine dair protestonamenin Fransız Nieuport Şirketine iletilmek üzere Hariciye Nezaretine, Bahriye Nazırı tarafından resmi yazı ile 31 Ağustos 1914 tarihinde gönderilmiştir. *Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı (CDAB)*, BOA BEO 4308.323043.02; Sadaret Makamından 1 Eylül 1914 tarihinde gönderilen resmi yazıda konu ile ilgili gereğinin yapıp, neticenin bildirilmesi istenmiştir. *CDAB*, BOA BEO 4308.323043.01; Paris Ticaret Ataşesi (Şehbenderlik) tarafından Hariciye Nezaretine gönderilen yazıda harp müddetince Fransa'da hukuk davalarının görülmemesi kararı gereği protestonamenin verilemediği, daha sonra tekrar konuya ilişkin teşebbüste bulunulacağı bildirilmiştir. *CDAB*, BOA, BEO, 4319.323869.001; *CDAB*, BOA, BEO, 4319.323869.003; *CDAB*, BOA BEO 4319.323869.002.

tayyare dâhil etmiştir.¹³ Ayrıca cephelerinde görevlendirdiği 390 pilot ve 1740 uçak bakımcı Alman personel aracılığı ile harp görevlerini icra etmiştir. Bu sırada Osmanlı havacılığının başına Avrupa cephelerinde gösterdiği başarı ile ön plana çıkan Pilot Yüzbaşı Erich von Serno getirilmiştir.¹⁴

Osmanlı Devleti'nin savaşa dâhil olması ile savaş daha geniş bir coğrafyaya yayılmış, farklı stratejiler ve politikalar sebebiyle Osmanlı kuvvetleri birçok cephede savaşmak zorunda kalmıştır. Bu cephelerden biri Sina-Filistin Cephesi olarak ön plana çıkmıştır. Osmanlı Devleti, Almanlardan temin ettiği tayyare, pilot ve makinistin bir kısmını Sina-Filistin Cephesi'nde kullanmıştır. Bu cephede, Osmanlı ve Alman havacılarından kurulu tayyare bölükleri teşkil edilmek suretiyle hava harp görevleri icra edilmiştir. Savaş süresince Sina-Filistin Cephe hattında; 3'üncü, 4'üncü ve 14'üncü Hava Bölükleri ile Paşa olarak isimlendirilen 300'üncü, 301'inci, 302'nci, 303'üncü, 304'üncü ve 305'inci tayyare teşkilllerinden meydana gelen dokuz uçak birliği vazife almıştır.¹⁵

Sina-Filistin Cephesi'nin Açılması ve Hava Faaliyetleri

Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Harbi'ne girişinden sonra, Sina bölgesinde yapılacak bir harekât ile Süveyş Kanalı ve akabinde İngilizlerin işgali altında olan Mısır geri alınmak istenmiştir. Ayrıca harekât ile İngilizlerin, Arap milliyetçiliğini teşvik ve desteklemesine yönelik siyasetinin önüne geçmek amaçlanmıştır.¹⁶ Bu dönemde Osmanlı Devleti, son dönemde kaybettiği toprakları ele geçirip İngiliz yayılmacılığının önüne geçmek ve toprak bütünlüğünü tesis etmek amacıyla Süveyş Kanalı'na yönelik bir harekât yapmayı planlamıştır. Osmanlı Devleti'nin hedefleri yanında bölgede yeni bir cephe

¹³ Almanya'dan alınan uçak miktarı Mazlum Keyüsk'ün eserinde 450 civarı olarak verilmiştir. Ayrıntılı bilgi için bakınız: Mazlum Keyüsk, *Türk Havacılık Tarihi (1912-1923)*, Hava Basımevi, Ankara, 2012, s.42-48; 1918 yılında Osmanlı ordusunun tamamında görev alan havacı ve diğer personel dâhil Alman personel sayısı 25.000 kişi olarak belirtilmiştir.

¹⁴ CDAB, BOA, BEO, 4330.324700.

¹⁵ Yavuz Kansu, Yılmaz Öztuna, Sermet Şensöz, *Havacılık Tarihinde Türkler*, Cilt: 1, Hava Basımevi, Ankara, 2006, s.254.

¹⁶ Murat Özgan, "Taarruz, Savunma ve Ricat; I. Dünya Savaşı'nda Sina-Filistin Cephesi (1914-1918)", *İnönü Üniversitesi Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi*, 5/2, (2016), s.141-170.

açılmasında Almanya'nın politik hedefleri etkili olmuştur. Almanya Süveyş Kanalı'nı ele geçirip, İngiltere'nin uzak doğudaki sömürgeleri ile bağlantısını kesmeyi öngörmüştür. Böylece Kanal'ın ele geçirilmesi ile hem stratejik bir üstünlük ele geçirilecek hem de İngiltere'nin sömürgelerinden lojistik destek almasının önüne geçilmiş olacaktır.

Osmanlı Devleti, Süveyş Kanalı'na bir harekât kararı öncesinde olası gelişmeleri değerlendirerek bölgede bir ordu kurmayı kararlaştırmıştır. Bu kapsamda seferberlik kararının ardından 6 Eylül 1914'te, 8'inci ve 12'nci Kolordulardan müteşekkil IV. Ordu oluşturulmuştur. Bu kuvvet 22.500 kişiden oluşmuştur.¹⁷ Bu ordunun başına Zeki Paşa getirilmiştir.¹⁸ Bölgede bir cephe açılmadan önce, dört uçaktan meydana gelen bir hava bölüğünün Birüssebi'de vazifelendirilmesi kararlaştırılmış, fakat şartlar buna imkân vermemiştir.¹⁹ Türkler Kanal'a yönelik bir harekât planladığı sırada İngilizler, 150.000 kişilik bir kuvvetle Mısır'da yerini almıştır. Ayrıca Kanal'ın desteklenmesi için dokuz savaş gemisinden oluşan bir donanma bölgede görevlendirilmiştir. İlave olarak İngilizler, bölgenin korunması için Kanal civarına 73 uzun, 95 kısa menzilli top yerleştirmiştir.²⁰

İngilizler, Osmanlı Devleti Birinci Dünya Harbi'ne girdikten sonra uçakları ile Mısır ve çevresindeki bölgede etkinlik göstermeye başlamıştır. Bu kapsamda 1 Ekim 1914'te İngiliz uçakları, Akabe civarına uçarak bölgeyi havadan bombalamıştır. Bu bombardımandan sonra İngiliz kara birlikleri, 1 Kasım 1914'te Akabe Limanı'nı işgal etmiştir.²¹

18 Kasım 1914'te Sina-Filistin Cephesi'nin bulunduğu bölgeye komutan olarak Cemal Paşa atanmıştır. Bu atamadan sonra Zeki Paşa görevden alınmıştır. Cemal Paşa göreve başladıktan sonra Osmanlı Başkomutanlık Vekâleti'ne başvurarak Sina-Filistin Cephe hattına tayyare görevlendirilmesini istemiştir. Bu istek sonrasında Osmanlı

¹⁷ Genelkurmay ATASE Başkanlığı, *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi Sina-Filistin Cephesi*, Cilt: IV, Kısım: I, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1979, s.95-98.

¹⁸ Ali Fuat Erden, *1'inci Cihan Harbi'nde 4'üncü Ordu Mücmel Tarihçesi*, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1948, s.3.

¹⁹ İhsan Göymen, *Birinci Dünya Harbinde Türk Hava Harekâtı*, Cilt: 9, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1969, s.29.

²⁰ Robert Bruce, Phyllis G. Jestice ve diğerleri, *Dünya Savaş Tarihi İmparatorluk Çağı (1776-1914)*, Cilt: III, Timaş Yayınları, İstanbul, 2011, s.243-250.

²¹ F.O. 371/1971, 66624/863.

Başkomutanlık Vekâleti, elde bulunan faal vaziyetteki tayyarelerden biri olan “*Fethi*” adlı Rumpler uçağını bölgeye sevk etmiştir. Bu uçak, Pilot Üsteğmen Şakir Fevzi Bey'in nezaretinde İskenderun'a kadar demiryolu ile gelmiştir. Buradan uçağın, Suriye bölgesine uçarak gitmesi planlanmıştır. Uçak, 28 Aralık 1914'te İskenderun'dan havalandıktan bir müddet sonra kırım geçirerek²² düşmüştür. Bu kaza ve kırım sonrasında uçak kullanılamaz hale gelmiş, IV. Ordu da tayyare kullanma imkân ve kabiliyetinden yoksun kalmıştır.²³

IV. Ordu Komutanlığı, yıl içerisinde Osmanlı Ordusunun elinde uçak olmadığı için desteklenememiştir. Ancak İtilaf güçleri, ellerinde bulunan tayyareler ile cephe hattında ve yakın bölgede hava harekât görevleri icra etmiştir. Bu kapsamda İngiliz ve Fransızlar, Osmanlı Ordusunun durumunu havadan keşfedip, harp taktik ve stratejisini buna göre uygulamıştır. Bu kapsamda, 31 Aralık 1914'te Fransızlara ait Nieuport model deniz tayyarelerinden biri Akabe civarında hava keşif faaliyetinde bulunmuştur. Bu keşif sırasında Fransız tayyaresi, bölgede bulunan Osmanlı kuvvetlerinin ateşi neticesinde yere inmek zorunda kalmıştır. Bu olay sonrasında, uçakta bulunan Fransız pilot ile İngiliz rasit (gözcü/rehber) esir alınmıştır. Uçak da Osmanlı Ordusunun eline geçmiştir.²⁴

1915 Yılında Cephe Muharebeleri ve Hava Faaliyetleri

Sina cephe hattındaki Birinci Kanal Harekâtı, 14-15 Ocak 1915'te Osmanlı kuvvetlerinin Kanal'a yönelik yürüyüşü ile başlamıştır. İtilaf uçakları tarafından birliklerin vaziyeti ve konumunun tespitinin önlenmesi ve havanın akşam serin olmasından dolayı, yürüyüşler gece yapılmıştır.²⁵ Ancak, gün içerisinde birliklerin çölde kamufle olabileceği bir alan olmadığı için kuvvetler, İtilaf uçakları tarafından kolayca tespit edilmiştir. Bu yüzden, Kanal önüne yapılan kaydırma ve yığınaklanma

²² Kırım Geçirmek: Bir uçağın onarılabılır hasara uğradığı, can kaybının yaşanmadığı ancak yaralanmaların olabileceği durumlardır.

²³ Süreyya İlmen, *Türkiye'de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi*, Hava Basımevi, Eskişehir, 1982, s.2-16.

²⁴ Ajun Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi*, Cilt: II, Hava Basımevi, Ankara, 2009, s.70-71.

