

HAVACILIK, HAVA GÜCÜNÜN DOĞUŞU VE BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞINA ETKİSİ

Osman YALÇIN*

ÖZ

Havacılık kavramı çok yakın zamana kadar Wright kardeşlerle özdeşleşmiş ve ilk uçağın uçuşu milat kabul edilmiştir. Bu duruma bazı ülkelerde itirazlar olmaktadır. Hemen her ülke havacılığı kendine mal etme iddiasındadır. Avrupalılar genel olarak Yunan efsanelerini kabul etmiş gözükmemektedir. Oysa havacılık insanlığın ortak birikimidir. Modern havacılık balonla güç kazanmış takiben planörle gelişmiştir. Nihayetinde uçağın icadıyla insanlık tarihinin şekillenmesine tesir edecek kadar önemli hale gelmiştir. Balonlar ve uçaklar Birinci Dünya Savaşı'nda ordularda aynı zamanda kullanılmıştır. Balonlar zamanla uçak karşısında konumunu kaybetmiş olmasına rağmen 1930'lara kadar adından söz ettirmiştir. Hava araçlarının askeri maksatla kullanılması ile harplerin mantığı ve etki alanı da köklü değişiklikler geçirmiştir. Savunma yerini taarruza bırakmıştır. Topyekün harp konsepti bütün devletlerin kaçınmayacağı kadar etkili olmuştur. Havacılık bir yüzyıl evvel demir yolunun etkisine benzer bir etki ile güçlü devletlerin milli hedeflerine ulaşma vasıtası olmuştur ve halen de öyledir. Bu kapsamda Osmanlı devleti bu yeni sahanın muhtemel etkilerinin sonucunu ilk gören ülkelerden biridir. Ne var ki, ekonomik ve sanayii yetersizlikler tedbir alınmasına en büyük engeli oluşturmuştur. Hava gücü, Birinci Dünya Savaşı sonuna doğru önemli bir savaş unsuru olarak orduların dikkatini çekmiştir. Burada edinilen tecrübeler ile askeri havacılık kısa zamanda öngörülü orduların en önemli unsuru haline gelmiştir.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı Devleti, uçak, balon, planör, uzay

* Yrd.Doç.Dr., Hv.Öğ.Yb., HHO Dekanlık, As. ve Sos. Bil. Böl. Bşk. V., E-posta: oyalcin@hho.edu.tr

AVIATION, EMERGENCE OF AIR FORCE AND ITS EFFECT ON THE FIRST WORLD WAR

ABSTRACT

The term of aviation has been associated with the Wright Brothers until earlier times and the flight of the first aircraft is accepted as the milestone. There are some objections against this situation. Europeans are generally seemed to accept the Ancient Greek myths. In fact aviation is humanity's common heritage. Modern aviation gained strength with air baloon and developed with gliders. In the end, aviation became as significant as to influence the history humankind with the invention of aircraft. Air baloons and aircrafts were used in World War I at the same time in armies. Eventhough air baloons lost its place compared to aircrafts, the made themseves heard until 1930s. Usage of aircrafts for military purposes intelligence of warfare and its effect size also changed dramatically. Defence was replaced with attack. The concept of total war became as effective as none of the countries would escape. Aviation like the influence of railway a century ago became the tool of reaching the national aims of the powerful countries and still is. In this respect, Ottoman Empire was one of the countries which experienced the possible effects of this new field. However, economic and industrial insufficiencies caused the biggest barriers to take precautions. Today, aviation provides the the expansion upwards and this soul gets its power from the experiences gained from World War I.

Keywords: Ottoman Empire, Aircraft, Air baloon, glide, space

Giriş

Havacılık insanlık tarihi kadar kökleri derin, insanlığı etkileme bakımından ise yalnız 100 yıllık bir geçmişe sahiptir. 1903'ün son ayında bir motorlu uçak ile başlayan havacılıktaki köklü değişim, 37 yıl sonra yalnız General Motors'a bağlı Allison Engineering'in ayda 1000 motor üretecek kapasiteye gelmesi ile önemli bir sektöre dönüşmüştür¹. Keza Ford fabrikası da ayda 1000 civarında uçağı üretecek bir seviyeye gelmiştir. Bu baş döndürücü gelişmeler şüphesiz ki, 1000 yıllık bir brikimin sonunda mümkün olmuştur. Şüphesiz bu gelişme birden olmadı. Doğu ve Batı dünyasında bir çok gelişme oldu. Bu çalışma 28 Mayıs 2014 tarihinde İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Araştırma Merkezi tarafından düzenlenen "100. Yılında Birinci Dünya Savaşını Hatırlamak" konulu seminerde sunulmuş takiben "Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı Devleti" isimli kitapta yalnız savaş uçakları ve balonlar olarak incelenen çalışma genişletilerek hareketi ve

¹ İhsan Tayhani, *Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayii (1923-1950)*, THK Basımevi, Ankara, 2001, s. 207.

lojistik konuları da kapsayacak şekilde yeni bir çalışma olarak hazırlanmıştır.

1. Batıda Havacılık Alanında İlk Çalışmalar

Avrupa'nın coğrafi olarak son bin yılda istilaya uğramaması bilgi birikimine katkı sağlamıştır. Zamanla standardize edilen metodolojiler ve kayda geçirilen bilimsel çalışmalar günümüz hava ve uzay gücünün oluşmasına esas teşkil etmiştir.

Bilim ve medeniyet yalnız bir milletin veya topluluğun eseri olarak görme anlayışı doğru değildir. İnsanlığın gelmiş olduğu seviyeye, tarihte iz bırakmış her milletin kattığı değer vardır. Ne var ki, 17. asırdan itibaren Avrupa merkezli bilimsel gelişmeler ön plana çıkmış ve bu durum bütün gelişmelerin Batı Avrupa merkezli olduğu şeklinde bir imajın oluşmasına neden olmuştur.

Ortaçağ Avrupa'sında hayvanların büyük kulelerden uzun ve büyük çarşafıya bağlanarak aşağı bırakıldığı, çarşafın içindeki canlıyı havada tutarak daha yavaş indirilmesine yaradığına inanılmaktaydı. İnsanların uçuş denemeleri de oldukça eski tarihlere dayanmaktadır. Aynı zaman diliminde bir taraftan doğuda Cevheri gibi araştırmacılar ortaya çıkarken, Batıda da örneğin İngiltere'de 1020-1040 arasında Papaz Oliver of Malmesbury'nin, Manastır Kulesinden yaptığı kanatla uçuş teşebbüsü bulunmaktadır.



Ortaçağ zaman diliminin son dönemleri; bir çok bilim dalında, teknolojide ve kültürde olduğu gibi havacılık alanında da Avrupa için önemli atılımların yapıldığı bir dönemdir. 10'uncu asırdan itibaren bir çok bilim adamı tarafından temeli atılan uçuş çalışmaları zamanla evrensel bir nitelik kazanmaya başlamıştır.

12. yüzyıl batı dünyasında, doğuyu tanıma dönemi olarak geçmiştir. Bu bakımdan, Avrupa medeniyeti kendini Amerikan medeniyetinin temeli sayarken, Avrupalılar da doğu medeniyetinden istifade etmede oldukça başarılı olmuştur. İşte bu süreçte ortaya çıkan Leonardo da Vinci disiplinlerarası çalışmaları ile havacılıkta ayrı bir ehemmiyete haizdir. Vinci, kuşları incelemiş ve insanların da bir gün bu benzerlikten yararlanacağını, kuşlar gibi uçamayacağını ancak kanatlara can

vereceğini iddia etmiştir. 150 civarında aracı ve 3500 kelimelik metni ile havacılık tarihinde önemli bir isimdir. Papaz Dr.Wilkins (1614-1672) de 1634'te bastırıldığı, “**Yeni Bir Dünyanın Keşfi**” isimli eserinde insanların bir gün uçabileceğini ve Ay'a gideceklerini iddia etmiştir. Eserinde yine Türklerin uçtuğuna dair bilgiler yer almaktadır².

1627'de Almanya Tübingen şehrinde yaşayan Friedrich Fleyder, uçuş başarısızlığının ümitsizliğe neden olmamasını yazmış ve özel eğitilecek çocukların mutlaka uçabileceklerini iddia etmiştir. 17. Yüzyılda, Avrupa'nın her ülkesinde insanlar uçuşa yönelik çalışmalar yapmışlardır. Kuşların ağırlıklarını, kanat aralıklarını ölçmüşler ve bir makine yaparak bununla denemeler yapmışlardır. Roketlerin hareketi ve yükselişi, uçuş yapmaya ilham olmuştur. Fatih Sultan Mehmet döneminde önemli çalışmalar yapılmış, İstanbul'un Fethinde uygulanan başarılı ve Bizanslı şaşırtıcı taktikler başta olmak üzere yeni metodlar ile yöntemler elde edilmiştir. Fransız tarihçi Benoit Mechin, Fatih'in bugünkü V1 Roketleri benzeri silahların ataları sayılacak silahları olduğuna çalışmalarında yer vermektedir³. Bilimsel olarak havacılık çalışmaları yoğun olarak 15. yüzyılda başlamış ve 400 yıl sonra endüstriyel bir güç olarak ortaya çıkmıştır.

2. Dünyada Havacılık Efsaneleri

Sümerler, Mısırlılar, Çinliler, Eski Yunanlar, Endülüsler, Türkler başta olmak üzere bir çok millet günümüz bilimine önemli katkılar sağlamıştır. Çin hikayelerinde gökte arabalarla dolaşanlardan bahsedilir. Sıddıkur, Hint efsanelerinde uçan mekanik araçlara değinir, Şeyhname'de ise İran'da hükümdar Keyhüsrev'in dört turna kuşu vasıtasıyla göğe yükselmesinden bahsedilir. Keza, Arap efsanelerinde de uçuşa yönelik oldukça fazla bilgi yer alır. Yunanlarda Deodalus ve İkarus efsanesi yer alır. Kral Minos ile Minotor isimli boğa hikayesi iyi tanıtımı yapılan ve günümüz havacılığına başlarken araştırmacıların değinmeden geçemedikleri hikayelerden olmuştur.17. Asırda Flaman ressamların uçuşa yönelik yaptıkları resimler bulunmaktadır. Afrika'da, “Kibaga” isimli bir savaşçı da uçarak havadan düşman üzerine taşlar atarken, düşmanlar ok yağmuru ile Kibaga'yı düşürmeyi başarırlar. Roma İmparatorluğu döneminde uçmaya teşebbüs edenler olur ve bir çoğu hayatını kaybeder. Çinli

² Yavuz Kansu-Sermet Şensöz-Yılmaz Öztuna, **Havacılık Tarihinde Türkler 1**, Hv.Bsm.ve Neş.Md.lüğü, Ankara, 1997, s. 27.

³ Kansu vd.,**a.g.e.**,s.33.

general Han Sin, kuşattığı şehrin uzaklığını görmek için uçurtma uçurarak mesafe hesaplaması yapmasıyla ünlüdür⁴. Bu hikayelerin her biri havacılığın doğuşuna ilham olmuştur. Örneğin Kibaga'nın hikayesi günümüz hava savunma ve hava taarruzu mantığından daha farklı değildir. Makedonya Cephesinde yapılan bir hava savunma faaliyeti buna iyi bir misaldir. Siyam'da canbazların direklerle çıkarak iki şemsiye açıp, şemsiyelere paraşüt vazifesi yaptırarak yere indikleri, Kamboçyalıların ise içi hava dolu kağıttan balonları yüzyıllardır uçurdıkları bilinir.

2.1. Doğu Dünyasında Bilimsel Çalışmalar

Günümüzde Uzayın derinliklerine ulaşan ve uzaydan her alanda yararlanan insanlığın bu seviyeye gelmesinde, son bin yıl içinde doğu dünyasının yetiştirdiği bilim insanlarının önemli katkıları olmuştur. Doğuda Malmesbury'den 20 yıl kadar önce bir çok bilimi öğrenmiş olan İsmail Cevheri 1002 yılında Nişabur Ulu Camii'nde uçuş teşebbüsünde bulunmuştur. İmam Cevheri uçuş öncesi; "Ey ahali, bu dünyada emsali bulunmayan bir eser keşfettim, gelecek insanlar için bir ilmi tasavvuru deneyeceğim. Benden evvel kimseye bu teşebbüs nasip olmadı." şeklinde bir açıklamada bulunarak kendini boşluğa bırakmış ve başarısız olarak şehit olmuştur. Bu bakımdan kendisi, Türk Havacılık tarihinin ilk hava şehididir. Keza bu olaydan 25 yıl kadar evvel Endülü's'de İbn-i Firnas benzeri denemeler yapmıştır⁵.

Kadıze (1337-1412), Ali Kuşçu, Mirim Çelebi, Ahmet b. Ferzani, Piri Reis, Katip Çelebi, arzın küresel olduğunu yazan Mahmut b. Ali Sipahi bu alana hizmet eden isimlerdir. Fransız astronomu Laplace'ye; "Uluğ Bey gelmiş geçmiş en büyük astronomdur." dedirten şüphesiz Uluğ Bey'in çalışmalarıdır. Keza Uluğ Bey'in Doğançibaşısının oğlu olan Ali Kuşçu da dönemin önemli simalarındandır. Fatih tarafından İstanbul'a gelmiş ve Ayasofya Müderrisi olarak atanmıştır. Ali Kuşçu, öğrenciler yetiştirmiş Mirim Çelebi ve Takiüddin gibi alimlerin yetişmesini sağlamıştır⁶.

Türklerin İmam Cevheri'den sonra da havacılıkla ilgili heyecanları sürmüştür. 1159'da Bizans'ta uçmaya çalışan Doğulu Siracettin, Sultan IV.

⁴ A.g.e., s.12-17.

⁵ Cemal Anadol-Nazile Abbasli-Fazile Abbasova, **Türk Kültür ve Medeniyeti**, Türkiyem Dergisi Yay., İstanbul, 2002, s. 554-556; Kansu vd., a.g.e., s. 17-19.

⁶ Anadol-Abbasova, a.g.e., s.397-420; Yavuz Unat, "Türklerde Astronomi", **Türk Hava Kuvvetlerinin 100'üncü Yılı Uluslar arası Tarih Sempozyumu 8-10 Şubat 2011**, Ayrıntı Basımevi, Ankara, 2013, s. 16,17.

Murat döneminde uçan Hazerfen Ahmet Çelebi ile ilk füze denemesi olarak da değerlendirilecek Lagari Hasan Çelebi'nin çalışması, Molla Uzun Hasan, Veli Direko ve Ahmet Hocanın 1800'lerin başlarındaki çalışmaları ile son olarak da 1861'de uçuş teşebbüsünde bulunan Bebekli Atıfın çalışmasını burada ismen anmakla yetinilmiştir⁷. Hazerfen Ahmet Çelebi ve Lagari Hasan Çelebi'nin uçuş teşebbüslerinin Evliya Çelebi Seyehatnamesinde yer aldığını belirtmek gertekir. Bu kişilerin çalışmaları ne kadar iyi tanıtılırsa şüphesiz havacılıktaki haklı öncülükleri teslim edilmiş olacaktır. Başarılarını desteklemek mümkün olmadığı gibi kişisel çabaları bıraktıkları izleri de yaşatılamamıştır⁸. 17. yüzyılda Osmanlı İmaratorluğunda şenliklerde yapılan havai fişek gösterilerinde, gökyüzünde oluşturulan şekiller oldukça zor ve dikkate değer gelişmelerdir. Of kazasında yaşayan Veli Direko, arkadaşı Ahmet ile planör yapmış ve kullanmıştır. Keza Bebekli Atıf Bey isimli bir kişinin de Sultan Abdülaziz döneminde uçuş teşebbüsünde bulunduğu bilinmektedir⁹. 1897'de Almanya'da eğitim gören Türk zabiti Mehmet Rüştü, balon ile uçan ilk Türk subayı olmuştur¹⁰.

Sonuçta, aynı zaman diliminde farklı coğrafyalarda insanlar ortak eğitim almamalarına, birbirlerinden haberdar olmamalarına rağmen uçmaya yönelik çalışmalar yapmışlardır. Burada bir durum tespitinde bulunmak gerekirse, bahsedilen olaylar kayda geçen ve tarihe intikal etmiş olaylardır.

3. Balonun Gelişmesi ve Savaşın Bir Unsuru Olarak Tarihte İlk Kullanımı

Balonu ilk defa başarılı bir şekilde uçurmayı ve kayda geçirmeyi Joseph Montgolfier gerçekleştirmiştir. Kardeşi Etienne de ona yardım etmiştir. 1782 yılında ilk denemelerini ev içinde 2 m³'lük balonlarla yaparlar. Takiben dışı kağıtla kaplanmış 800 m³'lük balon yapılmıştır. Yün ve saman yakılarak sıcak hava ile balon şişirilmiş ve 1500 metreye kadar yükselmesi sağlanmıştır¹¹. 10 dakika sonra ısınan balon ateş alarak yanmış olmasına rağmen ilk uçuş başarı ile gerçekleşmiştir. Bu dönemde Paris'te Fizik Profesörü Charles (1746-1823) havadan hafif hidrojen gazı ile balon denemesini yapmaya karar verir ve başarı elde eder. Uçuşlarında balonun altına asılan sepete koyun, horoz ve ördek konularak ilk canlıların da uçuşu

⁷ Anadol-Abbasova, a.g.e., s.554-562; Hürkuş, a.g.e., s.11; Kurter, a.g.e., C. I, s.19.

⁸ M.Bahattin Adıgüzel, *Gökteki Venüs Ali Yıldız*, THKİ Ankara, 2004, s. 12,13.

⁹ Kansu vd., a.g.e., s.88.