²⁵ David L. Bullock, *Swift as Eagles: The Victory of the Royal Airforce in the Phalestine 1914-1918*, Kansas State University, Doctor of Phlosophy, Manhattan, Kansas, 1995, p.55.

faaliyeti daha hazırlık safhasında belirlenmiştir. İtilaf uçakları, Osmanlı Ordusunun konuş ve durumunu gün gün İngiliz Komutanlığa iletmiştir.²⁶

28 Ocak 1915'te IV. Ordunun tüm birlikleri Süveyş civarında toplanmıştır.²⁷ Osmanlı kuvvetlerinin cephe hattına ulaştığı dönemde, İtilaf uçakları tarafından Deversuar yakınlarında yapılan hava keşfinde bölgede 4.000 askerden meydana gelen bir Osmanlı gücü olduğu belirlenmiştir.²⁸

30 Ocak 1915'te bir İngiliz uçağı, Birülmaktel'de bir Osmanlı birliğini havadan bombalamıştır. Bu hava saldırısında iki asker yaralanmıştır. Akşama doğru İngiliz uçakları, Harabi'deki Osmanlı birliklerinin üzerine üç bomba atmıştır. Bombardıman sırasında herhangi bir kayıp meydana gelmemiştir. İngiliz uçaklarının taarruzları, daha önce kadar tayyare ile karşılaşmayan Osmanlı askerlerinde korku ve paniğe neden olmuştur. Fakat uçaklardan atılan bombaların çöl kumlarına saplanması nedeniyle herhangi bir olumsuz etkiyle karşılaşılması askerler üzerindeki korku ve paniği azaltmıştır.²⁹

Osmanlı birliklerinin taarruzu esnasında İngilizler, bölgedeki Arapları etkilemek amacıyla havadan attıkları beyannamelerle halkı Osmanlı kuvvetlerine karşı etkilemeye çalışmıştır.³⁰ İngiliz uçaklarının attığı beyannamelerde; Arap halkın aldatıldığı ve İngiliz güçlerinin bölgedeki halkın dostu olduğu vurgulanmıştır.³¹ Bunun üzerine, halkın bildirilere itibar etmemesi için çıkarılan bir emirle elinde beyanname görülenlerin idam edileceği duyurulmuştur.³² Böylece, olası ayaklanma ve isyanların önüne geçilmeye çalışılmıştır.

²⁶ Sheffy Yigal, *British Military Intellegence in the Palestine Campaign 1914-1918*, Portland&F. Cass, London, 1998, s.52-54.

²⁷ Ali Fuat Erden, *Birinci Dünya Savaşı'nda Suriye Hatıraları*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 1954, s.6.

²⁸ G. Macmunn, Cyril Falls, *Military Operations; Egypt&Palestine*, Vol: 1, The Imperial War Museum, London, 1996, s.31-32.

²⁹ Baron Kress von Kressenstein, *Türklerle Beraber Süveyş Kanalı'na*, Çeviren: Mazhar Besim Özalpsan, Askeri Matbaa, İstanbul, 1943, s.55-56.

³⁰ ATASE Arşivi, *BDH*, K: 298, D: 1215, F: 7-1, 7-1a.

³¹ ATASE Arşivi, *BDH*, K: 298, D: 1215, F: 30-4, 30-6.

³² Alexander Aaronsohn, *Türk Ordusuyla Filistin'de Bir Yahudi Askerin 1. Dünya Savaşı Notları*, Çeviren: Necmettin Alkan, Selis Kitaplar, İstanbul, 2003, s.57-58.

Seferî kuvvet Süveyş Kanalı'na ulaştığında onları bekleyen İtilaf kuvvetleri, ateşe başlayarak Osmanlı kuvvetlerinin karşı kıyıya ulaşmasını engellemiştir.³³ 3 Şubat 1915 akşamına kadar bölgede şiddetli çatışmalar olmuştur. Neticede Kanal'ın ele geçirilemeyeceğini gören Cemal Paşa'nın direktifi ile Osmanlı Ordusu geri çekilmiştir.³⁴ Bu harekâta Türk uçaklarından faydalanmak mümkün olmamıştır. Buna karşılık İngiliz ve Fransız uçakları keşif ve gözetleme yapmanın yanında topçu birliklerine atış tanzimi yaptırmak suretiyle önemli katkılar sağlamıştır.³⁵

IV. Ordu Komutanı Cemal Paşa, Süveyş üzerine yapılan harekâtın başarısız olmasından sonra Başkomutanlık Vekâletinden uçak talebinde bulunmuştur. Neticede, Alman Pilot Dikmar komutasında bir tayyare müfrezesi Ponnier model bir uçakla, Pilot Üsteğmen Fazıl Bey ve Pilot Üsteğmen Mithat Bey'i cephe hattına göndermiştir.³⁶ Bu hava birliği, 1915 yılı Mart ayında Birüssebi'ye ulaşmıştır.³⁷

Birinci Kanal Harekâtı'nın ardından Osmanlı kuvvetleri, Sina-Filistin cephe hattından çekilmiştir. Bu çekilmede Kanal'ın ele geçirilmesi için daha donanımlı ve sayısal olarak daha çok kuvvete ihtiyaç duyulduğu değerlendirilmiştir. Bu kapsamda, gelecek yıl yeni bir harekât yapılması amacıyla hazırlıklara başlanması planlanmıştır.³⁸

Osmanlı kuvvetleri Kanal civarından çekilmesine karşın İtilaf güçlerinin hava keşif ve gözlem faaliyetleri devam etmiştir. Bu kapsamda, 14 Mayıs 1915'te İtilaf Devletleri'ne ait Nieuport

³³ Cemal Kemal, "Birinci Dünya Savaşı'nda Gazze'yi Nasıl Kaybettik?", *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, 55, (2014), s.125-176.

³⁴ Çoşkun Üçok, *Siyasal Tarih 1789-1950*, 5. Baskı, Türk Matbaası, Ankara, 1961, s.295; Mesut Çapa, "Birinci Dünya Savaşı'nda Filistin (Kanal) Cephesi'nde Kızılay (Hilâl-i Ahmer) Cemiyeti'nin Çalışmaları", *Trakya Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, 8/16, (2018), s.57-73.

³⁵ Davud Kapucu, *Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Harbi'nde Hava Harp Gücü ve Faaliyetleri (1914-1918)*, Basılmamış Doktora Tezi, Ankara 2019, s.368-369.

³⁶ MSB Arşiv ve Askeri Tarih Daire Başkanlığı (Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Daire Başkanlığı-ATASE) Arşivi, BDH, Klasör: 1438, Dosya: 237A, Fihrist: 1.

³⁷ ATASE Arşivi, BDH, K: 1438, D: 237A, F: 1-1.

³⁸ Ali Fuat Erden, *Paris'ten Tih Sahrasına*, Ulus Yay., Ankara, 1949, s.158-160; Davud Kapucu, Erdal Korkmaz, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Askerî Hava Seyahatleri (1909-1939)*, Karakum Yayınevi, Ankara, 2020, s.66.

uçaklarından biri tarafından Akabe bölgesinde yapılan hava keşfi sırasında, yerden açılan topçu ateşi sonucu bu uçak düşürülmüştür. Ardından 6 Haziran 1915'te de bir İtilaf uçağı daha Akabe civarında aynı akıbete uğramıştır. Bu sırada Birüssebi'de bulunan Türk havacıları Hafirulavca'ya intikal etmiştir. 9 Nisan 1915'te havacılar, asıl konuş yerleri olan Eben'e gitmek için Pilot Üsteğmen Fazıl Bey'in kumandasında havalanmıştır. Havacılar, Cebelihilal bölgesinden geçilirken uçağın motorunun buji kablolarının kopması üzerine, kayalık bir araziye iniş yapmak zorunda kalınmıştır. Mecburi iniş sonrasında uçak kaza kırırma uğramıştır. Böylece, Osmanlı kuvvetlerinin elinde tek bir uçak kalmamıştır. Bu gelişme üzerine Cemal Paşa, Başkomutanlık Vekâletinden hava keşiflerinde kullanılmak üzere yeni uçak talebinde bulunmuştur.³⁹ Gelişen süreç içerisinde 1915 yılı Ocak ve Aralık ayları arasında Osmanlı Ordusu, İtilaf kuvvetlerine ait beş uçağı yere inmek zorunda bırakmış veya düşürmüştür.⁴⁰

1916 Yılında Cephe Muharebeleri ve Hava Faaliyetleri

1916'da Osmanlı Başkomutanlık Vekâleti, Süveyş üzerine düzenlenecek yeni bir harekât için hazırlıklara başlamıştır. Bu kapsamda IV. Ordu Kurmay Başkanı Alman Albay Von Kress, Almanya'ya gönderilmiştir. Von Kress'in çalışmaları ile Alman Başkomutanlığı, Sina-Filistin Cephesi'ndeki Osmanlı kuvvetlerinin personel, silah ve mühimmat olarak desteklenmesine karar vermiştir. Alınan karar çerçevesinde Almanya, "*Paşa Kuvvetleri*" ismi ile anılan 16.000 kişilik bir birliği Osmanlı Ordusu emrine vermiştir. Bu kuvvetin içinde 300'üncü Paşa Bölüğü ismi ile anılan bir uçak birliği de yerini almıştır.⁴¹

Almanya'dan gönderilen bu hava birliğinde ilk etapta Rumpler model 14 harp uçağı görev almıştır. İlgili birliğin komutanlığını Alman Yüzbaşı Hemskerck yapmıştır. 300'üncü Paşa Tayyare Bölüğü'ne zaman içerisinde Fokker ve Pfalz model av tayyareleri de katılmıştır.

³⁹ Erden, *a.g.e.*, s.82.

⁴⁰ Kansu vd., *a.g.e.*, s.211-213.

⁴¹ Cemal Kemal, *Birinci Dünya Harbi'nde Filistin Cephesi*, Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, Ankara, 2004, s.61; Göymen, *a.g.e.*, s.111.

Almanya'dan Sina-Filistin Cephesi'ne zor şartlar altında getirilen tayyare birliği, Birüssebi'ye konuşlanmıştır.⁴²

Alman havacıların cephe hattına geldiği sırada 3 Nisan 1916'da İngiliz uçakları, Osmanlı birlikleri üzerine havadan beyannameler atmıştır. Bu beyannamelerde İngilizler; *"Allah'ın ismi azimi karşısında Müslüman askerleri, siz ne için Müslüman ve Hint askerlerine karşı muharebe ediyorsunuz. Sizden Şeyh Osman'a silahsız gelip teslim olanlar emin olsunlar ki, inam ve ihsanlarla taltif olunacak ve harp nihayetinde kemali emniyetle serbest bırakılacaklardır."*⁴³ demiştir. İngilizlerin bu beyanları, Osmanlı askerlerini etkilemeye çalıştıklarını ve psikolojik harp vasıtası olarak uçakları kullandıklarını göstermektedir.

Birüssebi'de konuşlanan Alman hava bölüğü, ilk uçuşlarına 5 Nisan 1916'da başlamıştır. Bu uçuşlarla, yapılacak yeni harekât kapsamında İngiliz tayyareleri üzerinde üstünlük sağlamak ve düşman güçlerinin konuş durumunu tespit etmek hedeflenmiştir. Alman havacılar bu ilk uçuş esnasında Mısır'a kadar giderek, Port Said'i bombalamış ve İngiliz kuvvetleri üzerindeki ilk etkiyi ortaya koymuştur.⁴⁴

8 Mayıs 1916'da Alman havacılar, Port Said'deki İngiliz Tayyare Meydanı'na taarruz ederek bombalamış ve uçak hangarlarını tahrip etmiştir.⁴⁵ 1916 Mayıs ayında 300'üncü Paşa Tayyare Bölüğü, Birüssebi'den El-Ariş'e intikal etmiştir.⁴⁶

25 Nisan 1916'da dokuz İngiliz uçağından meydana gelen bir hava filosu, bir Osmanlı sahra hastanesine 70 bomba atmıştır. Bu bombardıman sonucunda iki asker hayatını kaybetmiştir.⁴⁷ Bu bombardımandan sonra bir Alman tayyaresi, Port Said yakınındaki İngiliz birliklerini havadan bombalamış ve ardından makineli tüfek ateşine tutmuştur.⁴⁸

⁴² Keyüsk, *a.g.e.*, s.166-167.

⁴³ ATASE Arşivi, *BDH*, K: 167, D: 728, F: 12.

⁴⁴ Göymen, *a.g.e.*, s.111.

⁴⁵ ATASE Arşivi, *BDH*, K: 1438, D: 237A, F: 2-24.

⁴⁶ Göymen, *a.g.e.*, s.111.

⁴⁷ ATASE Arşivi, *BDH*, K: 167, D: 728, F: 55-1.

⁴⁸ ATASE Arşivi, *BDH*, K: 167, D: 728, F: 55-02.

300'üncü Hava Bölüğü El-Ariş'e intikal ettikten sonra, 2 Haziran 1916'da Süveyş'in doğusunda yer alan bir İngiliz karargâhı havadan bombalanmıştır. Hava bombardımanının ardından yapılan keşifte, İngilizlerin pek çok zayıat verdiği tespit edilmiştir.⁴⁹ 300'üncü Paşa Tayyare Bölüğünün başarılı faaliyetleri üzerine İngilizler, El-Ariş Meydanı'na taarruz ederek hava filosuna zarar vermek istemiştir. Bu nedenle 18 Haziran 1916'da 11 uçakla El-Ariş hava alanına bir hava saldırısı gerçekleştirilmiştir. Bu hava taarruzu sırasında iki uçak tahrip olmuş, bir pilot ve birkaç nefer yaralanmıştır. Hava taarruzu sırasında yerden açılan ateş sonucunda iki İngiliz uçağı düşürülmüştür.⁵⁰

Osmanlı Ordusunun hazırlıkları sonrasında İkinci Kanal Taarruzu, 5 Ağustos 1916'da Alman havacıların, İngiliz hatlarını bombalaması ile başlamıştır. Osmanlı birliklerinin taarruzu ilk günlerde başarı sağlamışsa da bu durumun sürdürülemediği görülerek 14 Ağustos 1916'da Osmanlı birlikleri El-Ariş yönünde geri çekilmiştir.⁵¹ Romani Taarruzu adı verilen İkinci Kanal Taarruzu'nda 300'üncü Paşa Tayyare Bölüğü yirmi bir hava muharebesi yapmış, üç İngiliz uçağı düşürmüş, düşman birlikleri üzerine 363 bomba atmış ve yaptığı keşif faaliyetleri ile düşmanın durumunu IV: Orduya bildirerek önemli bir vazife üstlenmiştir.⁵²

Romani Muharebesi'nden sonra İngiliz kuvvetleri ilerlemeye, Türk kuvvetleri ise geri çekilmeye başlamıştır. İngilizler ilerken kuvvetlerinin su, yiyecek, silah ve mühimmat ihtiyacını karşılamak amacıyla bölgede demiryolu inşa etmeye ve demiryoluna paralel olarak su boruları döşemeye başlamıştır. İngilizlerin ilerleyişini önlemek amacıyla 31 Ağustos 1916'da Alman havacılar tarafından Port Said'deki demiryolu depoları bombalanmıştır.⁵³

⁴⁹ ATASE Arşivi, Klasör: 1438, Dosya: 237A, Fihrist: 2-32.

⁵⁰ Von Kress, *Son Haçlı Seferi Kuma Gömülen İmparatorluk*, Çeviren: Tahir Balaban, Yeditepe Yayınları, İstanbul, 2007, s.200-202; Kansu vd., *a.g.e.*, s.261; Göymen, *a.g.e.*, s.113-116.

⁵¹ Göymen, *a.g.e.*, s.116; Fahri Belen, *Birinci Cihan Harbinde Türk Harbi, 1916 Yılı Hareketleri*, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1965, s.204-205.

⁵² Kress, *a.g.e.*, s.122.

⁵³ Göymen, *a.g.e.*, s.116-117.

17 Eylül 1916'da gerçekleştirilen İngiliz taarruzu, ağır kayıplar verdirilerek püskürtülmüştür. Bu sırada İngilizlerin ilerleyişi üzerine, El-Ariş'te konuşlu olan 300'üncü Hava Birliği Birüssebi'ye nakledilmiştir.⁵⁴

22 Aralık 1916'da dokuz İngiliz tayyaresi, Mağdaba'yı havadan bombalamıştır. İngilizler aynı anda, kara harekâtı sonucu El-Ariş'i ele geçirmiştir. 23 Aralık 1916'da Mağdaba da İngiliz işgaline uğramıştır. İngiliz birliklerinin ilerleyişi sebebiyle Osmanlı birlikleri, Gazze-Birüssebi mevziine konuşlanmıştır. Bu sırada Birüssebi'deki tayyare karargâhı Ramle'ye alınmıştır. Ancak, Birüssebi'deki hava alanı kullanılmaya devam etmiştir.⁵⁵

1917 Yılında Cephe Muharebeleri ve Hava Faaliyetleri

1917 yılına girilirken, Türk uçaklarının keşiflerine göre Kanal ile Tellürrefah arasında altı İngiliz tümeninin, Bittia'da da iki düşman tayyare bölüğünün bulunduğu tespit edilmiştir. 9 Ocak 1917'de 300'üncü Paşa Hava Birliğine mensup Alman Üsteğmen Yunker ile Teğmen Yeşunek tarafından Tellürrefah civarındaki İngiliz hatları üzerinde bir hava keşfi yapılmıştır. Bu keşif sırasında Alman havacılar, karşılaştıkları bir İngiliz tayyaresini hava muharebesi sonucu düşürmüşlerdir. Bu sırada İngiliz tayyareleri tarafından da Birüssebi havadan bombalanmıştır.⁵⁶

19 Ocak 1917'de IV. Ordu Komutanlığı, Başkomutanlık Vekâletine bir yazı göndermiştir. Bu yazıda, İngilizlerin envanterinde yirmi uçağı olduğu, buna karşılık kendi ellerinde altı uçak olduğu bildirilmiştir. Bu yazı üzerine Başkomutanlık Vekaleti, IV. Ordu'nun elinde bulunan Parasol sistemindeki modası geçmiş tayyareler yerine, Almanya'dan yeni gelmiş, makineli tüfek aksamına sahip Rumpler C ve Albatros D.III model tayyareleri Sina Cephesi'ne göndermiştir. Böylece, bölgedeki hava harp gücü artırılmıştır.⁵⁷

⁵⁴ ATASE Arşivi, BDH, K: 1438, D: 237A, F: 3-1.

⁵⁵ Kansu vd., *a.g.e.*, s.264.

⁵⁶ Ulvi Keser, "Türkiye'nin İlk Savaş Pilotlarından Mithat Tuncel Bey", *Askerî Tarih Araştırmaları Dergisi*, 10, (2007), s.76.

⁵⁷ Gaye İnan, *Kuruluşundan Ulusal Kurtuluş Savaşı Sonuna Kadar Türk Havacılığı*, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, İstanbul, 2005, s.65.

Birinci Dünya Harbi devam ederken Kıbrıs Adası ve çevresinin keşfedilmesi amacıyla Silifke’de 4’üncü Tayyare Bölüğü kurulmuştur. 1917 yılında bu tayyare bölüğü, Kıbrıs’ın keşfi için Alman personelden oluşan bir Deniz Hava Birliği’nin vazifelendirilmesi üzerine Sina-Filistin Cephesi’ndeki Der’a ya nakledilmiştir. 4’üncü Hava Birliği, 1917 yılının kış mevsiminde Der’a civarına ulaşmıştır. Bölük görev yerine ulaştıktan sonra havacılar, Der’a-Amman Demiryolu ve çevresinin keşfi verilmiştir.⁵⁸

Sina Cephesi’nde muharebeler devam ederken 11 Mart 1917’de Bağdat, İngilizlerin eline geçmiştir. Bu gelişme üzerine Bağdat’ı ele geçirmek amacıyla Türk ve Alman Başkomutanlıkları tarafından yeni bir ordular grubunun teşkil edilmesine karar verilmiştir.⁵⁹ Bu kapsamda Almanya, Türk müttefiklerini desteklemek için “Paşa II” ismi ile anılan 12.000 personelden oluşan bir birliği savaş hattına göndermeye karar vermiştir. Bağdat’ı almak amacıyla kurulan yeni orduya “Yıldırım” ismi verilmiş ve komutanlığına da General Von Falkenhayn getirilmiştir. Bu grup, başta 2’nci ve 7’nci Ordu’dan meydana getirilmiştir.⁶⁰ Ancak, daha sonra alınan kararla grup komutanlığı; 4’üncü, 7’nci ve 8’inci Ordulardan meydana getirilmiştir.⁶¹ Yıldırım Ordular Grubunun öncü kuvvetleri Halep’te toplanmış, ardından mümkün olduğu kadar düşman ilerlemesini önlemek amacıyla kuvvetlerin Sina Cephesi’ne gönderilmesine karar verilmiştir.⁶²

Bölgedeki ordu grubunda teşkilat değişiklikleri yapılırken 25 Mart 1917’de yapılan hava keşfinde, İngilizlerin Gazze yönüne ilerlediği tespit edilmiştir. Bunun üzerine alınan tedbirler sonucunda 26 Mart 1917’de başlayan Birinci Gazze Muharebesi, İngiliz kuvvetlerinin püskürtülmesi

⁵⁸ Keyüsk, *a.g.e.*, s.190-193.

⁵⁹ Liman von Sanders, *Türkiye’de Beş Yıl*, Çeviren: Eşref Bengi Özbilen, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2016, s.231-240.

⁶⁰ ATASE Arşivi, *BDH*, K: 211, D: 892, F: 17.

⁶¹ Mahmut Bolat, “Mustafa Kemal Paşa’nın Yıldırım Ordular Grup Komutanlığı Sırasında Mondros Mütarekesi ve Sonrası Oluşan Duruma Tepkisi ve Hatay’a Yönelik Faaliyetleri”, *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, XVIII, (2018), s.73-102.

⁶² Zekeriya Türkmen, “Yıldırım Ordular Grubunun Teşkili ve Faaliyetleri Hakkında Kısa Bir Değerlendirme (1917-1918)”, *İlmi Araştırmalar Dergisi*, 1, (1995), s.157-166.

ile son bulmuştur.⁶³ 27 Mart 1917'de Alman havacılar tarafından yapılan hava gözlem faaliyeti sonucunda, İngiliz kuvvetlerinin geri çekildiği belirlenmiştir.⁶⁴ Birinci Gazze Muharebesi'nden sonra 28 Mart 1917'de Alman Teğmen Schultheiss ve rasıdı Fritz tarafından İngiliz BE sisteminde bir uçak düşürülmüştür. 6 Nisan 1917'de de Alman Üsteğmen Felmy ve rasıdı Falke, hava keşfi sırasında rastladıkları bir İngiliz uçağını daha düşürmüştür.⁶⁵ Alman havacıların, İngiliz havacılar üzerinde elde ettikleri üstünlük, onların tecrübeli pilot ve rasıtlar olduklarını göstermektedir.