¹⁰ A.g.e., s.67-74.

¹¹ Ajun Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi Cilt-I (1910-1914)*, Hv.Bsm.ve Neş.Md.lüğü, Ankara, 2009, s.17.

başarısı elde edilir. 15-17 Ekim 1783'te Pilatre Rozier halata bağlı olan balonla 25 metre yükselerek 4 dakika kadar havada kalmayı başarır. 19 Ekimde Giroud de Villette'yi de uçuran Rozier'in bu uçuşu önemlidir. Gazeteci Villette, uçuşta balonların askeri amaçlı olarak kullanılabilceğini söylemesi önemli bir gelişme olmuştur. Kısa sürede balon geliştirilmiş, Charles'in uçtuğu balon verniğe batırılmış, ipek kumaştan dikilmiştir. Charles ilk defa subop kullanmış ve safra atarak yükselme sağlanmış ve balon altına sepet bağlamıştır. İnişte kullanılmak üzere bir gemici çıpası da balona dahil edilmiştir. Yükseklerde balon zarfının yırtılmasını engellemek için subop açılarak gaz çıkarılması düşünülmüştür. Prof. Charles'in uyguladığı bu prensipleri bugün bile çok ilave edilen bir şey olmamıştır. Dönemin baloncularından Blanchard ise sepet ile balon arasına bir paraşüt ekleyerek inişi yavaşlatmayı düşünmüştür. 4 Haziran 1784'de Madam Thibe'nin Gustave isimli Montgolfier tipi balonla uçuşu ise ilk defa bir kadının uçuşu olmuştur¹².

Havacılıkta gelişmeler yirminci yüzyılın ilk çeyreğine kadar Fransa merkezli olmuştur. İngilizler, denizle alakalı olmayan her şeye şüphe ile baktıkları için balonlara kayıtsız kalırlar. Bu nedenle III.George'nin huzurunda 1783'te balon uçurulmuş ve havacılık dünyasının gelişmekte olduğuna iknaya çalışılmıştır. 13 Haziran 1785'te Pilatre De Rozier ve Romain Kardeşlerin uçuşunda balon 25'inci dakikada ateş almış ve her ikisi de hayatını kaybetmiştir. Bu olay ilk hava kazası olarak tarihe geçmiştir. 1783-1900 yılları arasında 20.000 kişi havalanmış, 117 yılda kazalarda hayatını kaybeden kişi sayısı binde bir oranla 20 kişi olmuştur¹³. Bu oran havacılığın emniyet ve güvenilirliği açısından dikkate değerdir.

19. yüzyılda önemli bir gelişme paraşüt olmuştur. Napolyon ile aynı yıl doğan (1769 doğumlu) Fransız Garerin, Fransız İhtilalinde orduda komiser iken esir alınmış ve kaçmak için paraşütün ilk örneklerini geliştirmeye çalışmıştır. Esarettten serbest kalınca bunu geliştirmiştir. 1800'lü yıllarda artık balonlarla 800 km. mesafeye gidebilen ve 18 saat havada kalan balonlar görev yapmıştır. Balonla Atlantiğin geçişi için projeler üzerinde çalışılmıştır. Rus Çariçesi II. Katherina, döneminde havacılıkla ilgilenilmesini yasaklamıştı¹⁴. Auguste Andree isimli İsveçli mühendis, Kuzey Kutbu bölgesine balonla uçarak varmaya çalışmış, kendisine meşhur Nobel destek çıkmıştır. 80 gün havada kalacak 4.500m³'lük bir balon tasarlamış ve bir

¹² Kansu vd.,a.g.e.,s.49.

¹³ A.g.e.,s.53.

¹⁴ A.g.e.,s.54-56.

arkadaşı ile birlikte seyahate çıkmıştır. Bir çok aksaklıklar ile karşılaşır ve kendilerinden balon parçalarının bulunduğu tarihe kadar 50 yıl kadar haber alınamamıştır. Auguste Andree ve arkadaşı uzun kuzey yolculuğunda kaybolurlar¹⁵.

Roketler de bu dönemde önemli bir diğer silah sistemi olarak önem kazanır. Kırım Savaşı esnasında müttefikler roketi Ruslara karşı oldukça cömertçe kullanmışlardır. Ruslar ise kendi yapımları olan kaba ve daha etkisiz roketleri ile cevap vermişler fakat fazla bir etkisi olmamıştır. Yalnız Fransızların 24.000 roket mermisi bulunuyordu. Sivastopal Savaşı tecrübesi ile kullanım pratikliği zor olan roketi gözden düşürürken, 20. Yüzyılın ortalarına doğru özellikle menzillerini artıran topların gelişimi roketleri gözden düşürmüştür¹⁶.

Balonlar ilk defa 1794 Avusturya-Fransa Harbinde keşif maksatlı olarak Napolyon döneminde kullanılmıştır¹⁷. Kısa süre sonra ordularda bir savaş aracı olarak gözetleme maksatlı kullanılmaya başlanmıştır. Amerikan iç savaşında dönemin başkanı Lincoln, Baloncu Lowe'ye askeri balon sınıfını kurma görevi vermiş ve sivil olan bu kişiler orduya alınarak askeri ünvanlar verilmiştir. 1863 Mayısındaki son savaşta, Yorktown Savaşı'nda, baloncular bir gece yükselişinde Yorktown şehrinin boşaltılmasını rapor etmişlerdir.¹⁸ Sanayileşmiş ülkeler bakımından değerlendirildiğinde balonların 19'uncu asırda yapılan savaşların vazgeçilmez unsurları haline geldikleri görülür.

1866 Brezilya-Paraguay Savaşı, 1870 Fransız-Alman Savaşı, İngiltere'nin 1885 yılında Afrika'da yapmış olduğu savaşlar bunlardan bazılarıdır. Askeri bir teşkilat olarak; 1879'da İngiltere, 1885'te İtalya, 1884'te Almanya, Rusya ve İspanya, 1886'da Çin, Hollanda ve Belçika, 1889'da Danimarka, 1890'da Avusturya ve Japonya, 1893'te Amerika ve 1897'de İsviçre askeri balonculuğu ordu yapısına dahil etmiştir¹⁹. Bu

¹⁵ A.g.e.,s.56-60.

¹⁶ Kansu vd.,a.g.e., s.76,77.

Takiben V1 ve V2'lerin gelişmesi ile uzaya yönelik çalışmalarda roketler yeni bir misyon üstlenmişlerdir.

¹⁷ Kurter, a.g.e., C. I, s.31;Yalçın,THHST 2013, s.8.

¹⁸ İngilizler, Amerikan bağımsızlık savaşı sürecinde roketi kullanıcılar ve 1812'de Fort Mac Henri Kalesinin bombardımında İngilizler Erbus Roket Atış Gemisinden istifade ile kaleyi roket atışı ile dövdüler. Francis Scott Key buradaki sahnelerden ilham alarak Amerikan milli marşının güftesini yazar. Güftede yer alan; "Roketlerin kızıl ışığı, patlayan bombalar." ifadesi buradaki olayları anlatır. Takiben Amerikan Kongresi 1931'de çıkardığı bir kanunla Francis Scott Key'in eserini milli marş olarak kabul etmiştir.

¹⁹ A.g.e.,s.74-76.

bakımdan modern havacılıkta ilk uygulamaların balonlarla sağlandığını belirtmek gerekir.



İstanbul'da Balon Uçuşu(1785)

Balonculukta, Kont Ferdinand Zeppelin 1875'te rijit bir balonun etüdünü yapmış ve 1898'de patentini almıştır. İçi baloncuklarla dolu olan bu balonlar kabili sevk olma imkanı sağlıyordu²⁰. Kont Zeppelin 1900 yılında imal ettiği ve kendi adıyla anılan balonu denemiş ancak üzerinde 5 yıl daha çalışması icap etmiştir. Aynı tarihlerde Almanlar Parsival ve Gross isimli mühendislerine askeri maksatlı sevk edilebilir balonlar yaptırdılar. 1906-1914 yıllarında Parsival balonu muhtelif ordularda kullanılmıştır. Türk ordusu da bir tane almıştır. Bnb. Gross'un balonu yarı

rijitti²¹. Gross'un balonları, Parsival kadar gündemde olmamıştır. Yüzyılın başında dünyada tartışılan konu balon mu önemlidir, uçak mı önemli konusuydu. Fransızlar balona, Almanlar ise uçağa iltifat etmeme yönünde bir temayül göstermişlerse de birçok ülke, her iki sisteme de yatırım yapmıştır²².

3.1. Osmanlı İmparatorluğunda Balon Uçuşu

İstanbul'da ilk defa Paris'te yapılan uçuştan iki yıl sonra 1785'te balon uçuşu gerçekleşmiştir²³. Mart 1785'te İranlı bir Fizikçi, Osmanlı Sultanı huzurunda balonuna 2 Türk'ü de alarak havalanır ve 120 km. uçarak Bursa'ya iniş yapar. Bursalılar bu olağanüstü olay karşısında dehşete düşerler. Kendilerini günahlarının çokluğu nedeniyle, Hz. Peygamberin cezalandırmaya geldiğini sanarak secdeye kapanırlar. Hiçbiri uzun süre yerinden kalkamaz ve uzun süre sonra iki kişi bütün cesaretlerini toplayarak kalkarlar. Durumu Vali Paşa'ya haber verirler. Takiben Paşa, balonları kontrol altına aldırır²⁴. Balonla ilk uçan Türk devlet adamı Polonya Elçisi İbrahim Paşa'dır. 1789'da Varşova'da balon uçuşu yapmıştır. Osmanlı devleti idarecilerinin teknik gelişmelere olan ilgisi olumlu ve dikkate değer bir durumdur.

²⁰ Kurter, a.g.e., C. I, s.18.

²¹ Kansu vd.,a.g.e.,s.109;Şekil değiştirmeyen, formunu koruyan cisimler.

²² A.g.e.,s.110.

²³ Kurter, a.g.e., C.I, s.28.

²⁴ Kansu vd.,a.g.e.,s.61.



İKDAM, 28 Temmuz 1941

1802'de Barley ve De Vigne isimli 2 İngiliz İstanbul'da uçuş yaparlar. Sultan III. Selim zamanında gerçekleşen bu olaya Sultan III.Selim büyük ehemmiyet vermiş ve destek vermiştir. Dolmabahçe Sarayı önündeki meydan hazırlanır ve uçuş 17 Eylül 1802'de yapılır. Balon, Saray önünden kalkar ve Florya'ya iner. Bu dönemde

Polonyalı Kont Andrioli Grosetti Zambecari'nin(1756-1812) çalışmaları da oldukça önemlidir.²⁵ 1825'te Selim Ogat isimli Osmanlı vatandaşı, Montgolfier isimli bir balonla İzmir'de uçtuğu bilgisi Dolffus'un havacılık tarihinde yer almaktadır. Baloncu Godard, 1859'da uçmak için İstanbul'a gelmişse de uçuş mümkün olmamıştır²⁶. Almanya'ya tahsil için giden Yüzbaşı Rüştü'nün basında yer alan ve yabancı bir ülkedeki balon uçuşunu anlatan hikayesi Türk havacılık tarihinde ilklere aittir.²⁷

İtalyan Baloncu Comaschi, 8 Temmuz 1844'te yaptığı başarılı İstanbul denemesinden sonra 6 Haziran 1845'te Sultan Abdülmecit zamanında Sultan 2. Mahmut'un kızı Adile Sultan'ın düğününde Haydarpaşa'dan havalanmış ve Karadeniz'de kaybolmuştur. İstanbul bu dönemde önemli bir merkez olduğundan, balonlar sıklıkla İstanbul'a gelmiş ve gösteriler yapmışlardır.

²⁵ Hukukçu olan Zambecari, Türklerle boy ölçüşmek için İspanya Bahriyesine yazılır ve bazı muharebelere katılır. İlk seferine bazı yararlıkları olmuş ancak ağır yaralı olarak Türklere esir düşmüştür. Küreğe vurulmak üzere İstanbul'a getirilen Zambecari iki defa kaçma teşebbüsünde bulunur ancak başarısız olur. Fidyelerini vererek ülkesine döndüğünde balonculukla ilgilenmeye başlar. 7 Ekim 1803'teki uçuşunda balonda lamba devrilip, şarap isirtosu ateş almış ve ekip zarar görmüş halde Adriyatik denizine düşmüşler, balıkçılar tarafından kurtarılmışlardır. Sepet ile balonun iplerini kesmiş olduklarından balon buradan rüzgarın etkisiyle Osmanlı topraklarına doğru sürüklenir ve Bosna'da "Bihke Kalesi" yakınlarına düşer. Halk büyük panik yaşar ve yine Bursa halkının gösterdiği tepkiler gösterilir. Vali Ebubekir Paşa, balonu İstanbul'a göndermiş ve halkı yatıştırmaya çalışmıştır. Zambecari, başına gelen talihsizliklerden yılmamış ve çalışmalarını sürdürmüştür. Prusya Kralından destek almış ve 1812'de yeni uçuşunda yine lamba dallara takılıp devrilerek düşüp ateş almasıyla balonda yangın çıkmış ve Zambecari'nin beli kırılmıştır. En talihsiz havacı olarak tanınan baloncu bu olayda hayatını kaybetmiştir.

²⁶ Kansu vd.,**a.g.e.**,s.63-65.

²⁷ **İkdam**, 28 Temmuz 1941(Yüzbaşı Rüştü'nün Balonla, Almanya'da Uçuşuna Dair Basında Yer Alan Makale)

Sultan Abdülaziz döneminde İstanbul'da bir çok gösteride bulunan ve 20 Mayıs 1871'de yapılacak gösteride yaşanan talihsizlik nedeniyle baloncu Amerikalı Mr.Weise ile halkın tartışması basında yer almıştır. Bu olayda gaz yetersizliği nedeniyle balon uçurulamamış, halk da olay çıkararak uçuşu yapamayan baloncudan parasını geri almıştır²⁸.

Kabil-i sevk balonların kullanımı ile birlikte serbest balonlar sportif amaçlı olarak kullanılan araçlar olarak kalmışlardır. Uçak ve balon üzerine başlayan tartışmada Osmanlı ordusu tercihini yaparken de hangisinin alınması gerektiği hususu askeri otoritelerce tartışılmıştır. Paris askeri ataşeliği uçağı, Berlin askeri ataşeliği ise balonun alınması yönünde telkinlerde bulunmuş, Osmanlı devleti karar vericileri de diğer bir çok ülkenin yaptığı gibi balon ve uçakları birlikte envanterine almayı tercih etmiştir. Ancak uçak daha ağırlıklı yer almıştır. Bunu envantere giren uçak ve balon miktarından anlamaktayız.

4. Savaşların Yöntem ve Yönetimini Etkileyen İcat: Uçaklar

Uçaklarla ilgili çalışmalara çok eski tarihlere kadar gitmekteyse de şüphesiz uçaklarla ilgili önemli gelişme 18. Yüzyılın sonlarında başlamıştır. Uçaklar üzerinde onlarca bilim insanı çalışmalar yapmışlar, büyük çabalar göstermişler ve riskli denemeler yapmışlardır. Bu çalışmalarda kuşların kanat çırpmasından ilham alınmış ve bu metodla bir uçak tasarımı üzerine yoğun çalışmalar yapılmıştır. Bu bakışı yıkan en önemli gelişme İngiliz Sir George Cayley'in (1773-1857) öngörülü çalışmaları olmuştur. Cayley, 1796-1855 yılları arasında 55 tayyare etüt ve projesi geliştirmiştir. Cayley; çırpılan kanatları uçuş için yeterli bulmamış ve uçuş için az bir kuvvete ihtiyaç duyulacağını savunmuştur²⁹.

Jean De Lowrier isimli mucit tarafında 1863-1865 arasında; bir tayyare, bir tepkili motor ve füze dinamik dediği üç aracın projesini tescil ettirdi. Bu dönemde tepki ile çalışan motorlu araçlar üzerinde çalışmalar yapılmaya başlanmıştır. 1866'da İngiltere'de Havacılık Kurumu kurulmuş ve aynı yıl Londra Cryristal Palas'ta dünyanın ilk havacılık sergisi açılmıştır. Bu yıllarda uçma becerisi gösterenlere büyük ödüller konulmuş ve havacılıkta yarış yöntemiyle gelişmeler elde edilmiştir³⁰.

²⁸ Kansu vd.,**a.g.e.**,s.63-67.

²⁹ **A.g.e.**,s.76,77.

Hava mukavemetini yenecek bir sistem öngörür, kanat ok zaviyesini istikamet ve irtifa dümenlerini tarif etmiş, cer kuvvetini sağlamak için insan gücü ile çalışmayan pervaneyi tarif etmiş ve buna yan çark demiştir.1808'deki öngörüsüne 1900'lerde ulaşmıştır.

³⁰ Kansu vd.,**a.g.e.**,s.80-82.

Fransız vatandaşı Victor Tanin, 1878’de sıkıştırılmış hava ile çalışan 300 gram ağırlığında bir uçak motoru yapmıştır. Bir uçağa monte edilen motor ile uçak 1,5 metre kadar yükselmeyi başarmıştır. Fransa’da bir diğer havacılık çalışması Clement Ader’in askeri makamlar tarafından desteklenen çalışması ise 1897’de denenmiştir. Pilotu dahil 570 kiloluk bir ağırlıkla deneme uçuşuna çıkmıştır. Avion adındaki uçak iklim şartlarının olumsuzluğu nedeniyle havaalanı kenarındaki parmaklıklara çarparak parçalanmıştır³¹.

Diğer taraftan makineli tüfeğin mucidi Maxim Hiram, İngiltere’ye yerleştikten sonra 1894’te büyük bir uçak yapmıştır. Maxim milyonlarca sterlin sarfederek ilk rüzgar tüneli denemesini de gerçekleştirmiştir. Aynı yıllarda önemli bir gelişme de Otto Lilienthal (1848-1896) tarafından planörün keşfidir. Belki uçağı keşfetmedi ama havadan ağır cisimle uçuşu gerçekleştirmesi önemli bir kırılma noktası olmuştur. 300 metrelik mesafeli 2000’den fazla uçuş yapmıştır. Uçarken havada fotoğrafları çekilen Otto Lilienthal’in fotoğrafları dönemin havacılık araştırmacılarına ilham kaynağı olmuştur³². Lilienthal, uçuş uzunluğunu ileri götüremeyerek motor kuvvetine olan ihtiyaç ortaya çıkmıştır³³. Octave Chanute (1832-1910) da havacılık serüveninde önemli bir kişidir. Lilienthal’in³⁴ sıkı takipçisidir. Çalışmaları ile Wright Kardeşlerin başarılı olmasına vesile olmuştur³⁵.

4.1. İlk Uçaklar ve İlk Pilotlar

Şüphesiz havacılık tarihinde asıl gelişme bütün birikimleri inceleyen, dönemin önemli bilginlerinden olan Chanute ile 200’den fazla yazışması olan Wright Kardeşlere aittir. Wright (Wilbur ve Orville) Kardeşlerin ilkinde 12 saniye süren uçuş denemesi pilotla birlikte 335 kg. ağırlığındaki uçakla mümkün olmuştur. Aynı gün yapılan birkaç uçuş tecrübesi ile başarılı sonuçlar alınmıştır. 59 saniyede 284 metre uçuş yapmak mümkün olmuş ve havadan ağır cismin fiziki olarak havada kalma süreci deneysel olarak tekrarlanmıştır. Bu başarılı sonuçlar, dünyada havacılığın gelişmesi adına önemli bir başarı olmuştur³⁶. Takiben; Kanada’da Ellehamer, Avrupa’da

³¹ Tayhani, a.g.e., s.162,163.

³² A.g.e., s.163; Kansu vd., a.g.e., s.83-85.

³³ Vecihi Hürkuş, 1915-1925 “Havalarıda” Vecihi Hürkuş Tayyareci, Mühendis, 3. Baskı, TVHMD, İstanbul, 2008, s.10.

³⁴ Bir model üzerinde 3900 denemesi olan ve bu uğurda hayatını kaybeden araştırmacıdır. Son sözü; “Kurbanlar verilmelidir.” olur. Kurter, a.g.e., C. I, s.20.

³⁵ Tayhani, a.g.e., s.163; Kansu vd., a.g.e., s.84-88.

³⁶ Kansu vd., a.g.e., s.90-92.

1907'de Farman, Voisin isimli uçağı ile 771 metre uçuş yaparak saatte 53 km. sürat elde etmiştir. Bleriot ise otomobil farı imalatçılığını bırakarak uçağı yönelmiştir. Avrupa'da bir çok girişimci tarafından kısa sürede uçak imalatına büyük bir yöneliş ve talep olurken, denizlere egemen olan İngiltere bu sürece daha geç dahil olmuştur. Uçak imalatı her tarafta süratle gelişirken yapılan birçok şey ilkleri oluşturuyordu. Belirli bir mesafeyi aşabilme, belirli irtifaya çıkabilme, mektup taşıma ve ilgili yerleşimbölgelerine havadan atma bu kapsamdadır. Bu arada kazalar da olmaya başlamış; 1909'da 3, 1910'da 29 ve 1911'de 100 kişi hava kazalarında hayatını kaybetmiştir³⁷.

Yukarıda bahsedilen gelişmeler olurken, hava endustrisi de kısa sürede önemli gelişme sağlamıştır. Maurice ve Henri Farman Kardeşlerle birlikte Bleriot yeni fabrikalar kurmuşlardır. Voisin ortaklığını geliştirmiş, Antoinette, REP, Breguet ve Nieuport fabrikaları ilk modellerini geliştirmeye başlamıştır. Süreç o kadar hızlı olmuştur ki, sıçrama mantığı üzerine başarılı sonuçlar alınan hava araçlarının üretimi her tarafta birden gelişmiştir. 1911'de 1350, 1912'de 1425, 1913'te 1296 uçak imalatı yapılmıştır. Son yıl üretilenlerden 148'i deniz uçağıdır³⁸. 20 Aralık 1909 tarihli Osmanlı Askeri Komisyonu havacılığın hızla gelişeceğini ve Osmanlı Devleti'nin bu gelişmeler dışında kalmamasını önermiştir. Osmanlı devleti gelişmelere kayıtsız kalmamış, Havacılık Komisyonu Başkanı Kurmay Yarbay Süreyya Bey, 1912'de Avrupa gezisinde her ülkede pek çok uçak fabrikasından bahsetmekte ve hangi teknolojiyi almak gerektiği konusunda değerlendirmelerde bulunmaktadır.³⁹

1908 yılında Manş'ın denizden geçişi için 1000 Sterlin ödül konulmuş ve 3 yarışmacıdan Bleriot, 1909'da ödülün sahibi olmuştur⁴⁰. 1909 yılında ise Hava Mitingleri başlamıştır. Hava mitingleri ile uçaklar ticari bir kazanç kapısına da dönüşmüş ve halkın gösterileri izlemesi için bir ücret ödemesi gerekiyordu. Halk uçuş gösterilerine başta büyük ilgi göstermiş ve takiben kanıksamaya başlamıştır. Halk uçuşları, halk yarışları ve 3 tayyareli gösterilerle ilgi çekilmeye devam edilmiştir. Havacılığın sportif amaçlı ve yeni bir spor dalı olarak ortaya çıkması ile bir çok ilk uygulamalar

³⁷ A.g.e.,s.94-96.

³⁸ A.g.e.,s.97.

³⁹ Süreyya İlmen, **Türkiye'de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi**, İbrahim Horoz Basımevi, İstanbul,1947, s.9-15.

⁴⁰ Zekeriya Türkmen, "Türkiye'de Havacılık Teşkilatının Kurulmasında Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa ve Döneminde Gerçekleştirilen Faaliyetlere Bir Bakış", **Türk Hava Kuvvetlerinin 100'üncü Yılı Uluslar arası Tarih Sempozyumu 8-10 Şubat 2011**, Ayrıntı Basımevi, Ankara, 2013,s.31.

gerçekleştirilmiştir. İlk bröve 1909 yılında Fransa Hava Kulübü tarafından verilmiştir. Bir numaralı bröve Louis Bleriot'a verilirken, Glenn Curtiss, Robert Esnault de la Pelterie, Henri ve Maurice Farman kardeşler, Wright Kardeşler (14 ve 15. Bröveler), Breguet, Morane ile 780. Bröveyi alan Fesa Bey'in ve 797 No'lu Bröveyi alan Yusuf Kenan Bey'in bröveleri bu kurumdan tescil edilmiştir⁴¹. Takip eden yıllarda Alp Dağlarının aşılması, Avrupa turu, paraşütle atlama, planörcülükte gelişmeler, ilk tayyare postaları, hava akrobasisi ile hız, menzil ve yükseklik yarışları havacılar arasında önemli ilerleme taşları olmuştur⁴².

1913 yılında Rusya'da İgor Skorsky, üç kişilik dört motorlu olan o tarihe kadar imal edilen en büyük uçağı imal etmiştir. 100 BG'lik motorlarla ilk uçuşunda 10 dakika havada kalmış takiben 52 başarılı deneme daha yapmıştır. Rus Hükümeti, kendi vatandaşları arasından çıkan bu girişimci ruha destek çıkmış ve 10 adet sipariş vermiştir. Paraşütle atlamasıyla tanınan Pegoud ise, Bleriot tayyaresinin sağlamlığını ispatlamak için 3 Eylül 1913'te ters uçmayı başarmıştır. 21 Eylül'de tonu hareketi yapmaya başlamış, nihayet viril ve luping hareketleri yapmayı başarmıştır. 1914 başlarında 50 pilot luping ve akrobasi yapabiliyordu. Bu hareketler Birinci Dünya Savaşı'nda hava muharebelerinde oldukça katkı sağlayan gelişmeler olmuştur⁴³. Osmanlı pilotlarından Tğm. Fazıl Bey 1914'te ilk akrobatik hareketleri yapmaya başlamasıyla bu alanda Türk havacıların ilk akrobasi yapan pilotu olmuştur.

Tranchard, 1916'da General Douglas Haig'le havacılık hakkında konuşmasında, "Uçaklar bir taarruz silahı olup, savunma için yapılmamıştır. ... Düşmanlarımız devamlı olarak düşman hatlarının gerisine taarruz etti, hava alanlarını bombaladı düşman hatlarının oldukça gerilerindeki önemli yerlere taarruz etti."⁴⁴ der. Oysa Haig kısa süre önce uçaklara karşı oldukça umutsuz araçlar olarak bakmıştı.

5. Havacılığın Gelişmiş Bazı Ordularda Teşkilatlanma Süreci

İlk askeri uçak Amerikan ordusunda yer alır. 1909'da başlayan bu süreç kısa zamanda diğer devletler tarafından da dikkate alınır veya öngörülür.

⁴¹ Osman Yalçın, **Türk Hava Harp Sanayii Tarihi 1913-2009**, Hv.Bsm.ve Neş.Md.lüğü, Ankara, 2009,s.3; M.Bahattin Adıgüzel-Songül Akkuş Akgül-Candan Kula,**Havacılık ve Türk Hava Kurumu**, Ankara,2006,s.19-21;Ohan Aydar,**Uçan Süvariler**, Ulus Basımevi,Ankara,1948,s.127-133.

⁴² Kansu vd.,**a.g.e.**,s.99-104

⁴³ **A.g.e.**,s.104,105

Erdoğan Aydın, **Osmanlı'nın Son Savaşı**,5.Baskı,Literatür Yayınları, İstanbul,2013,s.38.

Aynı yıl Fransız ordusunda da askeri tayyarecilik kurulmuştur. Harbiye Dairesi 7 uçak siparişi verdiği zaman Topçu ve İstihkam daireleri bu yeni sistemin kendilerine ait olması konusunda tartışma yaşadılar ve her ikisi de uçak olarak kavga sonuçlandı. Camerman, 10 Mart 1910'da askeri pilot brövesi alan ilk kişi olmuştur. Fransa, havacılıkta atak gösterdi, 1910 Picardie Manevraları ile diğer ülkelerin askeri erkanı da bu gelişmeye tanıklık ettiler⁴⁵. Şüphesiz burada Fransa'nın ileri olmasında balon kültüründen gelen birikimin ve kurumsallaşmanın önemli katkısı olmuştur. 14 uçak ve 4 balonun katıldığı bu manevralara Kurmay Yüzbaşı Mustafa Kemal'in de aralarında bulunduğu Osmanlı heyeti ile Paris Askeri Ataşesi de yakın ilgi göstermiştir. Takiben hazırlanan raporda havacılığın önemi İstanbul'a bildirilmiştir. Fransa'da İstihkam Müfettişi General Rocques, tayyareleri tek elde toplamış ve 23 Ekim 1910'da Hava Müfettişliği adıyla bir yapılanma gerçekleştirilmiştir. Bu yıllar havacılık açısından erken yıllar olurken, kurumsallaşma ve yönetsel bakımdan köklü değişikliklerin temellerinin atıldığı yıllar olmuştur. Kısa zamanda bir çok kaza yaşanması ve kurbanlar verilmesi kazaların ve ihmallerin riskli ve telafisi imkansız sonuçlar doğurduğunu ortaya koymuştur. Askeri pilotluk belirli standartlara bağlanmıştır. Askeri pilot olmak için; sivil pilot olmak, 5 aylık uçuş eğitimini takiben, 5 km.lik 3 uçuşta belirlenen noktanın 150 mt. yakınına inebilmek, 300 metre yükseklikte gidiş-dönüş 100 km. mesafeli bir uçuş yapabilme kriteri getirilmiştir. Fransa ordusunun 1910'da 60 askeri pilotu ve 29 tayyaresi bulunuyordu. Mart 1912'de Fas'a istila hareketine girişen Fransız kuvvetinin uçakları keşif ve bombardıman maksatlı kullandığı bilinir⁴⁶.

İngiltere 1909'da askeri tayyareciliği incelemeye başlamış ve 1911'de kuruluş çalışmalarını başlatmıştır. 1912'de Royal Flying Corps (Kraliyet Hava Sınıfı) kurulur. RFC'nin başkanı olarak deniz ve kara unsurları bulunuyordu. Amerika'da askeri havacılık 1909'da teşkilandırıldı ve Wright Kardeşler ilk askeri uçağı 1909'da teslim ettiler. Bir uçuş okulu açtılar. Uçakların denizde gemilere bindirilmesi ve uçak gemisi kavramını da ilk defa uygulamaya geçirdiler⁴⁷. Amerikan yönetimi tarafından, Wriht

⁴⁵ Kurter, a.g.e., C. I, s. 44; Yalçın, a.g.m.,...10 Şubat, s. 253; Yalçın, a.g.e., 1913-2009, s. 18; Gültekin Yıldız (Edt.), **Dünya Savaş Tarihi Osmanlı Askeri Tarihi Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri 1792-1918**, TİMAŞ, İstanbul, 2013, s.164.

Kurmay Yüzbaşı Mustafa Kemal'in de aralarında bulunduğu 3 kişilik bir heyet ile Paris Askeri Ataşesi Kur.Bnb.Ali Fethi Okyar katılmıştır.

⁴⁶ Kansu vd., a.g.e., s.106.

⁴⁷ A.g.e., s.106.

Kardeşlere başta ilgi gösterilmemesine karşın kısa süre sonra durumun değiştiği anlaşılmaktadır.

Fransızlar havacılıkta ön almışlar ve kısa zamanda büyük gelişmeler sağlamışlardı. Diğer ülkeler ise havacılık alanında Fransa'dan destek almaya önem vermekteydiler. Ruslar da bu dönemde havacılık alanında bazı öngörülerde bulunmuşlar ve okul açmak için 200.000 Frank bütçe ayırmışlardı. Yurtdışına öğrenci gönderip üretilen uçakları almak yerine hazır uçak motorları alarak bunlara gövde monte etmeye çalışırlar. Rus havacılığının sorumluluğuna getirilen Grandük Aleksandr da dahil olmak üzere Rusların havacılık alanında önemli bir birikimleri yoktu. Yapılan tayyareler duba ve mavnaları andırmaktadır. 1910 yılında durumlarını tespit ettirmek ve desteklerini sağlamak için bazı Fransızları davet ederler. Fransızların önerisi; "Bu canavarlara harcadığınız paralarla 15 yepyeni tayyare alabilirdiniz, pilot yetiştirebillirdiniz. Bu salapuryalar da ancak yakılıp duman olunca uçabilirler."⁴⁸ derler. Fransa'nın yardımı ile havacılık teşkilatını kurarlar, 1914 yılına girerken pilot sayıları 200 civarındadır⁴⁹.

1910 yılı Eylül ayında Picardie'da icra edilen manevrada uçak ve balonların etkisi kısa sürede sonuçlarını göstermiş ve büyük devletler bu olaydan sonra havacılığa daha da önem vermeye başlamıştır⁵⁰. 20. asrın başlarında balon askeri keşif bakımından oldukça önemlidir. 1904 Japon-Rus Savaşında Japonlar, Mançurya Cephesinde balon kullanmışlardır. Fransızlar ise 1907'de Fas'ı istilaya başladıklarında keşif maksatlı balon kullanırlar. Diğer taraftan havadan ağır silahları kullanma da yüzyılın ilk başlarında denenmeye başlanmıştır. 7 Haziran 1912'de Teğmen Milling'in kullandığı Curtiss B. tayyaresinden Yzb. Chandler, Lewis marka makineli tüfeği başarıyla denemiştir. Aynı yıl Belçikalılar da Farman uçağında benzer

⁴⁸ Kansu vd.,**a.g.e.**,s.106.

⁴⁹ **A.g.e.**,s.106,107.

Uzay çağını Rusların başlattığı, bir süre sonra kendi uçaklarını ürettikleri ve Fransız havacılığına göre çok daha ileri gittikleri dikkate alındığında, Rusların salapuryaları işe yaramıştır denilebilir. İnovativ bir gelişmede baştan mükemmeli yakalamak her zaman mümkün olmayabilir. Bu nedenle gelişmelerde ve projelerin öncelikle doğru bir şekilde amaca hizmet edecek kadar tamamlanması ve takiben mükemmeliyetin yakalanmaya çalışılması daha başarılı sonuçlar verecektir. Her şeyi ilk defada kusursuz isteyen bir anlayış ve kültürel yaklaşım her zaman kaybetmeye adaydır. Avrupa ülkelerinde havacılığın ilk yıllarında bile ülkeler milli hassasiyetten kaynaklanan gerekçelerle yabancı motor kullanmamaya gayret etmişlerdir. Bu konu Kur.Yb. Süreyya İlmen ve İstihkam Binbaşı Mehmet Ali'nin 1912 yılı Temmuz ayında yapmış oldukları Avrupa seyahati sonuç raporunda yer almıştır. Sarp, **a.g.e.**,s.9.

⁵⁰ Aydar,**a.g.e.**,s.21.

denemeleri başarıyla yapmışlardır. Romanya, Bleriot tipi uçağa makineli tüfek taktırarak 1913'te Bulgarlara karşı kullanmıştır. Voisin, 1913'te ilk zırhlı tayyareyi yapmıştır. Deperdussin'e ayakta kullanılan makineli montesini Prevost yapmıştır. Bu alanda başarılı sonuçlar ise 1915'te Almanlar tarafından alınmıştır⁵¹.