10 Nisan 1917'de Alman Hava Bölük Komutanı Felmy ve rasıdı Falke tarafından, İngilizlerin kuvvetlerinin su ihtiyacını karşılamak amacıyla Nil Nehri'nden cephe hattına çektikleri çelik su boruları, yapılan bir hava harekâtı neticesinde dinamitlerle patlatılmıştır. Alman havacılar, boruların geçtiği alana inmek suretiyle yerleştirdikleri dinamitleri patlatmak suretiyle İngilizlerin su ikmalini kısmen de olsa önlemiştir.⁶⁶

19 Nisan 1917'de hazırlıklarını tamamlayan İngilizlerin harekete geçmesi ile İkinci Gazze Muharebesi yaşanmıştır.⁶⁷ İngiliz saldırıları esnasında Alman havacılar, düşman hatlarını bombalayarak ve sürekli keşif faaliyetinde bulunarak IV. Ordu'nun harekâtına yön ve şekil verilmesinde etkili olmuştur. Muharebelerin başladığı sırada, Alman havacılar ile İngiliz havacılar arasında hava muharebeleri yaşanmıştır. Bu muharebelerden biri sırasında, bir İngiliz tayyaresi yere inmek zorunda kalmıştır. Türk uçakları, İngilizlerin taarruza başladığı 18-19 Nisan 1917 tarihleri arasında 38 saatte 19 sorti üreterek İngiliz kuvvetlerinin üzerine

⁶³ Sami Ağaoğlu, "Birinci Dünya Savaşı'nda Gazze Muharebeleri", *Journal of History Culture and Art Research*, 6/2, (2017), s.307-335; Esat Erarslan, "Bir ABD İstihbarat Ajanının Gözünden Suriye'deki 4'ncü Ordu ve Gazze Muharebeleri", 1914'ten 2014'e 100'üncü Yılında Birinci Dünya Savaşı'nı Anlamak Uluslararası Sempozyum 20-21 Kasım 2014 İstanbul, Harp Akademileri Basımevi, İstanbul, 2014, s.438.

⁶⁴ Göymen, *a.g.e.*, s.191-192.

⁶⁵ Kansu vd., *a.g.e.*, s.327.

⁶⁶ Rodolf Holzhausen, *Birinci Dünya Harbi'nde Almanya'nın Türkiye'ye Sağladığı Hava Desteği ve Çanakkale Havacıları*, Çeviren: Fahri Çeliker, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1982, s.42.

⁶⁷ Fahrettin Altay, *10 Yıl Savaş ve Sonrası (1912-1922)*, Eylem Yayınları, Ankara, 2008, s.129.

toplamda bir ton bomba atmıştır.⁶⁸ İngiliz taarruzu yaklaşık 6.500 kayıp vermeleri neticesinde geri çekilmeleri ile sonuçlanmıştır.⁶⁹

12 Mayıs 1917’de Alman Pilot Üsteğmen Franz Schleif ve Rasit Üsteğmen Werner Daum tarafından yapılan hava keşfi sırasında bir İngiliz uçağı ile karşılaşmıştır.⁷⁰ Bu karşılaşma sonrasında iki taraf arasında süren 40 dakikalık bir hava muharebesi sonrasında İngiliz uçağı, Tellülfah mıntkasına düşürülmüştür.⁷¹

İkinci Gazze Muharebesi’nin ardından karşılıklı olarak hava faaliyetleri devam etmiştir. 13 Temmuz 1917’de IV. Ordu Komutanlığı tarafından cephe hattındaki gelişmeler bir rapor aracılığıyla Başkomutanlık Vekâleti’ne iletilmiştir. Bu raporda IV. Ordu Komutanlığı, bir Osmanlı uçağı tarafından Şeria civarında yapılan hava keşfi esnasında karşılaştığı bir İngiliz tayyaresini düşürdüğünü, başka bir tanesini ise bölgeden attığını ifade etmiştir. Raporun devamında, düşen uçakta bulunan İngiliz iki havacının sağlam bir şekilde ele geçirildiği bildirilmiştir.⁷²

Sina Cephesi’nde muharebeler devam ederken 5 Temmuz 1917’de alınan kararla Mustafa Kemal (Atatürk) Paşa, 7’nci Ordu Komutanı olarak bölgede görevlendirilmiştir. Böylece Mustafa Kemal Paşa, kritik bir vaziyet alan Sina-Filistin Cephesi’nde Yıldırım Orduları Grup Komutanlığı altında görev yapmaya başlamıştır.⁷³ Mustafa Kemal Paşa, General Von Falkenhayn ile yaşadığı anlaşmazlık sebebi ile bir süre sonra görevinden çekilecek, ancak daha sonra tekrar aynı bölgede görevlendirilecektir.

1917 Temmuz ve Ağustos ayları içerisinde Yıldırım Orduları Grup Komutanlığı’na hava desteğı sağlamak üzere 300’üncü Paşa Tayyare

⁶⁸ Edward J. Erickson, *Birinci Dünya Savaşı’nda Osmanlı Ordusu Çanakkale-Kut’ül Ammare ve Filistin Cephesi*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2009, s.154.

⁶⁹ Figen Atabey, “Birinci Dünya Savaşı’nda Filistin-Suriye Cephesi’ne İlişkin Belgeler Işığında Genel Bir Değerlendirme”, *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, 66, (2020), s.63-90.

⁷⁰ ATASE Arşivi, *BDH*, K: 37, D: 167, F: 7.

⁷¹ ATASE Arşivi, *BDH*, K: 1406, D: 71, F: 10-2.

⁷² Göymen, *a.g.e.*, s.197-199.

⁷³ Zekeriya Türkmen, “Mustafa Kemal Paşa ve Yıldırım Ordular Grup Komutanlığı”, *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, XVI/47, (2000), s.395-419.

Bölüğü'ne ilave olarak 301, 302, 303 ve 304'üncü hava birlikleri Sina Cephesi'nde görevlendirilmiştir. Bu hava bölüklerine 80 havacı ve 800 makinist personel takviyesi yapılmıştır. Ayrıca bölüklere, 40 keşif ve 16 av tayyaresi verilmiştir. Uçak birliklerinin cepheye taşınması 10 hafta sürmüştür. Trenle yapılan nakliyat sırasında sekiz uçak kullanılamaz hale gelmiştir.⁷⁴

Yıldırım Ordular Grubu Komutanlığı kurulduktan sonra, Sina Cephesi'ndeki İngiliz güçlerinin varlığının arttığı öğrenilmiştir. Bu gelişme üzerine Irak Cephesi'nde müdafaada kalınmasına, buna karşın Sina Cephesi'nde taarruza karar verilmiştir. Taarruz kararının alındığı sırada 300 ve 301'inci Hava Birlikleri Ramle, 302'nci Hava Birliği Elsafir, 303'üncü Hava Birliği Ettine ve 304'üncü Hava Birliği de Arakelmenşir'de yerini almıştır. Aynı dönemde İngilizler, iki tayyare bölüğü ve bir balon bölüğü ile kara birliklerine destek vermiştir.⁷⁵

İngilizler taarruz için hazırlanırken Paşa Tayyare Bölükleri tarafından faaliyetleri yakından takip edilerek tespit edilmiştir. 15 Ekim 1917'de keşif için havalanan bir Alman tayyare grubuna yapılan hava taarruzu sonucu, bir tayyare düşüp, parçalanmıştır. Bu olay İngiliz hava hâkimiyetinin bölgedeki başlangıcı olmuştur. 27 Ekim 1917'de İngilizler, envanterlerindeki tüm tayyareleri kullanarak bir hava savunma perdesi oluşturmuştur. Böylece İngilizler, Türk uçaklarının harekât bölgesi üzerinde keşif ve gözetleme yapmasına engel olmuştur.⁷⁶

28 Ekim 1917'de Sina Çölü'nden Maan'a gelen iki İngiliz kara tayyaresi Türk tayyare hangarlarını bombalamıştır. Bu olayda biri makinist olmak üzere 6 şehit verilmiş, 14 kişi de hafif şekilde yaralanmıştır.⁷⁷

31 Ekim 1917 sabahı İngilizler, bütün cephede taarruza geçmiştir. İngilizlerin bu saldırısı hava birlikleri tarafından da desteklenmiştir. İngilizlerin ani taarruzu sonrasında Birüssebi elden çıkmıştır. 6-7 Kasım 1917 tarihinde gerçekleşen Üçüncü Gazze Muharebesi, Osmanlı kuvvetlerinin Gazze'yi kaybetmesi ile sona ermiştir. Muharebeler

⁷⁴ Holzhausen, *a.g.e.*, s.43.

⁷⁵ Göymen, *a.g.e.*, s.201-203.

⁷⁶ Keyüsk, *a.g.e.*, s.99-100.

⁷⁷ ATASE Arşivi, *BDH*, K: 1406, D: 72, F: 004-01.

sırasında hazırlıksız yakalanan Alman hava filoları, Orta Filistin'e çekilmek zorunda kalmıştır. Üçüncü Gazze Muharebesi'ne yaklaşık 40 Alman uçağı katılmış, muharebeler sırasında envanterdeki uçakların %25'i kaybedilmiştir. Ayrıca muharebeler esnasında, 17 pilot ile 7 rasıt yaralanmış, 11 havacı da hayatını kaybetmiştir. İngilizlerin ani taarruzu sırasında 303 ve 304'üncü Hava Birlikleri ellerinde bulunan malzemeleri düşmana kaptırmamak için yakmıştır.⁷⁸ 17 Kasım 1917'de Alman uçakları tarafından, İngilizler üzerine bir akın düzenlenmiştir. Ancak bu hava taarruzu sırasında, iki Türk uçağı düşürülmüştür. İngilizlerin taarruzdaki başarısında yaklaşık 120 uçaktan oluşan bir güç bulundurmalarının büyük bir etkisi olmuştur.⁷⁹

2 Aralık 1917'de Paşa Tayyare Bölükleri, 20 uçakla İngilizlerin Julis civarındaki hava meydanına müşterek bir taarruz gerçekleştirmiştir. Daha sonra ise İngilizlerin kıyı bölgesindeki birlikleri bombalanmıştır. Hava harekât ve faaliyetleri devam ederken İngilizler, 9 Aralık 1917'de Kudüs'ü ele geçirmiştir.⁸⁰ Kudüs'ün kaybedilmesinden sonra Alman hava birlikleri, Arakelmensir'den Ettine'ye, buradan da Ramle ve Tulülkerim'e intikal etmiştir.⁸¹

İngiliz kuvvetlerinin saldırıları, Osmanlı kuvvetlerinin müdafaası ile Yafa civarında durdurulmuştur. Bölgedeki muharebeler bir süre daha devam etmiş ve çatışmalarda karşılıklı olarak zayıatlar verilmiştir.⁸² 1917 yılında Alman havacılar tarafından, 31 tane İngiliz uçağı düşürülmüş, böylece önemli bir etkinlik gösterilmiştir.⁸³

Savaşın Son Yılında Cephe Muharebeleri ve Hava Faaliyetleri

1918 yılı başında Osmanlı kuvvetleri, İngiliz birliklerinin taarruzunu Akdeniz ile Şeria Nehri arasındaki bölgede durdurmayı başarmıştır. Ancak, İngilizlerin genel ilerleyişi karşısında General Falkenhayn Yıldırım

⁷⁸ Göymen, *a.g.e.*, s.204.

⁷⁹ Kansu vd., *a.g.e.*, s.320-330.

⁸⁰ Güngör Cebecioğlu, *Atatürk ve Güney Cephelerimiz*, Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Ankara, 1991, s.38; Celil Bozkurt, "Osmanlı Arşiv Belgelerinde Nili Casusluk Örgütü", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 35/1, (2019), s.1-30.

⁸¹ Keyüsk, *a.g.e.*, s.164.

⁸² Göymen, *a.g.e.*, s.205.

⁸³ Kansu vd., *a.g.e.*, s.343.

Orduları Grup Komutanlığı'ndan alınmıştır.⁸⁴ Falkenhayn'dan sonra bu göreve 19 Şubat 1918'de Liman Von Sanders getirilmiştir.⁸⁵

Liman Von Sanders, komutan olduktan sonra bölgedeki tüm Osmanlı birliklerini yeniden düzene sokmuştur. Bu kapsamda hava unsurları yeniden teşkilatlandırılmıştır. Alınan karar kapsamında 300 ile 303'üncü Hava Bölükleri 8'inci Ordunun emrine verilmiştir. 301 ve 304'üncü hava teşkilleri de 7'nci Ordu emrinde vazifeye başlamıştır. 302'nci Bölükte IV. Ordu emrinde vazifelendirilmiştir.⁸⁶

Hava birlikleri yeniden organize edilirken, 305'inci Paşa Tayyare Bölüğü ile 14'üncü Hava Birliği adlı yeni uçak teşkillerinin kurulması planlanmıştır. Yeni hava birliklerinin kurulmasından sonra; 3'üncü, 4'üncü, 14'üncü ve 305'inci Hava Birliklerinin Hicaz Demiryolu ve çevresini gözetlemesi kararlaştırılmıştır. Bu dört tayyare bölüğü ile bölgedeki ayrılıkçı unsurların faaliyetlerini tespit etmek amaçlanmıştır. İlgili hava teşkilleri, ellerindeki toplam 36 tayyare ile vazifelerini yapmıştır. Bu sırada alınan kararlar bölgedeki tüm avcı uçakları Alman Pilot Felmy'nin emrine verilerek, Cenin Meydanı'nda toplanmıştır. Üsteğmen Felmy komutasında oluşturulan bölük, Albatros D.III model 7 uçaktan meydana gelmiştir. Bu avcı birliğinin kuruluşundan bir ay sonra cephe hattına, Alman Teğmen Mayerdix komutasında Jaster-I adlı yeni bir hava bölüğü getirilmiştir. Cenin'e gelen hava birliği 8 tayyareden meydana gelmiş, Albatros D.V sistemindeki uçaklardan oluşmuştur. Jaster-I'in uçuş denemelerinde personelden hayatını kaybedenlerin olması üzerine birlik, tayyarelerinin çoğunu uçuramamıştır.⁸⁷

Osmanlı hava unsurlarının yeniden organize edildiği bu dönemde İngilizler, Türk birliklerine karşı filo halinde taarruzlara başlamıştır. Bu kapsamda 4 Ocak 1918'de, 12-14 uçaktan oluşan İngiliz hava filosu tarafından Cenin'de bulunan Osmanlı Hava Meydanı'na bir taarruz yapılmıştır. Bu taarruz sırasında yerden açılan topçu ateşi ile bir, hava

⁸⁴ ATASE Arşivi, *BDH*, K: 3704, D: H-19, F: 1-16.

⁸⁵ ATASE Arşivi, *BDH*, K: 134, D: 618, F: 5.

⁸⁶ Göymen, *a.g.e.*, s.238.

⁸⁷ Keyüsk, *a.g.e.*, s.258.

muharebesi sonucu bir olmak üzere toplam iki İngiliz uçağı düşürülmüştür.⁸⁸

Cephede karşılıklı muharebeler devam ederken İngilizler Osmanlı Hava Meydanlarına; Osmanlı havacıları da İngilizlerin Ramle'deki hava alanına taarruzlarda bulunmuştur. Bu taarruzlar esnasında iki İngiliz, dört Osmanlı uçağı elden çıkmıştır.⁸⁹ 4 Mart 1918'de Katrane'ye uçan Pilot Astsubay İsmail Zeki Efendi, yerden açılan topçu ateşi sonucu cephe hattına inmek zorunda kalmış ve İngilizlere esir düşmüştür.⁹⁰

22 Mart 1918'de başlayan İngiliz taarruzu sonucunda Osmanlı kuvvetleri Amman'a çekilmek zorunda kalmıştır. Buranın kaybedilme ihtimali üzerine Osmanlı tayyareleri Der'a ya nakledilmiştir. Bu sırada 19 Nisan 1918'de, 3'üncü Tayyare Bölüğü'nde bulunan tayyarelerin motorlarının fazla çalışmasından dolayı yıprandığı belirtilerek, bölüğe yeni uçakların verilmesi istenmiştir.⁹¹

Mayıs ayı ile savaşın sona erdiği Ekim ayları arasında karşılıklı keşif ve hava muharebeleri devam etmiştir. 27 Haziran 1918'de keşif için havalandan iki Osmanlı uçağı, Katrane üzerinde bir İngiliz uçağını düşürmüştür. Temmuz'da Başkomutanlık Vekâletine ulaştırılan bir yazı ile 3'üncü ve 4'üncü hava birliklerinde havacı ve uçak kalmadığı belirtilerek, bölgede sadece 305'inci Hava Birliği'nin görev icra ettiği ifade edilmiştir.⁹² Bu sırada 25 Temmuz 1918'de hava üstünlüğünü ele geçirmek isteyen İngilizler, 15 tayyare ile Amman'daki tren istasyonu ve bölgedeki hava meydanını bombalamıştır. Aynı dönemde, hava muharebelerinde yaptıkları vazifelerle ön plana çıkan Alman ve Türk havacıları liyakat madalyası verilmiştir.⁹³

Ağustos ayında Osmanlı ve İngiliz havacıları tarafından karşılıklı hava taarruzları devam etmiştir. Bu kapsamda Osmanlı havacıları, Katrane ve Tafiyle'deki İngiliz birliklerini bombalarken, İngilizler de 20 uçakla yaptıkları taarruzlarla Osmanlı meydanlarını bombalamıştır. 21 Ağustos 1918'deki saldırıda yerde bulunan üç Osmanlı tayyaresi hasara

⁸⁸ Kansu vd., *a.g.e.*, s.398.

⁸⁹ Göymen, *a.g.e.*, s.241.

⁹⁰ ATASE Arşivi, *BDH*, K: 1424, D: 165, F: 9, 9-1.

⁹¹ ATASE Arşivi, *BDH*, K: 1441, D: 255, F: 2-(26-27).

⁹² ATASE Arşivi, *BDH*, K: 1441, D: 255, F: 2-26.

⁹³ Keyüsk, *a.g.e.*, s.421.

uğramıştır.⁹⁴ İngiliz hava filolarının sayısal üstünlüğü, Osmanlı hava birliklerinin zaman içerisinde etkinliğini kaybetmesine neden olmuştur. 4'üncü Tayyare Bölüğünün ağustos ayı raporunda, bir tayyarenin tamamen harap olduğu, elde yalnız bir tayyare kaldığı, personelin bağırsak ve sıtma (Malarya) hastalıkları yüzünden uçuş yapamadığı bildirilmiştir.⁹⁵ Bu arada 14'üncü Tayyare Bölüğü tarafından 1918 Ağustos ayı içerisinde 22 saat görev icra edilmiş, Eltufeyle, Elşöbek ve Maan'ın batısında bulunan İngiliz Ordugâhlarına 150 bomba atılmış ve 2.000 makineli tüfek atışı ile taarruzda bulunulmuştur.⁹⁶

Muharebeler devam ederken Başkomutan Vekili Enver Paşa, başarılı faaliyetlerinden dolayı 14'üncü Tayyare Bölüğü'nü, Cemal Paşa da IV. Ordu Komutanlığı altında vazife yapan havacı personeli takdir etmiştir.⁹⁷

19 Eylül 1918'de şiddetli hava taarruzu ile başlayan İngiliz taarruzu başarılı olmuş ve Osmanlı birlikleri yenilerek kuzeye doğru ricat etmek durumunda kalmıştır. Hızla gelişen İngiliz taarruzu sonucunda Cenin ve Afule elden çıkmıştır. Bunun üzerine 301 ve 304'üncü Hava Birlikleri personeli, İngilizlere esir düşmüştür. Bu sırada 302 ve 303'üncü Hava Birliklerinden kaçabilen personel Der'a ya gelmiştir.⁹⁸ Burada bir araya getirilen 302, 303 ve 305'inci hava bölükleri ile asi unsurlara karşı hava harekâtı icra edilerek, bölgenin onların eline geçmesi engellenmiştir.⁹⁹ Der'a'nın İngiliz Ordusu tarafından işgal tehdidi altına girmesi üzerine, eldeki tayyareler Rayak'a nakledilmiştir. Rayak'a getirilen tayyareler, Osmanlı kuvvetlerinin ricat faaliyetini destekleyerek bir süre daha görev yapmıştır.¹⁰⁰ Rayak'ın da işgal tehdidi altına girmesi üzerine hava birlikleri Humus, Hama, Halep ve daha sonra Müslimiye'ye nakledilmiştir. Nakil sırasında Osmanlı tayyarelerinin birçoğu kırılarak, elden çıkmıştır. Osmanlı kuvvetlerinin çekildiği sırada 7 Ekim 1918'de

⁹⁴ ATASE Arşivi, *BDH*, K: 1432, D: 208, F: 7-2.

⁹⁵ ATASE Arşivi, *BDH*, K: 1432, D: 208, F: 7-4.

⁹⁶ ATASE Arşivi, *BDH*, K: 1432, D: 208, F: 7-(1, 2-4).

⁹⁷ ATASE Arşivi, *BDH*, K: 1432, D: 208, F: 7-5, 7-6.

⁹⁸ ATASE Arşivi, *BDH*, K: 3719, D: 44, F: 1-5.

⁹⁹ ATASE Arşivi, *BDH*, K: 3719, D: 44, F: 1-8.