5.1. Uçan Süvarilerin Osmanlı Ordusunda Yer Alması

Osmanlı İmparatorluğunda da aynı zamanlarda havacılığa yönelik bir ilginin ortaya çıktığı görülür. Mahmut Şeket Paşa⁵², bu alanda önemli isimleri uçak ve balon gösterisi için İstanbul'a davet eder. Tartışmaların olduğu bir zamanda uçak ve balon üreticileri İstanbul'a ve İzmir'e gelerek ürünlerinin tanıtımını yapmışlardır. Barbout, Baron de Catters ve Bleriot bu maksatla gelmiş ve tanıtım yapmışlardır.⁵³ Osmanlı havacılığı oldukça erken bir zamanda faaliyete geçmiş ve havacılığın her alanında önemli atılımlar yapılmıştır. Pilot yetiştirilmesi kapsamında yurt dışına eğitim almak için subaylar gönderilmiştir. İlk pilotaj eğitimini alan pilotlar Yzb. Fesa ve Tğm. Yusuf Kenan Beyler olmuştur. Fesa Bey, Türkiye'de bir (1) numaralı bröve sahibi olurken, diğer pilot olan ve Çanakkale Cephesinde şehit düşen iki (2) numaralı bröve sahibi Yusuf Kenan Bey bilahare havacılıktan ayrılmıştır.⁵⁴ Osmanlı havacılığının ilk yıllarında; yurt dışında pilot yetiştirilmesi, Hava Okulu açılması, uçak temini, teşkilatın tanımlanması ve uçak fabrikası açma çalışmaları diğer önemli faaliyet alanları olmuştur⁵⁵. Türkiye çok erken tarihlerde havacılığın önemini kavramış ve ordusuna dahil etmek için tedbir almıştır. 2000'li yılların başında bir NATO toplantısında hava kuvvetlerinin kuruluş tarihleri gündeme geldiğinde toplantıda bulunan Türk yetkili, "biz dünyanın en eski hava kuvvetlerindemiz" dediğinde, bundan rahatsızlık duyan muhatabı ise "biz de dünyada en güçlü hava kuvvetleriyiz" diyerek mukabelede bulunma ihtiyacı hisseder.

⁵¹ Kansu vd., a.g.e., s.107.

⁵² Subaylık hayatında Avrupa'daki silahların gelişimine almış olduğu görevler nedeniyle yakinen şahit olmuştur. Bu nedenle tayyarenin gelecekte etkili olacağına inanmaktadır.

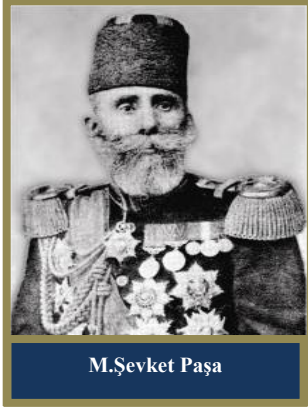
⁵³ Kurter, a.g.e., C-I, s.29,42; Osman Yalçın, **Türk Hava Harp Sanayii Tarihi**, Türkiye İşbankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2013, s.XVI; Zekeriya Türkmen, "Türkiye'de Havacılık Teşkilatının Kuruluşunda Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa ve Döneminde Gerçekleştirilen Faaliyetlere Bir Bakış", **Türk Hava Kuvvetlerinin 100'üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu 8-10 Şubat 2011**, Ayrıntı Basımevi, Ankara, 2013, s.32; Yıldız, a.g.e., s.164; Salname-i Servet-i Fünun, "1909 Tarihli Balon İstanbul, 1910, s.156-158

⁵⁴ Adıgüzel, **İz Birananlar...**, s.44; Turhan Olcaytu, **Türk Tarihi Silahlı Kuvvetler ve Atatürkçülük**, Ankara, 1973, s.75.

⁵⁵ Yalçın, **HHO 3.Ulusal Lid.Semp.**, s.156,157.

6. Osmanlı Havacılığının İlk Yılları

Uçak ve balon üreticileri 1909 yılında İstanbul'a gelerek sistemlerini tanıttıkları zaman Osmanlı ordusu bu gelişmeye ilgi göstermiş, daha önce belirtildiği gibi bir komisyon kurarak uçakların durumunu değerlendirmiştir. Kurulan askerî komisyonun raporunda; uçakların kısa sürede büyük gelişme sağlayacağı ve harp sahasının vazgeçilmez unsuru olacağı öngörüsünde bulunularak, Osmanlı İmparatorluğu'nun da bu yeni gelişmelerden uzak durmaması, kaza geçiren uçağın masraflarının karşılanması, ilk uçan Osmanlı'ya ödül verilmesi ve envantere bu sistemlerin alınması için çalışma başlatılması önerilmiştir.



M.Şevket Paşa

Karıştıran taraflarında 1910 yılında yapılan tatbikatında alınan çıkarılan sonuç Türk ordusu için uçakların teminini destekleyici bir unsur olmuştur⁵⁶. 1910 yılında Harbiye Nazırı olan yenilikçi ve dinamik bir komutan olarak Mahmut Şevket Paşa⁵⁷, eski Seraskerlerden Rıza Paşa'nın oğlu Kurmay Yarbay Süreyya İlmen Bey'i havacılıkla ilgilenmesi için görevlendirmiştir⁵⁸. İki subay (Bnb. Enver ve Bnb. Ali Fethi Beyler) Avrupa'daki gelişmeleri incelemek üzere Paris ve Berlin'e gönderilmiştir. Yine iki subay bir çok sınav aşamasından geçerek pilotaj için yurt dışına eğitime gönderilmiştir⁵⁹. Osmanlı İmparatorluğu, havacılık teşkilatını 01 Haziran 1911'de ordu sistemine dahil ederek seri şekilde ihtiyaç duyulan diğer önlemleri ve tedbirleri almıştır.

Osmanlı İmparatorluğu, Trablusgarp Savaşı'nda uçak kullanmak için önemli tedbirler almıştır. Temin edilen 2 uçak Cezayir sınırında Fransa tarafından el konulurken kiralanan pilotlar da cepheye gitmekten imtina etmişlerdir. Keza Ege adaları için de balon almaya çalışılmış ama başarı sağlanamamıştır.

⁵⁶ Yıldız, a.g.e., s.164.

⁵⁷ Kurter, a.g.e., C-I, s.27.

⁵⁸ Tayhani, a.g.e., s.165,166; Yıldız, a.g.e., s.166.

⁵⁹ Zekeriya Türkmen, "Türkiye'de Havacılık Teşkilatının Kuruluşunda Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa ve Döneminde Gerçekleştirilen Faaliyetlere Bir Bakış", **Türk Hava Kuvvetlerinin 100'üncü Yılı Uluslar arası Tarih Sempozyumu 8-10 Şubat 2011**, Ayrıntı Basımevi, Ankara, 2013, s.33; İrfan Sarp, **Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları**, Hv.Bsm.ve Neş.Md.lüğü, Ankara, 1986, s.1.

Savaştan kısa süre önce Türk havacılığı henüz kurulmuştur. Türkler, havacılığı yalnız subaylar marifetiyle değil Avrupa'ya giden sivil heyetlerle de bu yeni gelişmeyi izlemekte ve fikir sahibi olmaktaydılar. 1911 yılının Haziran ayında Alman gazeteci Dr. Jack Heilbraun, Müşir Von Der Goltz Paşa'nın da teşvikiyle Almanya'ya bir seyahat düzenler. Bu seyahate eski Harbiye nazırlarından Salih Paşa'nın başkanlığında bazı mebus, gazeteci ve tüccarlar da katılırlar. Burada bir çok yer gezilir. Gezide Schwaben isimli 140 metre boyunda 2.000 m³'lük zeplinle Osmanlı heyeti uçurulmuş, ekibin uçuşunda balonu Kont Zeppelin bizzat kendisi kullanmıştır⁶⁰. Büyük savaş öncesi havacılık askerî operasyonlarda kullanılmaya başlanmış ve bu alanda ilk uygulama örnekleri Trablusgarp Savaşı'nda verilmiştir. İtalyanlar, 102.000 asker çıkardıkları kıyılarda uzun süre hareketsiz kalmış ancak iç bölgelere uçaklarla keşiflerde bulunma başarısı göstermiştir. İtalyanlar, 28 uçak ve 4 (dört) adet kâbil-i sevk balonlarla harekâta katılmışlar, Türk ordusu ise uçak temin etme mücadelesi verilmesine rağmen bir sonuç alamamıştır. Trablusgarp Savaşı, balonun uçağa karşı daha az etkili olduğunun anlaşılması bakımından önemlidir⁶¹. Savaşta her iki tarafın tarihine tanıklık edecek havacılık alanında önemli bilgiler bırakılmıştır⁶². Harekât süresince Türkler de bir çok ilkleri başarırlar ve bu ilkler havacılık tarihine geçer. Hava savunma yapılması, uçak indirilmesi, pilot esir alınması bunlardan bazılarıdır⁶³. Bu savaşta Türk subayları tüccar, gazeteci gibi değişik unvanlarla kendilerini gizleyerek savaşa katılmışlardır.

Yeşilköy'de 3 Temmuz 1912 tarihinde Hava Okulu ve takiben 2 yıl sonra 1914 Haziran'ında Yeşilköy Feneri'nin doğu tarafında Deniz Hava Okulu kurulmuştur⁶⁴. Osmanlı subayları heyetler halinde yurt dışına pilotaja giderken Yeşilköy'deki Hava Okulu faaliyettedir⁶⁵. Yılda 3 dönem ortalama 15-20 pilot yetiştirilmesi hedeflenen Hava Okulunda 1917 yılına gelindiğinde ancak yılda 30-35 pilot yetişebiliyordu⁶⁶. Teşkilattaki büyüme dikkate alındığında okulun yeterli büyümediği anlaşılmaktadır. Esasen bu

⁶⁰ Kansu vd., **a.g.e.**, s.120.

⁶¹ Aydar, **a.g.e.**, s.11-13; Kansu vd., **a.g.e.**, s.122,123.

⁶² Kurter, **a.g.e.**, C-I, s.36.

⁶³ Ohan Aydar, **Uçan Süvariler**, Ulus Basımevi, Ankara, 1948, s.11-13; Yıldız, **a.g.e.**, s.166

⁶⁴ İhsan Tayhani, **Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayii (1923-1950)**, THK Basımevi, Ankara, 2001, s.158,159

⁶⁵ Kansu vd., **a.g.e.**, s.159; Aydar, **a.g.e.**, s.120-126.

De Goys ile ilgili geniş bilgi için bakınız. Aydar, **a.g.e.**, s.120-126.

⁶⁶ Ajun Kurter, **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi Cilt-III (1917)**, Hv.Bsm.ve Neş.Md.lüğü, Ankara, 2009, s.73.

ihtiyaç pahalı bir meslek olan pilotluğun millî imkânlarla ele alınması ihtiyacından hasıl olmuştur. Bu, aynı zamanda ekonomik bir şekilde pilotların eğitiminin yaptırılması ve Türk pilotunun yetişmesi anlamına gelmektedir. Balkan Savaşları'nın hemen öncesinde alınan bu seri tedbirler maalesef belirli bir sonuca ve etkinliğe ulaşmadan savaş çıkmıştır.

Osmanlı havacılığı, fedakârlık üzerine inşa edilmiştir. Pilotlar ileri teknolojiyi kullanmakta oldukça istekli olmuşlardır. Oysa geçmiş yaşamları buna uygun değildir. Bir Avrupalı subayın pilot olması ile bir Türk subayın pilot olması fedakârlık bakımından oldukça farklıdır. Türk subayının çok yabancı olduğu bir sistemi anlamak için göstereceği gayret, yabancı bir ülkede alacağı eğitim ve aldığı eğitimi tatbik edeceği fırsatlar çok daha sınırlıdır. Bir diğer husus ise bu gelişmeleri takdir eden üst seviye yönetici sayısı da sınırlıdır. İlk dönemlerde havanın kapalı olduğu gerekçesiyle uçuş mümkün olmadığından zorunlu iniş yapan ve iniş esnasında kırım geçiren bir pilot hakkında idari soruşturma yapılması komutanlar tarafından talep edilmiştir. Bu dönemde karşılaşılan bir diğer güçlük ise makinistlerin uçak gibi yüksek bir teknoloji ile yeni karşılışıyor olmalarıdır. Sistemi hemen ve kusursuz kavramaları mümkün olmadığı gibi bu yeni sistemlere teknik hiyerarşiye uygun bir bakım yapamamaları ölümcül ve kazalara neden olabilmektedir. Pilotların her şartta uçamayacağı gerçeğini anlamayan komutanlar başka bir sorun olarak Osmanlı havacıları için moral bozucu oluyordu. Bu nedenle gerek Balkan Savaşlarında Korgeneral Hurşit'in gerekse Kafkas Cephesi 3. Ordu Komutanı Vehip Paşa'nın; pilotları tezkiye edici yaklaşımını ve olumsuz kanaatlerini değiştirmek mümkün olamamıştır⁶⁷.

Balkan Savaşları çıktığı zaman, Osmanlı ordu envanterinde eğitim uçakları dahil 17 uçak bulunuyordu. Fransa'da eğitimini tamamlayan sekiz pilot ile İngiltere'de eğitimini tamamlamadan çağrılan dört aday pilot ise personel kadrosunu oluşturuyordu. Envanterde uçak ve kısmen eğitilmiş pilotlar olmasına rağmen tayyarenin görebileceği işler hakkında bir tecrübe ve yetkinlik bulunmuyordu⁶⁸. Bu nedenle Alman ve Fransız pilotlar ile makinistler hizmete alınmıştır. Türk pilotların uzun uçuş ve harekât tecrübeleri bulunmuyordu. Savaşın birinci evresinde yabancılardan yararlanılmak istenmişse de beklenen performansı göstermemişlerdir. Balkan Devletleri uçak sayısı bakımından daha fazla uçağa sahiptiler. Bazı

⁶⁷ Sarp, a.g.e., s.22,59,64.

⁶⁸ Aydar,a.g.e., s.27-29.

ülkelerin pilotları da Balkan devletleri hava unsurlarında görev almıştır. Balkan Savaşları'nın İkinci safhasında Alman pilot Mario Scherff'in dışında diğer pilotlarla yapılan sözleşmeler gösterilen düşük performans ve isteksizlik sebebiyle hava görevini tamamen Türk pilotlar üstlenmişlerdir. Bu savaşlarda Türk pilotlar hava harekât nevelerinden bir çoğunu icra etmiştir. Bazı Türk pilotları esir düşmüş, bazen Türk uçakları tarafından dost ateşine maruz kalmışlardır. Bununla birlikte Türk havacıları deneyimli ve harekât görevini yapacak bir olgunluğa erişmiştir. Balon da temin eden Osmanlı ordusu, Edirne Kalesi'ne balon götürmüş olmasına rağmen performans alamamıştır⁶⁹. Burada Türk personelin Alman personele yaklaşımı ve öngörüsüzlükler de başarısız sonuç alınmasına etki etmiştir. Süreyya Bey'in havacılıkla ilgili çalışmaları, raporları Türk havacılığının gelişmesinde önemli adımlar olmuştur. Balkan Savaşları'nda Pilot Yzb. Fethi Bey'in önerisi ile 7,5 kg.lık sahra toplarının düşman üzerine atılması oldukça başarılı bir uygulama olarak değerlendirilmiştir⁷⁰. Bir süre sonra bu uygulama uçakların aslı görevlerinden biri haline gelmiştir.

Balonun Osmanlı ülkesine girişi, Berlin Askerî Ateşeliğinin önerisi ile mümkün olmuştur. Almanya'dan 1913'de **P9** işaretli Persival Luftfahrt Flugzeug Geschelshaft firmasından bir balon alınmıştır. Balon köstence yoluyla İstanbul'a getirilmiş, ayrıca 40 kg.lık bombalar alınmıştır. Tedarik edilen balon; telsizi mevcut, 2400 m³ hacminde 48 metre boyunda 2 ton ağırlığında, irtifa ve istikamet dümeni bulunan 50 Bg'lük motorları olan, sepeti 6 kişilik, 110 kg. benzin alabilen, 1200 mt.den 41 km/saat hızla uçabilme özelliğine sahipti. Balona bir bölük hüviyeti verilmiştir. Bölüğe beş subayın ataması yapılmıştır. Bunlar, Yzb. Fevzi, Ütğm. Hidayet, Teğmen Şakir, deniz makinistlerinden teğmenler Murat ve İsmail'dir. Pilot ve baloncu olan Alman Bnb. Hackster ile ekibi de Türk mürettebata eğitim vermek ve sistemi kurmak üzere görevlendirilmiştir. Osmanlı ordu envanterindeki bu balon ilk olarak 5 Ağustos 1913'de Yeşilköy'de uçurulmuştur. 15 Ağustos 1913 tarihinde yapılan uçuşta yaşanan bir arıza, balonun da sonu olmuştur. Türk heyet başka görevlere atandığından ayrıca diğer bazı sorunlar sebebiyle beklenen gelişmeler sağlanamamıştır⁷¹.

⁶⁹ Kansu vd.,**a.g.e.**, s.125-132.

⁷⁰ Aydar, **a.g.e.**, s.86.

⁷¹ Kansu vd.,**a.g.e.**,s.144.