¹⁰⁰ ATASE Arşivi, *BDH*, K: 3719, D: 44, F: 1-9.

cephesinin bir gözlem yapılmıştır. Bu hava keşfinde Rayak'ın işgal olduğu belirlenmiştir.¹⁰¹

Osmanlı kuvvetlerinin geri çekilmesi, Mustafa Kemal (Atatürk) Paşa'nın başında bulunduğu 7'nci Ordunun, İngilizleri Halep'in kuzeyinde durdurması ile sona ermiştir.¹⁰² Bu sırada 30 Ekim 1918'de İtilaf Devletleri ile yapılan görüşmeler sonucunda Mondros Mütarekesi imzalanmıştır.¹⁰³ Böylece bölgedeki muharebeler sona ermiş, havacılar da kurtarabildikleri uçak ve malzemeler ile Adana ve Konya'ya gelebilmiştir.¹⁰⁴ Mondros'tan sonra Alman havacılar, Osmanlı ülkesini terk ederek ülkelerine dönmüştür.

Sonuç

Birinci Dünya Harbi'ne kader birliği yaparak giren Almanya ile Osmanlı Devleti, farklı ve uzak coğrafyalarda Türk ve Alman personelden oluşan hava birlikleri kurarak faaliyet göstermiştir. Osmanlı Devleti, müttefiki Almanya'dan aldığı hava desteği ile kendi topraklarında var olma mücadelesi vermiştir. Osmanlı havacıları; İtilaf kuvvetlerine, tesislerine ve hava meydanlarına eldeki kısıtlı sayıdaki tayyare ile ulaşmaya çalışmış, lojistik imkânların el verdiği ölçüde hava harekât ve faaliyetlerinde bulunmuştur. Bu cephelerden biri de Sina-Filistin Cephesi olarak ön plana çıkmıştır.

Sina-Filistin Cephesinin açılmasından savaşın sonuna kadar Alman havacılar, bilfiil cephe hattında görev almış ve Osmanlı Ordusuna yazılı ve fotografik hava desteği sağlamıştır. Osmanlı Ordusunun geri çekilme evresinde vazife alan Alman tayyare bölükleri, İngiliz kuvvetlerinin konuş, sevk ve kaydırma gibi birçok faaliyetini destekleyerek önemli katkılar vermiştir. Böylece Alman havacılar, Osmanlı Cephesinde kendilerine verilen görevleri işbirliği içerisinde yerine getirmiştir. Ancak

¹⁰¹ ATASE Arşivi, *BDH*, K: 3719, D: 44, F: 1-10.

¹⁰² ATASE Arşivi, *BDH*, K: 3705, D: 29, F: 34-6; ATASE Arşivi, *BDH*, K: 3705, D: 29, F: 35-3.

¹⁰³ Rauf Orbay, *Cehennem Değirmeni-Siyasi Hatıralarım*, Emre Yayinevi, İstanbul, 1993, s.68-90; Lütfi Arslan, "Millî Mücadele Döneminde Manda ve Himaye Tartışmaları ve Mandacılık Yaklaşımları", *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, 64, (2019), s.1-38.

¹⁰⁴ Kansu vd., *a.g.e.*, s.401-409, Keyüsk, *a.g.e.*, s.379.

İngilizlerin, cephe hattındaki sayısal ve teknolojik üstünlükleri bölgede başarılı olunmasını engellemiştir.

Harbin genel seyri içerisinde Alman havacılar önemli ve değerli katkılar sağlasa da bölge coğrafyasının niteliği ve savunmaya elverişsiz konumu, ayrılıkçı unsurların isyanları, Türk kuvvetlerinin ikmal ve lojistiğinin yapılamaması gibi birçok sebebe bağlı olarak bölgedeki mücadeleden Osmanlı Devleti yenik ayrılmıştır. Uçakların taktik strateji içerisine girerek kullanıldığı Birinci Dünya Harbi, Türk ve Alman havacıların başarılı görevler icra etmesine rağmen; kara, deniz ve hava unsurlarının müşterek harekât icra etmesi ile başarının kazanılacağını ortaya koymuştur.

Kaynakça

Arşiv Belgeleri

- ATASE Arşivi, *BDH*, K: 1438, D: 237A, F: 1.
ATASE Arşivi, *BDH*, K: 134, D: 618, F: 5.
ATASE Arşivi, *BDH*, K: 1406, D: 71, F: 10-2.
ATASE Arşivi, *BDH*, K: 1406, D: 72, F: 4-1.
ATASE Arşivi, *BDH*, K: 1424, D: 165, F: 9, 9-1.
ATASE Arşivi, *BDH*, K: 1432, D: 208, F: 7-1, 2-4.
ATASE Arşivi, *BDH*, K: 1432, D: 208, F: 7-2.
ATASE Arşivi, *BDH*, K: 1432, D: 208, F: 7-4.
ATASE Arşivi, *BDH*, K: 1432, D: 208, F: 7-5, 7-6.
ATASE Arşivi, *BDH*, K: 1438, D: 237A, F: 1-1.
ATASE Arşivi, *BDH*, K: 1438, D: 237A, F: 2-24.
ATASE Arşivi, *BDH*, K: 1438, D: 237A, F: 3-1.
ATASE Arşivi, *BDH*, K: 1441, D: 255, F: 2-(26-27).
ATASE Arşivi, *BDH*, K: 1441, D: 255, F: 2-26.
ATASE Arşivi, *BDH*, K: 167, D: 728, F: 12.
ATASE Arşivi, *BDH*, K: 167, D: 728, F: 55-2.
ATASE Arşivi, *BDH*, K: 167, D: 728, F: 55-1.
ATASE Arşivi, *BDH*, K: 211, D: 892, F: 17.
ATASE Arşivi, *BDH*, K: 298, D: 1215, F: 30-4, 30-6.
ATASE Arşivi, *BDH*, K: 298, D: 1215, F: 7-1, 7-1a.
ATASE Arşivi, *BDH*, K: 37, D: 167, F: 7.
ATASE Arşivi, *BDH*, K: 3704, D: H-19, F: 1-16.
ATASE Arşivi, *BDH*, K: 3705, D: 29, F: 34-6.

ATASE Arşivi, *BDH*, K: 3705, D: 29, F: 35-3.
 ATASE Arşivi, *BDH*, K: 3719, D: 44, F: 1-10.
 ATASE Arşivi, *BDH*, K: 3719, D: 44, F: 1-5;
 ATASE Arşivi, *BDH*, K: 3719, D: 44, F: 1-8
 ATASE Arşivi, *BDH*, K: 3719, D: 44, F: 1-9;
 ATASE Arşivi, *BDH*, K: 1438, D: 237A, F: 2-32.

Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı (CDAB)

CDAB, BOA BEO 4308.323043.02.

CDAB, BOA BEO 4308.323043.01.

CDAB, BOA, BEO, 4319.323869.001.

CDAB, BOA, BEO, 4319.323869.003.

CDAB, BOA BEO 4319.323869.002.

CDAB, BOA, BEO, 4330.324700.

The National Archives, Foreign Office, (FO), 371/1971, 66624/863.

Kitaplar ve Makaleler

Aaronsohn, Alexander, *Türk Ordusuyla Filistin’de Bir Yahudi Askerin 1. Dünya Savaşı Notları*, Çeviren: Necmettin Alkan, İstanbul: Selis Kitaplar, 2003.

Ağaoğlu, Sami, “Birinci Dünya Savaşı’nda Gazze Muharebeleri”, *Journal of History Culture and Art Research*, 6/2, (2017), s.307-335.

Akad, Mehmet Tanju, *20. Yüzyıl Savaşları ve 21. Yüzyılın Başında Yakın Tarihin Savaşlarına Bakış*, Kastaş Yayınevi, İstanbul 2011.

Altay, Fahrettin, *10 Yıl Savaş ve Sonrası (1912-1922)*, Eylem Yayınları, Ankara, 2008.

Armaoğlu, Fahir, *20. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1914-1995)*, 11. Baskı, Alkım Yayınevi, İstanbul, 2004.

Arslan, Lütfi, “Millî Mücadele Döneminde Manda ve Himaye Tartışmaları ve Mandacılık Yaklaşımları”, *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, 64, (2019), s.1-38.

Atabay, Mithat, “Osmanlı İmparatorluğu Hizmetinde Breslau (Midilli) Kruvazörü”, *Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı*, 18/13, (2015), s.117-129.

Atabey, Figen, “Birinci Dünya Savaşı’nda Filistin-Suriye Cephesi’ne İlişkin Belgeler Işığında Genel Bir Değerlendirme”, *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, 66, (2020), s.63-90.

Atuk, M. Volkan, “Kutuplaşma Siyaseti Bağlamında İngiliz-Rus Konvansiyonu ve Osmanlı Devleti”, *Uluslararası İlişkiler Dergisi*, 15/57, (2018), s.99-109.

Bayur, Yusuf Hikmet, *Türk İnkılâp Tarihi*, C.III, Kısım I, Ankara: TTK Yayınları, 1983.

Belen, Fahri, *Birinci Cihan Harbinde Türk Harbi, 1916 Yılı Hareketleri*, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1965.

Bolat, Mahmut, “Mustafa Kemal Paşa’nın Yıldırım Ordular Grup Komutanlığı Sırasında Mondros Mütarekesi ve Sonrası Oluşan Duruma Tepkisi ve Hatay’a

Yönelik Faaliyetleri”, *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, XVIII, (2018), s.73-102.

Bozkurt, Celil, “Osmanlı Arşiv Belgelerinde Nili Casusluk Örgütü”, *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 35/1, (2019), s.1-30.

Bruce, Robert, Jestice Phyllis G. vd., *Dünya Savaş Tarihi İmparatorluk Çağı (1776-1914)*, Cilt: III, Timaş Yayınları, İstanbul 2011, s.243-250.

Cebeciöğlü, Güngör, *Atatürk ve Güney Cephelerimiz*, Ankara: Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü, 1991.

Çakı, Caner, “Birinci Dünya Savaşındaki İtalyan Propaganda Afişlerinde Almanlara Yönelik Nefret Söylemi”, *İstanbul Aydın Üniversitesi Dergisi-İAÜD*, 11/1, (2019), s.21-38.

Çapa, Mesut, “Birinci Dünya Savaşı’nda Filistin (Kanal) Cephesi’nde Kızılay (Hilâl-i Ahmer) Cemiyeti’nin Çalışmaları”, *Trakya Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, 8/16, (2018), s.57-73

Erden, Ali Fuat, *1’inci Cihan Harbi’nde 4’üncü Ordu Mücmel Tarihçesi*, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1948.

Erden, Ali Fuat, *Paris’ten Tih Sahrasına*, Ulus Yayınları, Ankara 1949.

Erden, Ali Fuat, *Birinci Dünya Savaşı’nda Suriye Hatıraları*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 1954.

Erickson, Edward J., *Birinci Dünya Savaşı’nda Osmanlı Ordusu Çanakkale-Kut’ül Ammare ve Filistin Cephesi*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2009.

Esat Erarslan, “Bir ABD İstihbarat Ajanının Gözünden Suriye’deki 4’ncü Ordu ve Gazze Muharebeleri”, 1914’ten 2014’e 100’üncü Yılında Birinci Dünya Savaşı’nı Anlamak Uluslararası Sempozyum 20-21 Kasım 2014 İstanbul, Harp Akademileri Basımevi, İstanbul 2014.

G. Macmunn, Falls Cyril, *Military Operations; Egypt&Palestine*, Vol: 1, The Imperial War Museum, London 1996.

Genelkurmay ATASE Başkanlığı, *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi Sina-Filistin Cephesi*, Cilt: IV, Kısım: I, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1979.