6.1. Birinci Dünya Savaşı Öncesi Türk Askeri Havacılığının Durumu

Balkan Savaşları sonunda Osmanlı ordusunun diğer unsurlarında olduğu gibi hava okulunu da modernize etme ve yeniden yapılandırma ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Bu dönemde kara ordusu Almanlara, deniz gücü İngilizlere modernize ettirilirken hava unsurunun da Fransızlar marifetiyle geliştirilmesi kararına varılmış ve Fransız Hava Yüzbaşı De Mazeyraç De Goys, 5 Mayıs 1914'te İstanbul'a gelerek binbaşı rütbesi ile göreve başlamıştır⁷². Dönemin Türk subayları hatıratlarında De Goys'un içten, samimi ve işini ciddiyetle yapan bir subay olduğunu belirtmektedirler. Bu dönemde dünya da her an bir savaş olabilecek gerginlik bulunuyordu. Osmanlı İmparatorluğu da bu tehlikeleri öngörmüş ve orduyu geliştirme yönünde çalışmalar başlatılmıştır. Bnb. De Goys, havacılara yönelik bir takım çalışmalar yapmış, üniformalarda bazı değişiklikler yaparak ayrı ve özgün bir sınıfın doğuşuna yönelik ilk farklı düzenlemeleri yapmıştır. Bunlar;

- Kalpak üzerine ayyıldızlı kanat takılması,
- Üniformanın yakasında yapılan değişiklik,
- Pantolon zırhının kırmızı olmasıdır.

Osmanlı ordusu envanterine giren birçok uçak Balkan Savaşları esnasında envanter dışında kalırken dönemine göre oldukça etkili olan 3 uçak ise "Kıtalararası Osmanlı Hava Seferi"nde kaybedilmiştir. Bu sefer yine 3 deneyimli havacının hayatına mâl olmuştur. Osmanlı Devleti bütün olumsuz gelişmelere rağmen seferden vazgeçmemiş ve Pilot Yzb. Salim İLKUÇAN ile rasisit Kur.Yzb. Kemal Bey bu uçuşu başarı ile tamamlamıştır⁷³. Bu seferde Osmanlı halkı, tespit edildiği kadarı ile 7 uçak

⁷² Yalçın, THHST 2013, s. XIX; Sarp, a.g.e., s. 40, 41.

⁷³ Sarp, a.g.e., s. 35-41; Aydar, a.g.e., s. 69-79; İbrahim Fırtına, **Orgeneral Muzaffer Ergüder'in Havacılık Anıları 1922-1930**, THK Bsm., 2009, s. 24, 25.

Bu seferde şehit olmayan İsmail Hakkı Bey, Kafkas Cephesinde İran içerisine yapılan bir harekatta birliğinin başında şehit olmuştur. 1889 Silifke doğumlu olan ve anne tarafından Tepedelenli Ali Paşa soyundan, baba tarafından İspartalı Halil Hamit Paşa ahfadından General Derviş'in oğlu olan Kurmay Yüzbaşı Kemal de sefer sonrası Genel Harpte görev almış ve 21 Haziran 1915'de Çanakkale Cephesinde Kerevizdere bölgesine aldığı ağır yara sonunda şehit düşmüştür. Aydar, a.g.e., s. 78, 107.



alacak kadar bağışta bulunmuş ve bu bağışlar bütçeye aktarılmıştır⁷⁴. Bunca olumsuz gelişmelere rağmen Türk havacılığı gelişmelere uyum sağlamak için yürüyüşünü sürdürmüştür. Bu durumun farkında olan ve henüz kuruluş aşamasında 2 savaş görevi ve bir kıtalararası uçuş emri alan Türk havacılığının yeniden toparlanması ihtiyacı kapsamında 35 kara ve 15 deniz uçağı De Goys tarafından Fransa'ya sipariş edilmiştir. Bu uçaklara savaşın çıkmasıyla Fransa tarafından el konulmuş⁷⁵ ve deniz uçakları Filistin Cephesi'nde Türklere karşı kullanılmıştır.



Soldan: Sadık, İsmail Hakkı, Fethi ve Nuri Beyler

Osmanlı havacılık tarihinde acı hatıralar vardır ki bunlar aynı zamanda mizah konusu olmuştur. Rüzgar gülü, iniş yapacak uçaklara rüzgarın yönünü ve şiddetini gösterir ve pilotun düzgün iniş yapmasına imkân tanır. İstanbul'da bir ilçe halkı uçak alır ve alınan uçağın ilçeye inmesiyle tören yapılacaktır. Rüzgar gülü de büyükçe bir direğe asılmıştır. Rüzgar olmadığı ve hava çok sakin

olduğu için yere doğru sarmaktadır. Bir vatandaş daha önce Rüzgar gülünü yere paralel gördüğünden bahisle, içerisine bir kazık geçirterek yere paralel ve 90 derece dik hale getirtir. Pilot rüzgar gülüne bakıp kuvvetli rüzgar olduğu kanaati ile aşırı sürat ve rüzgar düzeltmesiyle indiğinden uçak tutunamaz ve inişte kırım geçirir⁷⁶. Keza uçak inişi için planalanan piste bir taburun yerleşerek tam uçağın konuşlanacağı yere komutan çadırını kurmaları başka bir olay olarak havacılık tarihinde yer almıştır.

Osmanlı Devleti açısından en önemli sorun; toparlanma dönemi olarak da tanımlanabilecek bir zaman aralığına fırsat olmadan Birinci Dünya Savaşı'na girilmiş olmasıdır. Oysa 6-10 yıl kadar bir barış döneminin toparlanma konusunda önemli fırsat sunacağı, birçok yabancı gözlemci tarafından belirtilmiştir⁷⁷. Alan Palmer'in eserinde de benzer bir tespit yer almaktadır⁷⁸.

⁷⁴ Emin Kurt, "Türk Hava Kuvvetlerine Türk Milletinin Desteği: Bağış Uçakları", **Türk Hava Kuvvetlerinin 100'üncü Yılı Uluslar Arası Tarih Sempozyumu 8-10 Şubat 2011**, Ayrıntı Basımevi, Ankara, 2013, s.307

⁷⁵ Gültekin Yıldız (Edt.), **Dünya Savaş Tarihi Osmanlı Askeri Tarihi Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri 1792-1918**, TİMAŞ, İstanbul, 2013, s.174.

⁷⁶ Tanman, a.g.e., s.66,67.

⁷⁷ Kress von Kressenstein, a.g.e., s.41.

⁷⁸ Alan Palmer (Çev.: Belkıs Çorakçı Dişbudak), **Osmanlı İmparatorluğu Son Üç Yüz Yıl Bir Çöküşün Yeni Tarihi**, Yeni Yüzyıl Tarih Dizisi, İstanbul, 1992, s.341.

7. Savaş Öncesinde, İtilaf Güçlerinin Hava Gücü

Savaş başladığı zaman gelişmiş ülkelerin ordularının hava teşkilatı tamamlanmıştır ve envanterlerinde yeterli miktarda uçak ve eğitimli pilotları bulunuyordu. Konuyu ülke ülke değerlendirmek daha anlamlı olacaktır.

Fransa'da; filolar 6'şar uçaktan oluşuyordu. Savaşın başında ülke içinde 23, müstemlekelerde 6 filosu olmak üzere 27 filoda 216 uçağı vardı. Yine Fransa'nın 200 kadar eğitim uçağı bulunuyordu. Uçaklarını kendi üreten Fransa'nın 17 farklı tipteki tayyaresinin bazıları; Bleriot, Maurice ve Henri Farman, Deperdussin, REP, Breguet, G 3 Caudron, önden makineli Voisin, Nieuport ve Morana Saulnier'dir. Fransa'nın savaş başlarken 220 pilotu varken 1914'de 134 pilot daha yetiştirebilmişlerdir. Aynı yıl 541 tayyare ve 900 motor üretilmiştir⁷⁹.

Fransa savaş yıllarında havacılık alanında büyük gelişme sağlamıştır. 51.040 tayyare ile 92.594 motor imal edilmiştir. Hava endüstrisinde de önemli bir güç haline gelmiş durumdaydı. Endüstriyel havacılıkla ilgili, %65'i kadınlardan oluşan 186.000 kişi çalışıyordu. Ayda 2.863 uçak, 4.490 motor üretilmekteydi. Savaş yıllarında 1.600 pilot yetişmiş, cephelerde 3.600 uçak daima göreve hazır. Savaş sonunda Fransa; savaşa başlarken 27 olan filo sayısını 321'e yükseltmiş bulunuyordu. Savaş sonunda yedeklerle birlikte 1.000 deniz ve 11.836 kara uçakları vardı. Keza Fransa harbin başında 10 balon bölüğüne sahipken harbin sonrasında 40 adet kabil-i sevk ve 100 sabit balon bölüğüne sahipti⁸⁰. Diğer taraftan dünyada üretilen toplam 250.000 civarındaki uçak motorunun 92.594'nün Fransa'da üretilmesi bu alandaki gelişmişliği ve üretkenliği bakımından Fransa'yı öncü konumunda tutuyordu.

İngiltere itilaf güçlerinin şüphesiz başat gücüydü. 1912'de Royal Flying Corps olarak yapılan havacılık ilk başlarda nispeten yavaş gelişmiştir. 7 hava filosu vardı ve her filo 12 uçaktan oluşmaktaydı. Çift kişilik BE-2, Avro 504, tek kişilik Sopwith⁸¹ Tabloid, Bristol Scout tayyareleri yanında Fransız uçaklarını da kullanmışlardır. 1918'de Fransa'da 747'si avcı olan 1.799 tayyareleri üstlenmişti. Savaş boyunca İngiltere, 22.647 tayyare imal etmiştir. Savaş süresince 27.333 pilot yetiştirilmiş, İngiliz hava endüstrisinde ayda 3.500 uçak yapılmaya başlanmıştır. Savaş yıllarında 150 kadar yarı rijit

⁷⁹ Kurter, **a.g.e.**, C. I,s.33; Kansu vd.,**a.g.e.**,s.166.

⁸⁰ Kansu vd.,**a.g.e.**,s.166; Erdoğan, **a.g.e.**,s.45(Rakamlar biraz farklı olmakla birlikte yakındır.)

⁸¹ Savaşın sonlarına doğru en iyi avcı uçağı olan Sopwith'ler ile İngilizler 1.300 düşman uçağını düşürürler. Westwell, **a.g.e.**,207.

kabil-i sevk balonu imal edilmiştir. Bu balonlar 12.000-14.000 m³ hacmindeydiler⁸². İngiliz hava endüstrisinin gelişmesinden ileride anlatılacağı üzere en büyük zararı savaşın son aylarında Filistin Cephesi'nde Osmanlı İmparatorluğu görmüştür.



Rusya savaşa girerken 190 tayyareye sahiptir. Pilot sayısı ise 145'ti. Tayyarelerini 15 filo halinde Avusturya ve Alman cephelerinde görevlendirmiştir. Fransa'dan lisans alarak uçak üretmeye başlamıştır. Mourometz tipi 4 motorlu bombardıman uçakları bulunu-yordu⁸³. İtalya orta seviyede bir hava endüstrisine ve gücüne sahipti. 1914 programına göre 7'şer uçaklı 12 filoda toplam 84 tayyaresi bulunuyordu. Savaşın sonuna kadar 1.758 tayyareye, 5.100 pilota, 500 rasıt ve 1.000 makineli tüfekçiye sahip olmuştur⁸⁴.

Savaşta itilaf güçlerinden Belçika'nın 30 tayyare, 60 pilot ve rasıtı bulunuyordu. Savaşın sonunda 11 filoda 69'u tek, 58'i çift kişilik 127 tayyaresi vardı. 1917 yılında savaşa giren Amerika oldukça gelişmiş bir endüstri gücüne sahipti. 740 uçağı, 800 pilot ve 500 rasıt savaşta görev almıştır. Fabrikaları 4.846 adet DH4 tipi uçak imal etmiştir. Harpte; 4.881 Fransız, 258 İngiltere, 19 İtalyan yapısı tayyare kullanmıştır⁸⁵. Yaklaşık 100 yıldır Monro Doktrini (1823) gereği kendi kıtasına çekilmiş bulunan Birleşik Devletler için Birinci Dünya Savaşı, muharip bir ordu olarak eski dünyanın kavgasının parçası olması bakımından gerek Amerikan iç kamuoyu gerekse dünya kamuoyu açısından önemli bir milattır. Savaşın sonunda Amerikan halkı, eski dünyaya açılma onay vermemiştir.

8. Osmanlı İmparatorluğu Müttefiklerinin Hava Gücü ve Endüstrisi

Savaşın başlarında Almanya, hava gücü olarak Fransa ile eş güce sahip bir hava varlığına sahiptir. Filolar 6'şar uçaklı 33 filodan oluşan sahra filosu, 4'er tayyarelik 8 filodan oluşan müstahkem mevki filoları olmak üzere

⁸² Kansu vd., a.g.e., s.166.

⁸³ A.g.e., s.166.

⁸⁴ A.g.e., s.166.

⁸⁵ A.g.e., s.167.

toplamda 258 tayyaresi vardı. Başlıca uçak tipleri; Taube, Albatros, Fokker, AEG, LVG, Aviatik ve Rumpler'dir. Savaşın başında 17 tayyare fabrikası vardı. Almanya, 1916 yılı sonlarında askerî havacılığı General Von Hoepfner komutasında birleştirmiştir. Uçak, balon, uçaksavar ve uçak inşaa işleri bu birime bağlanmıştır. Savaşın sonlarına doğru ordularının ön hatlarında 309, yedekte 16 filo olmak üzere toplam 325 tayyare bölümünde 5.000 civarında uçağı bulunuyordu. Almanya savaş boyunca 48.537 uçak, 42.100 uçak motoru üretmiş, fabrika sayısı 267'ye yükselirken çalışan sayısı 150.000 kişiye ulaşmış bulunuyordu⁸⁶. Almanya'nın 4.858 pilot ve rasit kaybı olurken 5.123 uçucu da yaralanmıştır. Hava savaşında kaybettiğı 2.128 uçak yanında diğere muharebelerde de 1.000 uçak kaybı olmuştur⁸⁷. Bu kadar güçlü bir endüstriye sahip olmasına rağmen Almanya'nın isteklerine uygun olarak açılan Osmanlı cephelerine yeterli uçak gönderilmemiştir. Bu bakımdan Osmanlı ordusu büyük zararlar görmüş ve muharebelerin sonucunu olumsuz etkileyen gelişmeler yaşanmıştır. Almanların talebini Liman von Sanders bile aşırı bulmaktadır⁸⁸. Diğere taraftan Osmanlı Harbiye Nazırının bu konudaki hassasiyeti de Türk komutanlar yanında bizzat Alman subaylarca aşırı bulunmuştur.

Alman ordusunda, "Drachen" isimli balon bölükleri gözetlemede çok başarılı işler yapmıştır. Balon bölükleri 600-1.000 m³'lük balonlardan oluşuyordu. 500-1.200 metre irtifada uçmaktaydılar. Alman ordusu düşman arazisinde stratejik keşif ve bombardıman için kabil-i sevk balonlara çok güvenirler. Savaşın başında; 12 zeplin, 3 parsival ve 1 gross olmak üzere 16 balon bölükleri varken savaş sonuna kadar 111 kabil-i sevk balon inşa etmişlerdir. Bunlardan 89'u zeplindir. Başlangıçta 22.700 m³'lük 3 motorlu, 2 tonluk, 500 kg.lık bombalar taşıyabilen zeplinler giderek geliştirilmişlerdir. Son üretileni ise 68.000 m³'lük, 52 tonluk, 21.000 feet yüksekte uçabilmekte ve saatte 130 km. mesafe yol kat etmekteydi. Bu balonlar, 101 saat havada kalacak kadar da donanımlıydılar⁸⁹.

1917 yılında Bulgaristan'da yer alan Yanbolu'da konuşlu bir zeplin birliğinin; L59 kodlu 68.500 m³'lük, 226 metre boyundaki zeplinle Akdeniz'in aşılarak Afrika'daki Alman askerî birliklerine silah, cephane ve ilaç gönderilmesi için bir operasyon planlanır. Osmanlı sınırları içinden de

⁸⁶ A.g.e.,s.166,218; Yıldız,a.g.e., s.176,178.

⁸⁷ Tanman, a.g.e., s.99.

⁸⁸ Osman Yalçın, **Mütareke Dönemi Türk Askerî Havacılığı**, Askerî Tarih Araştırmaları Dergisi, Gnkur.Bşk.lığı ATASE Daire Başkanlığı Yay., Genelkurmay Basımevi, Ankara, 2012, s.72.

⁸⁹ Kansu vd.,a.g.e.,s.166.

geçecek zepline dost ateşi açılmasın diye Türk bayrağı da işlenmiştir. Zeplin Afrika Hartum'da Nil Nehri menbalarına kadar gitmiş ve 96 saatte 7.000 km. yol yapmıştır. Telsizden verilen "geri dön" komutu ile geri dönmüştür. Hedefe oldukça yaklaştığı bir zamanda verilen bu komutun İngiliz istihbaratı tarafından verildiği tahmin edilmektedir. Elektronik karşı harbin örneği olarak önemlidir⁹⁰.

Bir diğer ittifak gücü olan Avusturya'dır. Havacılık burada da nispeten zayıftı. 36 pilotları ve 70 kadar uçakları vardı. Savaş yıllarında üretilen uçak sayısı 5.431'e yükselecektir⁹¹. Pilot sayısı da savaş yıllarında artmış ve ittifak gereği bazı Avusturyalı pilotlar Türkiye'de de istihdam edilmiştir.

Birinci Dünya Savaşı yıllarının ilk zamanlarında taraflar havacılıkta imkânları olmasına rağmen zayıf durumdaydılar. Bunun bir çok sebebi bulunuyordu:

a) Dönemin maliyeleri havacılığa soğuk bakıyorlardı.

b) Teknik olarak yetersizlikler söz konusuydu⁹². Sistem olarak oldukça yeni olan bu sistemin teknik alandaki eksiklikleri savaş yıllarında geliştirilmiştir.

c) Savaşın başlarında birçok general havacılığın harp için gerekli olduğuna ve harbe katkı sağlayacağına inanmıyordu⁹³.

Esasen bir çok general de geleneksel olarak süvarinin görevinin devam edeceğine inanıyordu⁹⁴. Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu koşullar ise öngörülere göre planlama yapmaya imkân vermiyordu. O zamana kadar ordunun masrafında piyade erinin giderleri esas alınırken uçakların devreye girmesiyle başta pilotaj eğitimi olmak üzere oldukça yekün tutan masraflar ordu ve maliye için oldukça büyük bir külfeti ve planlamayı zorunlu hale

⁹⁰ Brian P.Flanagan, **Büyük Harpte Osmanlı Hava Kuvvetlerinin Tarihi** Erich Von Serno 1914-1918,Hv.K.K.lığı, Ankara ,s.54,65; Kansu vd, a.g.e.,s.302; Westwell, a.g.e.,114,115.

⁹¹ Kansu vd.,a.g.e.,s.167.

⁹² Osman Yalçın, **1913-2009**, s.21.

⁹³ Kansu vd.,a.g.e.,s.167.

⁹⁴ Westwell, a.g.e.,48.

İngiliz General Haig 1914'de şöyle der: "Beyler, hiçbirinizin, uçakların savaş zamanında keşif maksadıyla kullanılmasının yararlı olabileceği hususunu düşünecek kadar aptal olmadığınızı umarım. Komutan için keşif yoluyla bilgi almanın bir yolu vardır ve bu da süvarinin kullanılmasıdır."der. Mehmet Erdoğan, **Hava Gücü ve Savaş**,Gnkur.Bsm.,1986,s.32. Haig'in bu sözleri söylemesinden 5 yıl evvel (20 Aralık 1909) Türk subayların hazırladığı rapordaki öngörüler zamanın çok ilerisindedir.

getirmektedir. Ordunun temel ulaşım unsurlarından olan bir deve 10 altın değerindeyken⁹⁵ bir uçak 1.000 altın değerini çoktan geçmişti.

Marne Muharebesi'nde Fransız uçakları, Tannenbergh muharebesinde ise Alman uçakları keşifte etkindirler⁹⁶. Savaşın başında silahsız ve henüz ilkel olan uçaklar kısa sürede silahlandırıldılar, tabanca ve filinta yerine makineli tüfekler monte edildi. Senkrazisyon sağlanarak pervane arasından ateş etme imkânı kazanılmıştır. Savaşın başında Fransa teknik olarak oldukça güçlüydü. İngiltere 1916 yılına kadar Fransa'ya daha yakın davranmıştır. Savaşın daha ilk ayında cephelerde 500 uçak karşılaşmıştır. Silah olarak ise konserve kutularına doldurulan 3 ayaklı çiviler atıldıkları yerlerde oldukça ölümcül olmaya başlamıştır. Uçaklar 80-120 km. hıza sahiptir ve 150-200 metre yüksekliğe yaklaşık yarım saatte çıkabilmekteydiler⁹⁷. Bu çiviler Çanakkale Cephesinde önce küçümsemiş ancak zamanla geliştirilerek atılan bombalar ile uçaklar önemli bir sistem olduğunu göstermiştir⁹⁸. Harbin uzun yılları içerisinde havacılık endüstrisi oldukça canlı ve gelişen bir silah sektörü olarak ortaya çıkmıştır. Henüz niçin kullanılacağı konusunda ya da gerekli olup olmadığı hususunun tartışıldığı bir ortamda uçaklar gücünü göstermiştir. Savaş yıllarında 200.000 uçak ve 250.000 uçak motoru üretilmesi⁹⁹ bu değişimin bir sonucu olmuştur.

9. Birinci Dünya Savaşı'nda Avrupa Cephesinde Hava Faaliyeti

Savaşın ilk yılında cephelerde 160 uçak kaybedilmiş, zeplinler açık hedef olduğundan gece kullanılmaları tercih edilmeye başlanmıştır. Deniz uçakları ise önce uçak gemilerinden denize indirilmekte ve görev dönüşü yine gemiye alınmaktadır. Bu amaçla vinçler kullanılmaktadır. 1914 yılında teçhizatla en önemli gelişmelerden biri toçu atışlarının havadan uçakla tanzim edilmeye başlanmasıdır¹⁰⁰. Batı Cephesi 5-10 Eylül 1914 tarihinde yoğun bir taarruzdan sonra Almanların Paris'ten uzaklaşması ile sonuçlanmıştır. Marne ile cephe önemli ölçüde kilitlenmiştir. Almanların, Scflieffen (Şeflin) Planı çökmüştür¹⁰¹. 22 Nisan 1915 tarihinde 2. Champagne Savaşı'nda Almanlar Fransızlara karşı gaz kullanırlar. "Ypre

⁹⁵ Friedrich Freiherr Kress von Kressenstein, Çev.:Tahir Balaban, **Son Haçlı Seferi Kuma Gömülen İmparatorluk**, Yeditepe Yayınları, 2.Baskı, İstanbul, 2014, s.69.

⁹⁶ İsmail Kayabalı-Cemender Aslanoğlu, **Türk Kültürü Aylık Dergisi Hava Kuvvetleri Sayısı**, Sayı:116, Yıl:10, Ayyıldız Matbaası, Ankara, Haziran 1972, s.493.

⁹⁷ Kansu vd., **a.g.e.**, s.167.

⁹⁸ Fırtına, **a.g.e.**, s.26.

⁹⁹ Yalçın, **THHST 2013**, s.9; Yıldız, **a.g.e.**, s.178.

¹⁰⁰ Kayabalı-Cemender, **a.g.e.**, s.493.

¹⁰¹ Westwell, **a.g.e.**, s.36.

Şehri önünde sarı-yeşil bir bulut yeri yalıyarak ilerlemeye başlamış ve askerler sinek gibi düşüp öldü. Zehirli gaz ilk defa harpte kullanılıyordu.”¹⁰² Burada 40.000 asker ölmüş veya yaralanmıştır. 3. Champagne Savaşı, öncesinde Fransız ordusunda açık hedef haline geldikleri için kırmızı pantolan uygulamasına son verilmiştir.¹⁰³ Bu üniformalar Napolyon dönemi için normalde de¹⁰⁴ 1914’te hava unsurunun kullanıldığı bir zamanda askerleri açık hedef haline getirmiştir.

Av tayyareciliği gerçek anlamda 1915 yılında doğmuştur. İngilizlerin filinta takılı Bristol Scout tipi yeni imal ettikleri uçakları da önemli başarı kazanmıştır. İngiliz Teğmen Hawker bu uçakla 25 Temmuz 1915’te aynı uçuşta 3 Alman uçağını düşürmüştür¹⁰⁵. Avcı uçakları süvarinin yerine keşif yapmaya başlayan keşif uçaklarını korumak ve düşman keşif uçaklarını düşürmek maksadıyla geliştirilirken siperlerin oluşmaya başlaması ile avcı uçaklarının kabiliyeti de geliştirilmeye başlanmıştır. Morane-Saulnier N Tipi, Vickers FB-5 ve Fokker E tipleri bu alanda gerçek avcı uçaklarının öncülerindedir¹⁰⁶. Almanların geliştirdiği Fokker tipi av uçakları Fransız ve İngiliz hava unsurları için ölümcül sonuçlar doğurmuştur. Bombardıman uçakları avların kolay hedefleri haline gelmiş ve gündüz yerine geceleri uçmaları uygulaması başlatılmıştır. Alman balonları¹⁰⁷ İngiliz şehirlerini başta Londra olmak üzere taciz etmiş ve yapılan bombardımanlar neticesinde halktan hayatını kaybedenler olmuştur. Bu balonların bir kısmı İngilizlerin av uçaklarıncı düşürülmüştür. Daha da önemlisi şehirlere yönelik baskıların ve saldırıların psikolojik etkisi fazla olmuştur. Bu yıl içerisinde cephelerde 800 kadar uçak kullanılmıştır. Eski, savunmasız ve sürati düşük uçaklar karşısında Alman uçakları büyük başarılar sağlamıştır¹⁰⁸. Ne ki, İngilizler Alman zeplinlerinin havadan Londra’yı bombalayacağı endişesi içindeydi¹⁰⁹. Bu dönemde Almanlar zeplinlerle İngiliz şehirlerini bombalamasına aşırı balon kaybı sebebiyle son vermişlerdir¹¹⁰. Balon bu savaşta uçaklarla eş bir konumdadır. Bu eşitlik harbin sonlarına kadar korunmuştur. Cephenin gerisinde olması, avcı uçakları ve uçaksavarlarla korunması balonları pilotlar için zor hedefler haline getirmiştir¹¹¹.

¹⁰² Kansu vd, a.g.e., s.177.

¹⁰³ A.g.e., s.177.

¹⁰⁴ Ian Westwell, **Resimli Harp Tarihi I. Dünya Savaşı**, Türkiye İşbankası ve Kültür Yayınları, İstanbul, 2014, s.29.

¹⁰⁵ Kansu vd, a.g.e., s.177, 178.

¹⁰⁶ Westwell, a.g.e., 80, 81.

¹⁰⁷ Balon: Zeplin (Count Ferdinand von Zeppelin): Almanya’da balonlar imalatçısı Kont’un ismine atfen, Zeplin (zeppelin) olarak da tanınmaktadır.

¹⁰⁸ Kayabalı-Cemender, a.g.e., s.493.

¹⁰⁹ Kurter, **1910-1914**, s.32.

¹¹⁰ Kansu vd, a.g.e., s.218.

¹¹¹ Westwell, a.g.e., 88, 89.

1916 yılında hava savaşları yoğun olarak Verdun ve Somme Cepheleleri ile Skagerak Deniz Savaşı'nda yaşanmıştır. Hava kuvvetleri keşif, bombardıman ve av saldırıları ile önemli görevler almışlar. Verdun üzerinde etkin Alman taarruzları karşısında, önemli Fransız pilotları hayatını kaybetmiştir. Siperlerde bulunan askerlere karşı makinalı tüfeklerle saldıran uçaklar önemli tehdit haline gelmiştir. Uçaklar, Alman kara unsurları için de önemli bir destek olmuştur. Somme Cephesi'nin yarılması için 1916 yılı Temmuz ayında müttefiklerin başlattığı yarma hareketinde hava unsurlarının kara güçlerine önemli destekleri olmuştur.

- a) Piyade desteklenmiş,
- b) Keşifler yapılmış,
- c) Topçu ateşi düzenlenmiştir.

Almanlar burada hava güçlerini destekleyince durum Almanlar lehine değişmiştir. Alman zeplinleri İngiliz şehirlerinin bombalanmasında ve Skagerak Deniz Savaşı'nda kullanılmış ve oldukça başarılı performans sergilemiştir¹¹².

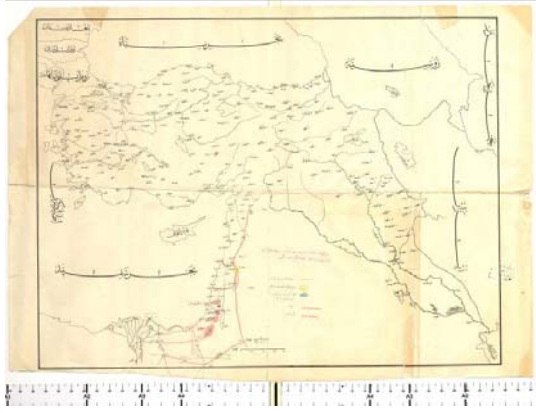
1917 yılında halen Alman uçakları etkindir. İngiliz ve Fransız kayıpları oldukça fazladır. Nisan ayında İngilizler 130 uçak kaybederler ve bunun 75'ini 5 günde kaybederler. İngilizler buna "Kanlı Nisan" da demektedirler. İngilizler ve İtalyanlar ise Avusturya şehirlerini bombalamaya başlamışlardır. Almanlar, zeplinleri kullanmaktan vazgeçmişler ve yerine bombardıman uçaklarına yönelmişlerdir. Londra başta olmak üzere İngiliz şehirleri yine sürekli bombardımana maruz kalmaktadır¹¹³. Bu dönem, İngilizlerin ısrarla İstanbul'u bombaladığı bir zaman dilimidir. Balonculuğun en önemli temsilcisi ve üreticisi olan Almanların da ağırlıklı olarak uçağa yönelişi askerî balonculuğun doğal olarak ömrünün bitişiğini işaret etmektedir. Balonun ömrünün bitmesinin başlıca sebepleri; uçağın hızla gelişmesi, uçağın hızı ve çok yönlü hareketi, muharebede rol oynaması, hedef olarak daha az risk oluşturması, doğal şartlardan az ekilenmesi olmuştur.

1917 yılı İtilaf güçleri için ümitlerin kaybedildiği bir dönemdir. Fransız ordusunda 119 isyan çıkmıştır. Almanlar bu durumdan istifade edemediler, General Nivelle'nin yerine geçen General Petain bütün isyan eden birlikleri dolaşmış, 50.000 kişiye ceza verilmiş, 412 idama mahkum edilen askerden 55'i kurşuna dizilmiştir. Dünyada yükselmeye başlayan sol akım burada da etkisini özellikle harp sanayinde çalışan işçiler üzerinde göstermiştir. Fransa'da, bazı vekiller sulh taleplerini dillendirmeye başlamışlardır. Fransa

¹¹² Kayabalı-Cemender, a.g.e., s.493,494.

¹¹³ Westwell, a.g.e., 116,117,206,207; Kayabalı-Cemender, a.g.e., s.494.

hava unsurlarını 1917'de 5 grupta ve her grup 4 filo olacak şekilde yeniden yapılandırırken yıl sonunda 5.609 talebeye bröve verilmiştir. Alman İmparatoru'nun 9 Ocak 1917'de denizlerin kesin ablukasını ilan etmesi ve denizaltı savaşlarının artması ABD'yi savaşın içine çekerken Almanya için önemli bir dönüm noktası olmuştur¹¹⁴. 1917-1918'de savaşmak için 2.000.000 kadar Amerikalı asker Kuzey Atlantik'ten Avrupa'ya savaşmak için gelmiş durumdaydı. Bu kuvvetin %14'ünü savaş içinde kaybetmiştir¹¹⁵. Oysa Amerikan kamuoyunun savaşın ve eski dünyanın siyasetinin dışında kalma eğilimi Almanya ve tarafları için bir şanstı.



BDH, Klasör:16, Dosya:77, Belge: 001-1a

Savaşın son yılında hava gücü çok daha ileri boyutlara geldi. İngilizler kendilerini oldukça geliştirdiler. Cephelerde yüksek miktarda uçaklar kullanılmaya başlandı. 1918 Nisan ayında Picerdia'da hava harekâtı yoğunlaşmaya başladı. Müttefikler burada 1.400 keşif ve 350 av ve bombardıman uçağı ile saldırıya geçtiler. Mayıs

ayında bir hafta içinde İngilizler 130 Alman uçağını düşürmüştür. Fransızlar ise 16 Mayıs -10 Kasım arasında 637 uçak ile 125 gözlem balonu düşürmüştür. Bu sürede 1.360 ton bomba atmıştır. Almanlar ise aynı dönemde cephe gerilerine 2.750 ton bomba atmıştır¹¹⁶. II. Dünya Savaşı'nda hava mareşali olan Alman hava subayı Göring, 1918 yılında Jasta uçağı ile 22 düşman uçağı düşürmüştür¹¹⁷.

10. Cephelerde Osmanlı Hava Gücünün Faaliyeti

Osmanlı ordusunun 1913'te başlattığı modernizasyon projelerini başarabilmesi için 6-10 yıllık bir süreye ihtiyacı bulunuyordu. Savaşın hemen öncesinde İngilizlere sipariş verilen Sultan Osman ve Reşadiye zırhlıları ile Şili için imal edilen ancak Osmanlı İmparatorluğu tarafından

¹¹⁴ Kansu vd, a.g.e.,s.262-278.

¹¹⁵ Westwell, a.g.e.,216,217,226,227.

¹¹⁶ Kayabalı-Cemender, a.g.e.,s.494; Kansu vd, a.g.e.,s.276,349.

¹¹⁷ Kansu vd, a.g.e.,s.349.

satın alınan iki torpidoya el konulmuştur¹¹⁸. Zırhlılara, İngiltere'nin el koyduğu çok iyi bilinmesine rağmen Fransızların da sipariş edilen deniz ve kara uçaklarına el koydukları pek bilinmeyen bir durumdur. Ayrıca, Fransa'ya sipariş verilen kara ve deniz uçaklarının tesliminin beklendiği bir zamanda savaş çıkmış ve Osmanlı Devleti'nin sipariş verdiği uçaklara Fransa el koymuştur. Bu uçaklar daha önce belirtildiği gibi Filistin Cephesi'nde Osmanlı ordusuna karşı kullanılmıştır¹¹⁹. Osmanlı seferberlik ilan ettiği zaman Türkiye'de bulunan 3 satırlı Alman Rumpler'in Alman mürettebatı ülkelerine döndüğünden uçak Türklere kalmıştır. Yine Fransızlara ait 2 adet Nieuport uçağına el konulmuştur¹²⁰.

Savaş başladığı zaman Osmanlı Devleti havacılıkta oldukça sıkıntılı bir durumdaydı. Esasen sanayileşmemenin bedelini, yurt dışına bağımlılıkla ödemek zorunda kalmıştır. Osmanlı İmparatorluğu savaşa girerken; 3'ü faal, 2'si gayrifaal, 5 kara uçağı ile 2 deniz tayyaresi toplam 7 uçağı bulunuyordu. Eğitim uçakları ile bu sayı 12 uçağı çıkıyordu. İşe yarar uçak sayısı ise yalnız altı adetti. Osmanlı Devleti, bu durumun bir sonucu olarak müttefiklerine muhtaç durumdaydı.