Göymen, İhsan, *Birinci Dünya Harbinde Türk Hava Harekâtı*, Cilt: 9, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1969.

Higham, Robin, *Hava Gücü-Özlü Bir Tarih*, Genelkurmay ATASE Yayınları, Ankara 1983.

İlmen, Süreyya, *Türkiye’de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi*, Hava Basımevi, Eskişehir 1982.

Kansu Yavuz, Öztuna Yılmaz, Şensöz Sermet, *Havacılık Tarihinde Türkler*, Cilt: 1, Hava Basımevi, Ankara 2006.

Kapucu Davud, Korkmaz Erdal, *Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Askerî Hava Seyahatleri (1909-1939)*, Karakum Yayınevi, Ankara, 2020.

Kapucu, Davud, “Çanakkale Zaferi’nden Sonra Batı Anadolu’da Havacılık Faaliyetleri (1915-1918)”, *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları*, 37, (2020), s.151-180.

Kemal, Cemal, “Birinci Dünya Savaşı’nda Gazze’yi Nasıl Kaybettik?”, *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, 55, (2014), s.125-176.

Keser, Ulvi, “Türkiye’nin İlk Savaş Pilotlarından Mithat Tuncel Bey”, *Askerî Tarih Araştırmaları Dergisi*, 10, Genelkurmay Basımevi, Ankara 2007.

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

Koç, Engin, “1871’den Günümüze Alman Dış Politikasının Gelişimine Genel Bir Bakış”, *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 20/80, (2021), s.1695-1708;

Kress, Von, *Son Haçlı Seferi Kuma Gömülen İmparatorluk*, Çeviren: Tahir Balaban, Yeditepe Yayınları, İstanbul, 2007.

Kressenstein, Baron Kress von, *Türklerle Beraber Süveyş Kanalı’na*, Çeviren: Mazhar Besim Özalpsan, Askeri Matbaa. İstanbul 1943.

Küçük, Hülya, “Merkez Çevre Teorisi ve Yerelleşmeye Etkisi: İtalya Örneği”, *Journal of Political Administrative and Local Studies*, 2/1, (2019), s.1-26.

Küçükkalay, Mesut, “Endüstri Devrimi ve Ekonomik Sonuçlarının Analizi”, *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 2, (1997), s.51-68.

Orbay, Rauf, *Cehennem Değirmeni-Siyasi Hatıralarım*, Emre Yayınevi, İstanbul 1993.

Özgan, Murat, “Taarruz, Savunma ve Ricat; I. Dünya Savaşı’nda Sina-Filistin Cephesi (1914-1918)”, *İnönü Üniversitesi Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi*, 5/2, (2016), s.141-170.

Özgüldür, Yavuz, “İttifaktan Savaşa: 2 Ağustos 1914 Tarihli Osmanlı-Alman İttifak Antlaşması ve Yansımaları”, *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, 76/2, (2021), s.1-18.

Rodolf Holzhausen, *Birinci Dünya Harbi’nde Almanya’nın Türkiye’ye Sağladığı Hava Desteği ve Çanakkale Havacıları*, Çeviren: Fahri Çeliker, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1982.

Sanders, Liman von, *Türkiye’de Beş Yıl*, Çeviren: Eşref Bengi Özbilen, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2016.

Türkmen, Zekeriya, “Yıldırım Ordular Grubunun Teşkili ve Faaliyetleri Hakkında Kısa Bir Değerlendirme (1917-1918)”, *İlmi Araştırmalar Dergisi*, 1, (1995), s.157-166.

Türkmen, Zekeriya, “Mustafa Kemal Paşa ve Yıldırım Ordular Grup Komutanlığı”, *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, XVI/47, (2000), s.395-419.

Üçok, Çoşkun, *Siyasal Tarih 1789-1950*, 5. Baskı, Türk Matbaası, Ankara 1961.

Ülman, A.Haluk, *Birinci Dünya Savaşı'na Giden Yol ve Savaş*, Sevinç Matbaası, Ankara, 1972.

Yılmaz, Veli, *1'inci Dünya Harbi'nde Türk Alman İttifakı ve Askerî Yardımlar*, Cem Ofset Matbaası, İstanbul, 1993

Yigal, Sheffy, *British Military Intellegence in the Palestine Campaign 1914-1918*, London: Portland&F. Cass. 1998.

Tezler

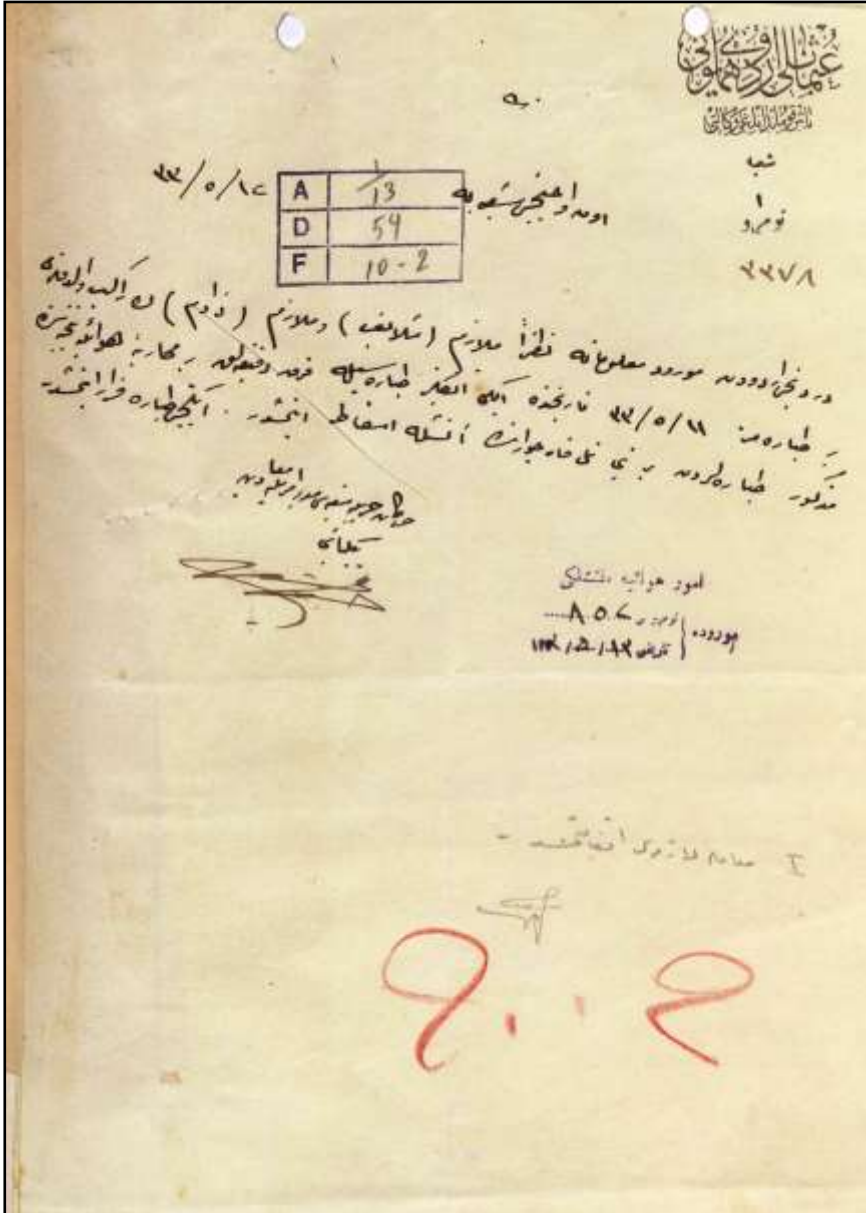
Bullock, David L., *Swift as Eagles: The Victory of the Royal Airforce in the Palestine 1914-1918*, Kansas State University, Doctor of Philosophy, Manhattan, Kansas, 1995.

İnan, Gaye, *Kuruluşundan Ulusal Kurtuluş Savaşı Sonuna Kadar Türk Havaacılığı*, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, İstanbul, 2005.

Kapucu, Davud (), *Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Harbi'nde Hava Harp Gücü ve Faaliyetleri (1914-1918)*, Basılmamış Doktora Tezi, Ankara, 2019.

Kemal, Cemal, *Birinci Dünya Harbi'nde Filistin Cephesi*, Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, Ankara, 2004.

Ek-2. Alman Havaclarının, Bir İngiliz Tayyaresini Düşürdüğüne Dair Belge ATASE Arşivi, BDH, K: 1406, D: 71, F: 10-2.



Extended Abstract

XIX. and XX. The French Revolution and the Industrial Revolution, which emerged in the 19th century, caused the blockade of the world states within their interests. In this context, the Alliance Group was established under the leadership of Germany in 1882 and the Entente Group was established under the leadership of England in 1907. After this bloc of the relevant states, other states have been included in this grouping on the axis of their interests. This process led to the outbreak of the first great war that the world had never seen before.

While the First World War began in 1914, the Ottoman Empire announced its neutrality to the world at the beginning the war. Then, in the developing process, the Ottoman Empire cooperated with this state to regain the places it lost recently and to regain its former power with the support of Germany. As a result of this cooperation, an alliance agreement was made between the Ottoman Empire and Germany on August 2, 1914. After this treaty, two German warships Goeben and Breslau escaped from the front of the Allied Powers and took refuge in the Ottoman Empire. The Ottoman State announced that it had purchased these ships and then gave these ships the names Yavuz and Midilli. However, the German personnel of the warships continued to serve on the same naval vessels that were not sent to their countries. As a result of the warships called Yavuz and Midilli bombarding Russian ports and cities, the Ottoman Empire was included in the First World War.

While the Ottoman Empire entered the First World War, aviation did not have the necessary importance and value in the armies of the world. With the start of the First World War in strategic and tactical terms, developments related to aviation accelerated. At the beginning of the war, the place of aviation in the world states differs from perspective. The numerical values of the aviation equipment in the armies of the major powers in the world will make an important contribution to us a healthy evaluation of the conditions of the period. In this context, among the warring states, Germany produced 45,704, England 55,093, France 67,982, USA 11,227, and Italy 20,000 aircraft. The increase in aircraft production shows that this new warfare vehicle is increasing in importance and value. While the amount of aircraft produced by the world states is obvious, the Ottoman Empire entered the First World War with 6 airplanes and 6 pilots. Meanwhile, 3 seaplanes were ordered to France before the war. However, France did not give these airplanes, whose cost was paid in advance, to the Ottoman Empire. During the war, the Ottoman Empire included 415 aircraft in its inventory with the support of its ally Germany. In addition, he carried out war duties with the help of 390 pilots and 1740 aircraft maintenance German personnel assigned to the fronts. Meanwhile, Pilot

Captain Erich von Serno, who came to the forefront with his success on the European fronts, was appointed as the head of Ottoman aviation.

With the involvement of the Ottoman Empire in the war, the war spread to wider geography, and the Ottoman forces had to fight on many fronts due to different strategies and policies. One of these fronts came to the fore as the Sinai-Palestine Front. The Ottoman Empire used some of the planes, pilots, and mechanics provided by German aid on the Sinai-Palestine Front. On this front, air warfare duties were carried out by forming aircraft companies composed of Turkish and German aviators. During the war, on the Sinai-Palestine Front line; The 3rd, 4th, and 14th Air Squadrons and nine aircraft units, which were named Pasha, consisted of the 300th, 301st, 302nd, 303rd, 304th, and 305th aircraft formations.