Osmanlı ordu envanterinde bulunan uçak sayısı 1915'te 40 adede, takip eden yıllarda ise 100 adet uçağı ulaşımıştır. Savaşa başlarken 10 kadar pilotu olan Osmanlı havacılığının insan gücü de zamanla gelişmiştir. İleriki yıllarda 100 kadar pilot ve rasis personel olmuştur. Ordu envanterine ise savaş yıllarında toplam 450 adet uçak girmiştir. Bu uçaklardan 150 kadarı Alman Tayyare Paşa Bölüklerine aittir. Almanlar 6 hava ve deniz hava bölüğü olmak üzere 7 bölük olarak teşkilatlanmışlardır. Savaş yıllarında deniz tayyareciliği haricinde 290 uçucu Alman ile 1400 kadar teknisyen Alman, Osmanlı ordusunda görev almıştır. Bu rakamlara deniz tayyare bölüklerinde görev alan 50 uçucu ve 120 teknisyen de dahil edildiğinde 295 uçucu subay, 95 uçucu astsubay, 1740 makinist ve diğer personel görev almıştır. Bnb.Serno anılarında uçak sayısını da 415 olarak vermektedir. Savaş sonunda 17 tayyare bölüğü, 3 deniz hava bölüğü ile ilaveten 3 Türk balon bölüğü olmak üzere yapılanmış durumdaydı¹²¹. Keza meteoroloji alanında da 3 kıtanın günde 3 defa raporları alınarak ordulara bildirilmekteydi. Birçok yere istasyonlar kurulmuştu. Tabii havacılığın işletimi önemli ölçüde Alman personelin desteğı ile sürdürülmüştür. Ancak

¹¹⁸ Kemal Gurulkan-Ahmet Ergün, "İngiltere'nin Osmanlı Gemilerine El Koyması", **Osmanlı Belgelerinde Birinci Dünya Savaşı I**, Seçil Ofset, İstanbul, 2013, s.33; Kress von Kressenstein, **a.g.e.**, s.41; Palmer. **a.g.e.**, s.341, 355.

¹¹⁹ Kansu vd., **a.g.e.**, s.158, 176; Kayabalı-Cemender, **a.g.e.**, s. 494, 495.

¹²⁰ **A.g.e.**, s.161-163, 169.

¹²¹ Flanagan, **a.g.e.**, s.91; Kansu vd., **a.g.e.**, s.167, 171; Kayabalı-Cemender, **a.g.e.**, s.494, 495; Yıldız, **a.g.e.**, s.175; Yalçın, **Mütareke Dnm.**, s.76, 77.

Almanya ve Türkiye'nin kendilerine münhasır özellikleri iyi analiz edilemediğinden yetkin Türk personel yetiştirilmesinde yetersizlikler ve yanlış uygulamalar da olmuştur. Diğer taraftan hava savunma birlikleri oluşturulmuştur. Savaşın içerisinde bu birimler de önemli gelişme sağlamıştır. Bu uygulamalar Vecihi Hürkuş gibi yetenekleri ortaya çıkarmıştır. Ne varki, kısa süre sonra buradaki uygulamaların bir sonucu olarak İstiklal Savaşı yıllarında personel açısından ciddi sıkıntı çekilmesine neden olmuştur. Bu durumun ortaya çıkmasına Almanya ve Türkiye'nin personel temin ve yetiştirme sisteminin farklılığının neden olduğu değerlendirilmektedir.

Bulgaristan savaşa 1915 sonunda girinceye kadar tayyare sevkinde ciddi sıkıntılar yaşanmıştır. Bazı uçaklara Bulgarlar el koymuşlar, bazı uçaklara ise flötter takılarak uçarak getirilmeye çalışılmıştır¹²². Bu yıl envantere; Albatros B I, Albatros C I, Rumpler B I, LVG B I, Fokker E uçakları girmiştir. Savaş yıllarında önemli bir sorun da yer birliklerinin Türk uçağını tanıyamamaları nedeniyle ateş etmeleri ve hatta bazen uçağın kendi kara orduları tarafından düşürülmesi olayıdır. 3 Mayıs 1915'te Yzb.Fevzi ve Rasit Teğmen Sami, Uskumru üstlerinde Ruslara yönelik keşif için buldukları bir görevde Türk satıh birliklerince düşürülmüşlerdir¹²³. Bu olayda mezkur personel şehit düşmüştür. Birinci Dünya Savaşı'nda Türkler tarafından verilen ilk hava şehitleridirler.

Osmanlı deniz havacılığı Bahriye Nezaretine, kara havacılığı ise Harbiye Nezaretine bağlıdır. Serno, Almanya'ya silah ve destek sistemi tedariki için gitmiş, 12 adet deniz Dornier uçağı sipariş vermiştir. Deniz Havacılar bunu öğrendiğinde bu uçaklara ihtiyaç duyulmadığını bildirerek iptalini isterler.¹²⁴ Savaş yıllarında yaşanan bu gelişmelerin, sisteme olumsuz etkileri olmuştur.

1916 yılında teşkilatta önemli değişiklikler yapılmıştır. Bunlardan biri de Bahriye Nazırı Cemal Paşa'nın ısrarlarına rağmen deniz havacılığının kumanda ve teknik bakımdan kara havacılığı içerisinde yönetilmesi kararı olmuştur.¹²⁵ 13. Şubeye bağlanan Deniz havacılığı idari bakımdan, işe, elbise ve diğer hususlarda yine Bahriye Nezaretine bağlı kalmıştır. 1916'da önemli bir değişiklik de pilotların küçük zabıtlardan de yetiştirilmeye başlanması uygulamasıdır. Bu uygulama, Osmanlı ordusunda Almanların etkisinin bir sonucu olarak başlamıştır¹²⁶. Bu yıl Osmanlı orduları için

¹²² Flanagan, a.g.e., s.11,12.

¹²³ Kansu vd, a.g.e., s.183,185,188.

¹²⁴ Tanman, a.g.e., s.50.

¹²⁵ Bugün gelişmiş ülkelerin deniz havacılığının oldukça ileri seviyede olduğu dikkate alındığında bu uygulamanın gelişmekte olan bir başka unsuru olumsuz etkilediği değerlendirilmektedir.(y.n.)

¹²⁶ Kansu vd, a.g.e.,s.222,227.

lojistik eksikliklerin önemli ölçüde hissedilmeye başladığı zaman dilimidir. Von Kress anılarında, Enver Paşa'nın 1916'da Mart ayında 30 kadar Alman ve Türk subayı ile cepheye geldiğini ve kendisine Filistin Cephesi'ne yönelik başta ulaşım olmak üzere sorunları anlattığını belirtir.¹²⁷

Tarihi süreç incelediğinde kuvvetlerin kendi konseptleri ve doğal döngüleri içerisinde geliştikleri görülmektedir. Bir diğer kuvvetin kontrolü ve öngörüsü altında kalan güçlerin zamanla gelişmelerinin yavaşladıkları ve zamanla çağdaşlarının gerisinde kaldıkları görülmektedir. İnebahtı yenilgisi ve Sinop Baskını¹²⁸ birçok olaylarda karşılaşılan ortak özellik bu kapsamdadır.

1917 Yılı Tayyare Bölükleri ve Bağlı Oldukları Komutanlık¹²⁹

Ordu	1917 Yılı Ordı-u Hümayuna Bağlı Tyy.Bl.leri
5. Ordu	1.Tyy.Bl.(Galata),6 Tyy.Bl.(Çanakkale),5 Tyy.Bl.(Seydiköy),12. Av Tyy.Bl.,1.Dz.Bl.(İzmir)
3.Ordu	7. ve 8. Tyy.B.ler
2.Ordu	10. Tyy.Bl.(Elazığ)
4. Ordu	300.,301.,302.,303.,304.Tyy.Paşa Bl.leri ile 3., 4. ve 14. Tyy.Bl.leri.
6. Ordu	2.,11.,13.Tyy.Bl.leri
İst.Svnm.	9.Tyy.Bl.(Yeşilköy)
Boğaz K.lığı	2.Dz.Bl., Alman Dz. Tyy. Bl.leri (Çanakkale, Kavak, Zonguldak).

Hava Kuvvetlerinin başından Fransız Hava Binbaşı De Goys'un ayrılması sonrasında, 1915-1918 yılları arasında Osmanlı havacılığı üzerinde

¹²⁷ Kress von Kressenstein, **a.g.e.**,s.175,176.

¹²⁸ Sinop Baskını öncesi Müşavir Paşa da Karadeniz'e çıkma emri alır. Kaptanpaşa'ya Karadeniz'e gönderilen gemilerin Ruslara gemi gemiye yapılan eşleşmede Osmanlı donanmasının zayıf olduğunu 2 tane birinci sınıf gemi daha göndermesini tavsiye ettiğinde Kaptanpaşa, Bab-ı âlinin emrinin böyle olduğunu ifade ederek tartışmaya girmeyeceğini anlatır. Müşavir Paşaya verdiği diğer bir direktif de şayet Ruslarla karşılaşırsa ilk ateşi açan olmaması olur. Müşavir Paşa buna "Savaşta değil miyiz?" dediğinde, "Evet öyleyiz ama Bab-ı âlinin emri böyle cevabı verilir." Müşavir Paşa bu emre uymaktan mazur olduğunu bir savaşın sonunu konum almış bir geminin belirleyeceğini belirtir ve buna verilen cevap, "Orası sizin bileceğiniz iştir;ben size lazım gelen **emri** verdim, bu bana yeter. Adolphus Slade,(Çeviren: Candan Badem-Edt.:Emre Yalçın), **Müşavir Paşanın Mektupları**, Türkiye İş Bankası ve Kültür Yayınları,İstanbul,2012,s.145.

¹²⁹ Flanagan,**a.g.e.**,s.35-38;Kayabalı-Cemender, **a.g.e.**,s.497,498.

en yetkili sorumlu olacak olan Alman Hava Subayı Plt.Yzb.Erich von Serno 3 Şubat 1915'te göreve getirilmiştir¹³⁰.

Osmanlı Ordu Envanterine Alınan Silah Sistemi(Tayyare)¹³¹

Yıl	Katılan Uçak	Yıl	Katılan Uçak
1915	37 Uçak	1916	69 Kara ve 3 Deniz
1917	108 Kara ve 3 Deniz	1918	80 Kara ve 6 Deniz

Harbiye Dairesinde bulunan 9. Şube ikmal ve tedarik konuları ile iştiğal etmektedir. Genel Karargâhın 13. Şubesi olarak görevlendirilen havacılık birimi, 1916 yılı son gününde Umuru Havaiye Müfettişliği olarak yapılandırılması Sultan Reşat'ın tasdikinden geçmiştir. Uçak birlikleri, balon birlikleri, uçaksavar birlikleri, deniz uçak birlikleri, depo ve parklar, foto ve fotometri şubesi ile meteoroloji şubesi bu birime bağlanmıştır. Bu dönemde Osmanlı hava gücü; 72 tayyare, 43 rasit ve 65 pilottan oluşmaktaydı¹³².

1917 yılında uçağa ihtiyaç duyulduğu bir zamanda, Almanya'dan talep edilen 96 uçak, pilot ve makinistlerin gönderilmesi Alman Genelkurmayı tarafından kabul edilmesine rağmen Alman Maliyesi tarafından parası peşin verilmediği için kabul edilmemiştir. Savaşın en kritik zamanında binlerce uçak üretme yeteneği olan en büyük müttefikin bu ve benzeri uygulaması Türk tarafında rahatsızlıklara neden olmuştur. Serno, girişimleri ile Yıldırım orduları için bir kısım tayyareyi getirebilmiştir. Yıl içinde yazışmaların Türkçe yerine Almanca ile yapılmasına Enver Paşa sert tepki göstermiştir. 1917 yılında, Türk havacılığının ilk resmi yayını olan, "Vekayi ve Terakkiyatı Havaiye Mecmuası" çıkarılmıştır¹³³. Savaş yıllarında Türk Hava Bölüklerinin yapıları; uçak, teçhizat ve personel bakımından müttefik ülkelerdeki emsallerine göre oldukça yetersiz seviyededir. Lakin istenilen görev ve performans çok daha fazladır. Bu durum Türk havacıların moral-motivasyonları üzerinde olumsuz etki yapmaktadır. Bu durumu özellikle Fazıl Bey'in raporlarında görmek mümkündür¹³⁴.

¹³⁰ Osman Yalçın, "Hava Subayı Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey'in Harp Sahası Uygulamaları ve Dönüşümcü Liderlik İzleri", 3. Ulusal Liderlik Sempozyumu 20-21 Mart 2014 Dönüşümcü Liderlik ve Tarihten Günümüze Uygulamaları, HHO Matbaası, İstanbul, 2014, s.166; Flanagan, a.g.e., s.1-4.

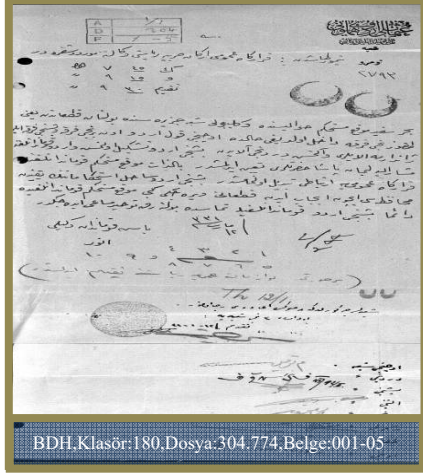
¹³¹ Kayabalı-Cemender, a.g.e., s.494-498; Kansu vd, a.g.e., s.219.

¹³² Flanagan, a.g.e., s.50.

¹³³ Kansu vd, a.g.e., s.283.

Dergi savaş yıllarında çıkarılmıştır. İçerik olarak havacılıktaki gelişmeleri inceler ve savaş yıllarında hemen bütün hava birliklerine gönderilerek son gelişmelerden havacıların haberdar olması hedeflenmiştir.

¹³⁴ Tanman, a.g.e., s.70.



üzerine yola çıkmış ancak Cerablus'tan öteye geçememiştir. 2. Balon Bölüğü Kağıthane'de yerleştirilmiş, 3. Balon Bölüğü ise İzmir 17. Kolordu emrine gönderilmiştir¹³⁶. Osmanlı balon ve uçakları eş zamanlı envantere almış ancak balonlardan fazla bir yarar elde etmek mümkün olmadığından uçaklar ana sistemler haline gelmiştir.

10.1.Çanakkale Cephesi Osmanlı Ordusu Hava Faaliyeti

Çanakkale Cephesi, her devlet için farklı bir anlama sahiptir. Almanya bakımından, Batı Cephesindeki yükünü hafifleten bir Cephe, Osmanlı devleti için başkentini savunma kapısı ve Balkan Savaşlarının mağlubiyetinin rövanşının alınması süreci, İtilaf devletleri için ise Rus Çarlığına kısa zamanda yardımın ulaştırılma yoludur. Osmanlı, Cephenin açılmasını takiben 5. Orduyu kurmuş ve burasının savunma görevini vermiştir. Savunmaya yönelik Liman von Sanders göreve başlamasına takiben savunma planını Başkumandanlık Vekaletine teklif etmiştir¹³⁷ İlk kuruluş aşamasında komuta yapısını oluşturan 103 makamın % 92'si Türk, %8'i Almanlardan teşekkül etmiştir.

Liman von Sanders'in amfibi beklentisi yanlış bir öngörü olmuş, Trablusgarp ve Balkan Savaşları ile bölgenin hassasiyetine haiz Türk

¹³⁵ Mazlum Keyüsk, **Türk Havacılık Tarihi(1917-1918) İkinci Kitap İkinci Cilt**, Uçuş Okulları Basımevi, 1952, Eskişehir,s.354.