After the entry of the Ottoman Empire into the First World War, it was desired to take back the Suez Canal and then Egypt, which was under British occupation, with an operation to be carried out in the Sinai region. In addition, the operation was aimed to prevent the British policy of promoting and supporting Arab nationalism. The Ottoman Empire decided to establish an army in the region by evaluating possible developments before an operation decision on the Suez Canal. In this context, after the mobilization decision, on September 6, 1914, the 4th Army, consisting of the 8th and 12th Corps, was formed. This force consisted of 22,500 people. Zeki Pasha was appointed head of this army. Before a front was opened in the region, it was decided that an air squadron consisting of four aircraft would be deployed in Birüssebi, but the conditions did not allow this.

After the Ottoman Empire entered the First World War, the British started to show activity in Egypt and the surrounding region with their planes. In this context, on October 1, 1914, British planes flew to the vicinity of Aqaba and bombarded the region from the air. After this bombardment, British ground troops occupied the Port of Aqaba on 1 November 1914. On November 18, 1914, Cemal Pasha was appointed as the commander of the region where the Sinai-Palestine Front is located. After this appointment, Zeki Pasha was dismissed. After Cemal Pasha took office, he applied to the Ottoman Deputy Commander-in-Chief and requested that an airplane be assigned to the Sinai Front line. After this request, the Ottoman Deputy Commander-in-Chief sent the Rumpler system aircraft named "Fethi", one of the active aircraft at hand, to the region. This plane took off by train with Pilot First Lieutenant Şakir Fevzi Bey. Tayyare came to Iskenderun by train. From here, the plane is planned to fly to the Syrian region. The plane crashed shortly after taking off from Iskenderun on 28 December 1914. After this accident, the plane became unusable, and the 4th Army was deprived of the opportunity and ability to use an airplane.

The 4th Army Command could not be supported during the year as the Ottoman Army did not have any aircraft. However, the Allied forces carried out air operations on the front line and in the nearby region with the aircraft in their hands. In this context, the British and the French discovered the situation of the Ottoman Army from the air and applied the war tactics and strategy accordingly. In this context, on 31 December 1914, one of the French Nieuport model seaplanes carried out aerial reconnaissance activities around Aqaba. During this reconnaissance, the French plane had to land as a result of the fire of the Turkish forces in the region. After this incident, the French pilot on the plane and the British were taken, prisoner. The plane passed into the hands of the Ottoman army.

The First Canal Operation on the Sinai front line started with the march of the Ottoman forces towards the canal on 14-15 January 1915. The marches were carried out at night, as the location and position of the troops were prevented from being detected by the Entente planes and it was cool. However, Allied aircraft easily spotted the forces, as there was no area where the troops could camouflage in the desert during the day. Therefore, the shifting and consolidation activity in front of the channel was determined at the preparatory stage. Allied planes conveyed the situation and situation of the Turkish Army to the British Command day by day. On January 30, 1915, a British plane bombed an Ottoman unit in Birülmaktel from the air. Two soldiers were injured in this airstrike. Towards evening, British planes dropped three bombs on the Ottoman troops in Harabi. There were no casualties during the bombardment. The attacks of the British planes caused fear and panic among the Turkish soldiers who did not encounter the aircraft. However, the fact that the bombs dropped from the planes got stuck in the desert sands and did not cause any effect reduced fear and panic. During the Turkish attack, the British tried to influence the people against the Ottoman forces with the declarations they had thrown from the air to influence the Arabs in the region. When the expeditionary force reached the Suez Canal, the Allied forces waiting for them started a fire with the help of the searchlights that illuminate the region, preventing the Turkish forces from reaching the opposite shore. As a result, the Ottoman Army withdrew with the directive of Cemal Pasha, who saw that the canal could not be captured.

The 4th Army Commander, Cemal Pasha, requested a plane from the Deputy Commander-in-Chief after the operation on Suez failed. As a result, an aircraft detachment under the command of German Pilot Dikmar sent Pilot First Lieutenant Fazıl Bey and Pilot First Lieutenant Mithat Bey to the front line with a Ponnier model airplane. This air unit reached Birüssebi in March 1915.

In 1916, the Ottoman Deputy Commander-in-Chief began preparations for a new operation on Suez. In this context, German Colonel Von Kress, Chief of

Staff of the 4th Army, was sent to Germany. With the work of von Kress, the German Commander-in-Chief decided to support the Ottoman forces on the Sinai Front as personnel, weapons, and ammunition. Within the framework of the decision taken, Germany gave a unit of 16,000 people, known as the "Pasha Forces", to the Ottoman Army. An aircraft unit known as the 300th Pasha Company took its place in this force. In this air unit sent from Germany, 14 Rumpler model warplanes took part in the first stage. The commander of the relevant unit was German Captain Hemskerck. Hunting aircraft in the Fokker and Palatinate system have also joined the 300th Pasha Aircraft Company over time. The aircraft unit, which was brought from Germany to the Sinai Front under difficult conditions, was stationed in Birüssebi.

After the preparations of the Ottoman Army, the Second Channel Offensive started on 5 August 1916, with the German aviators bombing the British lines. Although the attack of the Ottoman troops was successful in the first days, it was seen that this situation could not be sustained and the Ottoman troops withdrew in the direction of El-Ariş on August 14, 1916. In the Second Channel Offensive, called the Romani Offensive, the 300th Pasha Aircraft Company fought twenty-one air battles, shot down three British planes, dropped 363 bombs on the enemy troops, and undertook an important task by reporting the enemy's situation to the 4th Army with its reconnaissance activities.

On January 19, 1917, the 4th Army Command sent a letter to the Deputy Commander-in-Chief. This article reported that the British had twenty aircraft in their inventory, while they had six aircraft in their own hands. Upon this letter, the Deputy Commander-in-Chief sent Rumpler C and Albatros D.III model airplanes, newly arrived from Germany, equipped with machine guns, to the Sinai Front, instead of the outdated airplanes in the Parasol system held by the 4th Army. Thus, the air warfare power in the region was increased. While the First World War was going on, the 4th Aircraft Company was established in Silifke to explore Cyprus Island and its surroundings. In 1917, this aircraft company was transferred to Der in the Sinai-Palestine Front, upon the assignment of a Naval Air Corps consisting of German personnel for the exploration of Cyprus. The 4th Airborne Division reached Dera in the winter of 1917. After the squadron reached its mission, the aviators were given the discovery of the Der'a-Amman Railway and its surroundings.

While the battles continued on the Sinai Front, on March 11, 1917, Baghdad fell into the hands of the British. Upon this development, it was decided to form a new army group by the Turkish and German Commanders-in-Chief to seize Baghdad. In this context, Germany decided to send a unit of 12.000 personnel, known as "Pasha II", to the battle line to support its Turkish allies. The new army established to take Baghdad was named "Lightning" and General Von Falkenhayn was appointed as its commander. This group was formed primarily

from the 2nd and 7th Army. However, with the decision taken later, the group command; was made up of the 4th, 7th, and 8th Armies. The vanguard forces of the Yıldırım Army Group gathered in Aleppo, and then it was decided to send the forces to the Sinai Front to take the front of the enemy as much as possible.

While organizational changes were made in the army group in the region, it was determined that the British were advancing towards Gaza during the aerial reconnaissance on 25 March 1917. As a result of the measures taken, the First Battle of Gaza, which started on March 26, 1917, ended with the repelling of the British forces. The Second Battle of Gaza took place with the action of the British, who completed their preparations on April 19, 1917. During the British attacks, German aviators were instrumental in guiding and shaping the 4th Army's operation by bombarding enemy lines and conducting continuous reconnaissance activities. At the beginning of the battles, air battles took place between German aviators and British aviators. During one of these battles, a British aircraft had to land. Turkish planes produced 19 sorties in 38 hours between 18-19 April 1917, when the British began the attack, and dropped a total of one ton of bombs on the British forces. The British offensive resulted in their withdrawal after inflicting approximately 6,500 casualties.

In July and August 1917, in addition to the 300th Pasha Aircraft Company, the 301, 302, 303, and 304th air units were assigned to the Sinai Front to provide air support to the Yıldırım Armies Group Command. 80 airmen and 800 mechanics were assigned to these air companies. personnel was added. In addition, 40 reconnaissance and 16 hunting aircraft were given to the companies. It took 10 weeks for the aircraft units to move to the front. Eight aircraft became unusable during transport by train. It was learned that the presence of British forces on the Sinai Front increased after the Yıldırım Army Group Command was established. Upon this development, it was decided to defend the Iraqi Front, but to attack the Sinai Front. At the time of the decision to attack, the 300th and 301st Airborne Troops took their places in Ramle, the 302nd Airborne Troops Elsafer, the 303rd Airborne Troops Ettine, and the 304th Airborne Troops took their place in Arakelmensir. In the same period, the British supported the ground troops with two aircraft companies and a balloon company.

On the morning of October 31, 1917, the British attacked the whole front. This attack on the British was also supported by the air troops. After the sudden attack by the British, Birüssebi was lost. The Third Battle of Gaza, which took place on 6-7 November 1917, ended with the Ottoman forces losing Gaza. Caught unprepared during the battles, the German air fleets had to withdraw to Central Palestine. About 40 German aircraft participated in the Third Battle of Gaza, and 25% of the aircraft in the inventory were lost during the battles. In addition, during the battles, 17 pilots and 7 people were injured, and 11

airmen lost their lives. On December 2, 1917, the Pasha Aircraft Divisions launched a joint attack on the British airfield around Julis with 20 planes. Later, the British troops in the coastal region were bombed. While the air operations and activities were continuing, the British captured Jerusalem on 9 December 1917. After the loss of Jerusalem, the German air troops moved from Arakelmenshir to Ettine and Ramle and Tulülkerim.

The British attack, which started with a severe air attack on September 19, 1918, was successful and the Ottoman troops were defeated and had to retreat to the north. As a result of the rapidly developing British offensive, Jenin and Afule were sold out. Thereupon, the personnel of the 301st and 304th Air Corps were captured by the British. Meanwhile, the personnel who were able to escape from the 302nd and 303rd Airborne Troops came to Der. With the 302nd, 303rd, and 305th air divisions brought together here, air operations were carried out against the rebel elements and the region was prevented from falling into their hands. When Der'a was under the threat of invasion by the British Army, the available aircraft were transferred to Rayak. The aircraft brought to Rayak served for a while by supporting the retreat activities of the Ottoman forces. After Rayak came under the threat of invasion, the air units were transferred to Homs, Hama, Aleppo, and later to Muslimiye. During the transport, many of the Ottoman airplanes were broken and lost.

The withdrawal of the Ottoman forces ended when the 7th Army led by Mustafa Kemal (Atatürk) Pasha stopped the British in the north of Aleppo. Meanwhile, as a result of the negotiations with the Allied Powers on October 30, 1918, the Armistice of Mudros was signed. Thus, the battles in the region ended, and the German aviators left the country.