¹³⁶ Kansu vd, **a.g.e.**,s.360

¹³⁷ BDH, Klasör:180, Dosya:304, Belge:774-001-05(5'inci Ordunun Kuruluşu);BDH, Klasör:180, Dosya: 304, Belge: 774-004- 01(Liman Von Sanders'in Savunma Planı Teklifi).

subaylarının öngörüsü olan kıyı savunması daha uygun bir yöntem olmuştur.¹³⁸ Alman komutanlar Çanakkale Cephesinin ilk safhalarında oldukça etkisizdir. Keza Kut'ül Ammare'de de öyledir.¹³⁹ Sanders, İngilizlerin şaşırtma çıkarması yapacağı yeri asıl çıkartma bölgesi olarak görme bahtsızlığı yaşamıştır.¹⁴⁰

Osmanlı İmparatorluğu savaş süresince birçok cephede mücadele vermiştir. Savaşın seyrini değiştiren birçok savaşlar yapılmıştır. Çanakkale Cephesi ve Filistin Cephesi bu bakımdan özel bir ehemmiyete haizdir. Çanakkale Cephesinde hava faaliyeti 5 Eylül 1914'te başlamış ve hareketin hemen her safhasında önemli başarılar elde edilmiştir. Düşman deniz hareketinin başlayacağını, takiben kara hareketinin gelişeceğini istihbaratı alınmış ve karargâha zamanında iletilmiştir. 1915 yılı içerisinde İtilaf devletlerinin bölgede 72 uçaklık bir hava gücü, 2 uçak gemisi (Arc Royal ve Ben My Chree), Manica balon gemileri bulunuyordu. Türklerin başlarda yalnız Müstahkem Mevki Komutanlığına bağlı tek uçakları varken zamanla burada uçak sayısı ikiye çıkarılmıştır. Özellikle 17 Mart akşamı ile 18 Mart sabahı erken saatlerde yapılan keşiflerin Osmanlı ordusunun hazırlık yapmasına önemli katkısı olmuştur. 25 Nisan çıkarması da 23 Nisan 1915'te tespit edilerek rapor edilmiştir.¹⁴¹

30 Kasım 1915'te Ütgm. Ali Rıza ve Atgm. Orhan Beyler, Seddülbahir üzerinde bir Fransız uçağı ile girdikleri hava muharebesinde Fransız uçağını düşürerek Türk havacılık tarihinin ilk hava zaferini kazanmışlar. Bu yıl içerisinde 20 itilaf gücü uçağı, Osmanlı ordu unsurları tarafından düşürülmüştür. 1916 yılına girerken İtilaf güçlerinin çekilme süreci başlamış ve yetkili ve ilgili birimlere rapor edilmiştir. Yalnız bu dönemde kara unsur komutanları havacıların verdikleri istihbaratı bir kere de süvarilere veya diğer unsurlara teyit ettirme alışkanlıklarını bırakmamışlardır. Bu durumun bir sonucu olarak İtilaf güçlerinin çekilişi oldukça başarılı olmuştur. Yıl içerisinde 15 İtilaf gücü uçağı Türkler tarafından düşürülmüştür.¹⁴²

Osmanlı ordusu bağlısı 1. Tayyare Bölüğü, Anafartalar Muharebeleri esnasında 4 uçakla, 4 günde 51 saat hava görevi yapılmıştır. Silahlı düşman

¹³⁸ Mesut Uyar-Edward J.Erickson, **Osmanlı Askeri Tarihi**, Türkiye İş Bankası ve Kültür Yayınları, İstanbul,2014, s.511-516.

¹³⁹ Erickson, **a.g.e.**,s.258.

¹⁴⁰ Hart, **a.g.e.**,s.233.

¹⁴¹ Ajun Kurter, **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi Cilt-II (1914-1916)**, Hv.Bsm.ve Neş.Md.lüğü, Ankara, 2009,s.92.
Kansu vd, **a.g.e.**,s.192-198,239.

¹⁴² Kayabalı-Cemender, **a.g.e.**,s.496; Kansu vd, **a.g.e.**,s.192-198,239-241.

uçaklarına karşı tabanca ve filinta ile mukabele edilmiştir¹⁴³. Bu cephede hareket süresince itilaf güçlerine ait 53 uçak, ittifak güçleri uçakları ve topçusu tarafından düşürülmüştür.

Enver Paşa, 1916 başında Çanakkale'ye yaptığı bir ziyarette Alman pilot Buddecke'nin bir hava muharebesini izlemiştir. Budecke, bir İngiliz uçağını indirmiş ve kendisi de uçağın yanına inmiş ve takiben Enver Paşa kendi altın liyakat madalyasını Alman subaya takmıştır¹⁴⁴. Çanakkale Cephesi'nde İngiliz uçakları Albay Mustafa Kemal'in otomobilini de tarayacak kadar belirlenen hareketli hedeflere yönelik taarruzlar yapmışlardır¹⁴⁵.



1917 yılında Mondros, İmroz, Limni, Bozcaada, Taşoz ve Midilli'de üslenen İngiliz, Fransız ve Yunan¹⁴⁶ uçakları Çanakkale ve İzmir bölgesine yönelik birçok önemli taarruz yapmışlardır. Bu taarruzlara karşı 6. Tayyare Bölüğünün başarılı savunması ile İtilaf güçleri geri çekilmek zorunda kalmışlardır.

1918 yılında 5. Ordu, Çanakkale tarafından yeni bir çıkarma beklediğinden bu bölgede devamlı keşif faaliyetinde bulunulmuştur. 20 Ocak 1918'de Yavuz ve Midilli Krüzörünün yaptığı İmroz Baskını dönüşünde

¹⁴³ Kansu vd, a.g.e.,s.202.

¹⁴⁴ Hans Joachim Buddecke, **Çanakkale Üzerinde Bir Şahin**, Türkiye İşbankası ve Kültür Yayınları, İstanbul,2015,s.84,85; Kansu vd, a.g.e.,s.242.

¹⁴⁵ Tayhani,a.g.e.,s.186.

İngiliz Pilot Yarbay Samson, Eylül ayının ikinci haftasında bir Nieuport uçağı ile Selvili üzerine geldiğinde, arazide yol alan bir araç ve araçta 2 subayın bulunduğunu görmüş, araç üzerine alçalarak 2 bomba atmıştır. Atılan bombalar isabet etmemiş, araçtakiler sipere yatarak tedbir almışlardır. Uçağın uzaklaşması ile yeniden yol alan araca Samson ikinci defa saldırmıştır. Bu saldırıda uçaktan atılan ve yerde patlayan bombanın şarapnel parçaları etrafa yayılarak, aracın ön camının kırılmasına, şoförün yaralanmasına neden olmuştur. Araçta bulunan subaylar olaydan yara almadan kurtulmuşlardır. Samson anılarında, bu aracın Mustafa Kemal'e ait olduğunu ve bu bilgiyi barış döneminde karşılaştığı diğer Türk subayından bizzat duyduğunu belirtmiştir. Cenk Avcı, **Çanakkale Cephesi'nde Hava Savaşları**, Gnkur. ATASE Bsm., Ankara, 2009, s.160,161; Osman Yalçın, **Türk Tarihi Bakımından 20.Yüzyılda İki Önemli Gelişme:"Havacılığın ve Bir Liderin Doğuşu"**,**Turkish Studies**, Spring 6/2, 2011, s.1039; Yalçın,a.g.m.,...10 Şubat,s.254.

¹⁴⁶ Kansu vd, a.g.e.,s.277.

Yavuz, Çanakkale boğazında karaya oturmuştur. İtilaf güçleri hava unsurları toplamda 276 sorti ile Yavuz'un batırılmasına çalışmıştır. Yavuz'a 15,4 ton ağırlığa yekün tutan 180 adet bomba atılmıştır. Bu sürede İtilaf güçlerinin beş uçağı ise Türkler tarafından düşürülmüştür¹⁴⁷. Çanakkale'de en büyük sorun havacılık bakımından bakıldığında Türklerin uçak sayısındaki yetersizlikleri olmuştur. Buddecke bu konuda izlenimini, "Burada dövüşmek, Fransa'da olduğundan değişti. ... Orada her şey el altındaydı. Yeni bir uçak için bir söz yetiyordu." sözleriyle yanımlar.¹⁴⁸

Çanakkale Cephesi 1916 başında fiili olarak kapanmışsa da savaş sonuna kadar hava faaliyeti sürmüştür. Denizaltıların ve uçakların taarruz fırsatı aradığı bu coğrafyada deniz üstü ticari ve askeri varlıkların giriş ve çıkışları olmuştur. 20 Ocak 1918'de Türk donanması tarafından gerçekleştirilen İmroz Baskını beklenen faydayı tam olarak vermese de önemli kazanımları olmuştur. Şüphesiz Midilli'nin tüm mürettebatı ile batması önemli bir kayıptır. Yazuz'un boğaz girişinde karaya oturması da önemli bir risk olmuştur. Kısa sürede yüzlerce sorti hava taarruzu ile İngilizlerin batırmaya çalıştığı Yavuz'un Nara Burnu'ndan kurtuluşu büyük bir kaybı önlemiştir¹⁴⁹. Çanakkale Cephesi Osmanlı ordu birliklerinin muharip gücünün ve performansının yüksekliğini taraflara göstermesi bakımından önem arz etmesi yanında sonuçları ile günümüze tesir etmeye devam etmektedir.

Çanakkale Cephesinde gerçekleştirilen askeri hareket tanımlı olmasa bile bugünkü anlamda müşterek hareketin uygulamaları olmuştur. Bazı



¹⁴⁷ A.g.e.,s.374-376.

Çanakkale Cephesinde yaşanan bir olay da sahte Von Boemers olayıdır. Ütğm. Cemal Durusoy'a Harbiye Nazırı Enver Paşa'nın görev vermesi ve sonradan Alman'ın aslında Von Boemers'in şoförü olduğun ve Boemers'in Türkiye'ye geleceği zaman kaza sonucu vefatı sonucu şoförün belgelerde sahtecilik yaparak Türkiye'ye geldiği anlaşılır. Kansu vd, a.g.e.,s.192.

¹⁴⁸ Buddecke, a.g.e.,s.109.

¹⁴⁹ Brian P.Flanagan, a.g.e.,s.70.

Alman subaylarına göre bu hareketin asıl sorumlusu Türkleri bir savaşa sürükleyen Almanlardır ifadeleri yer almaktadır¹⁵⁰

10.2. Kafkas Cephesi Osmanlı Hava Gücü Faaliyeti

Osmanlı ordusu savaş süresince Kafkas Cephesinde de başarılı hava hareketi icra etmiştir. Burada, uçak, savaşın ilerleyen zamanlarında kullanılmıştır. Cepheye sevk edilen uçaklar ve pilotlardan Yzb.Salim İlkuçan ile Yzb.Fesa Evrensev'in Karadeniz'de Bezm-i Alem Vapuru ile seyrederken vapurun Rus donanması tarafından batırılmıştır¹⁵¹. Türk havacılar denizden kurtarılanlar arasında yer almışlar ve savaşın sonuna kadar Sibiryaya taraflarında esir kalmışlardır¹⁵². İlerleyen zamanlarda bölgeye yeni hava birlikleri sevk edilmiş ve cephe üzerinde başarılı görevler yapılmıştır. 1916 yılında 3. Orduya bir hava bölüğü verilmiştir. Bu bölüğün Erzincan'a getirilmesi büyük zorluklarla olmuştur. Hava bölüğü Kelkit civarında başarılı keşifler yapmıştır. Bölgeye yığınak yapan 2. Orduya 10. Tayyare Bölüğü gönderilmiştir. Diyarbakır, Van ve Bitlis civarında keşif ve bombardıman başta olmak üzere hava görevleri yapılmıştır. Yıl içinde 3 Rus uçağı düşürülmüştür¹⁵³.

Bolşevik ihtilali sonraları Rus kuvvetlerinin çekilmesi ile bölgede ciddi bir hava muharebesi olmazken, Ermeni isyancılara yönelik birtakım hava görevleri icra edilmiş, çekilen Rus birliklerinden kalan bir takım uçaklar ise ganimet olarak alınmıştır¹⁵⁴. Burada lojistik sıkıntı ve teçhizat eksikliği hat safhadadır. Uçak lastiği temin edilemediğinden, tahta tekerleklerle uçaklar kullanılmak zorunda kalınmıştır. Tahta tekerlekler ile jantlar arasında amortisman görevi yapacak yaylar yerleştirilmiş ve bu şekilde uçuş yapılmıştır¹⁵⁵.

Savaşın son yılında Kafkasya üzerine gönderilen Kafkas İslam Ordusu kısa zamanda önemli başarılar elde etmiştir. Bu ordunun faaliyetinden Almanlar da büyük endişe duymuştur. Muharebede karşılaşılan güçler; Rus, Ermeni ve İngiliz ittifak güçleri olmuştur. Savaşın son aylarında gerçekleştirilen Bakü taarruzunda bir düşman uçağı, Türk topçusu tarafından indirilmiştir¹⁵⁶. Bu cephede yapılan hareketin birisinde Vecihi Hürkuş ve

¹⁵⁰ Wolf, a.g.e., s.456-458.

¹⁵¹ Fırtına, a.g.e., s.23; Aydar, a.g.e., s.126.

¹⁵² M.Bahattin Adıgüzel, **Türk Havacılığında İz Bırakanlar**, THK Kültür Yayınları, Ankara, 2006, s.29-31.

¹⁵³ Kayabalı-Cemender, a.g.e., s.497; Aydar, a.g.e., s.127-133.

¹⁵⁴ A.g.e., s.497-499(32-34).

¹⁵⁵ Kansu vd, a.g.e., s.253; Sarp, a.g.e., s.67.

¹⁵⁶ Ozan Arslan, **Osmanlı'nın Son Zaferleri 1918 Kafkas Harekatı**, Doğan Kitap, İstanbul, 2010, s.108

rasıtı uçağının yara alması ile mecburi iniş yaparak Ruslara esir düşmüştür¹⁵⁷. Kafkas Cephesinde toplamda 8 düşman uçağı indirilmiş veya düşürülmüştür. Savaşın sonlarına doğru İttifak güçleri arasında kültürel kodlar kısa vadeli milli çıkarların önüne geçmeye başlamıştır. Örneğin Kudüs'ün düşmesi Londra ve Paris'ten daha ziyade Berlin ve Viyana'da büyük coşkuya sahne olmuştur.

10.3. Filistin ve Irak Cephesi Osmanlı Gücü Hava Faaliyeti ve Lojistik Desteklenebilirlik

Filistin cephesi, “*Kanal Cephesi*” olarak açılmış ve zamanla “*Sina-Filistin*” ve son olarak “*Suriye-Filistin Cephesi*” adlarını almıştır¹⁵⁸. Savaşın ilk ayında Osmanlı İmparatorluğu ve Alman İmparatorluğu Mısır ve Süveyş’e yönelik bir kısım planlar yapmışlar. Hicaz ve Yemen bölgesinden 15.000-20.000 bedevinin getirilmesi, Mısır’ın doğusundan bir miktar bedevinin zeplinle nakli, askeri mühimmatın sevki için Maan’dan Süveyş’e dekil hattı döşenmesi, ilaveten bir tugay Alman askerinin bölgeye gönderilmesi konusu müzakere edilmiş ve bu müzakereler, Berlin Sefiri Mahmut Muhtar tarafından 3 Eylül 1914 tarihli raporda bildirilmektedir. Cemal Paşa, 16 Ekim 1915 tarihinde yayımladığı emirde Mısır’ın fethini takiben burada bulunan subaylardan savaşta vefat edenlerin ailelerine buldukları mahalde bir ev alınacağı, şecaat gösteren asker ve subayların ödüllendirileceğini belirtmektedir¹⁵⁹. Dolayısıyla bu cephe her iki tarafın (İtilaf ve İttifak devletleri) ortak menfaati bakımından önem arz etmekteydi. Diğer taraftan, savaş başladığı yıl bu cepheye sevk edilecek uçak bulunmuyordu. Cemal Paşa’nın istek ve talepleri yerine getirilmekte gecikmiştir. Esasen bu cephelerde önemli kuvvet ve çatışma olmadığından daha önemli olan cephelere oldukça sınırlı olan hava birlikleri teksif edilmiştir.

Von Kress, Filistin Cephesinde ilk dönemlerde bile en önemli sıkıntının düşman uçaklarının varlığı ile suya ulaşamama olduğunu anılarında belirtmektedir¹⁶⁰. 1915 yılında cephede hareketlenmeler başlamıştır. Bölgeye, keşif maksatlı bir uçak gönderilmiştir. Bu uçak kırım geçirmiş ve

¹⁵⁷ Kansu vd, **a.g.e.**,s.314.

¹⁵⁸ Osman Yalçın-Hayrünsa Alp, “Filistin Cephesi’nde Hava Harekatı”, **Havacılık Tarihi Sempozyumu 13-14 Aralık 2012, Havacılık Tarihi Sempozyumu Bildirileri 1911-1923**, Hv.Bsm.ve Neş.Md.lüğü, Ankara,2015,s.97-116.

¹⁵⁹ Gurulkan-Ergün,**a.g.e.** I,s.52,53,235.

¹⁶⁰ Kress von Kressenstein,**a.g.e.**,s.98,99.

cephe yine uçaksız kalmıştır. Irak Cephesinde 6. Ordu bulunuyordu. Buraya uçak göndermek de mümkün olmamıştır. Ele geçirilen İngiliz uçakları ile bir hava filosu oluşturulmuş ve Ütgm. Fazıl Bey'in başarılı organizasyonu ile bu uçaklar İngilizlere karşı başarılı bir şekilde kullanılmıştır¹⁶¹. İtilaf güçleri ise dört uçak gemisi yanında zamanla hava gücünü burada artırmıştır¹⁶². Keza sıcaklık farkından dolayı Medine'de uçurulamayan uçakların, Fazıl Bey tarafından başarılı bir şekilde uçurulması ve kabahatin pilotlardan ziyade Almanya şartlarında üretilen ve deneyimli pilotlarca uçurulan uçaklara, Türk pilotların alışmasının güçlüklerini açıklaması önemli olduğu kadar değerli bilgilerdir¹⁶³.

1916 yılında İngiliz ve Rusların müşterek bir hareket ile Filistin üzerinde icra edecekleri muhtemel harekate tedbir almak maksadıyla; 4. Ordu emrinde İskenderun-Kudüs bölgesinin kontrolünü sağlamak için 4. Tayyare Bölüğü Medine'de görevlendirilmiştir. Aynı amaca yönelik olarak 3. Tayyare Bölüğü ve 300 numaralı Alman Tayyare Paşa Bölüğü Filistin'de görevlendirilmiştir. Özellikle 300. Tayyare Bölüğü, 1916 yılı içinde 39 İngiliz uçağı düşürerek önemli başarılar elde etmiştir. Irak Cephesinde görev alan 3. Tayyare Bölüğü de General Tawnshend ve Şeyh Sait kuvvetlerine karşı başarılı görevler yapmıştır. 1916'da Irak Cephesinde 14 İngiliz uçağı düşürülmüştür¹⁶⁴. 12 Şubat 1916'da Vecihi Bey (Hürkuş) ile Pilot Ütgm. Mehmet Ali, tecrübe uçuşuna çıkarlar. Uçuşta pertdövites olurlar ve kaza geçirirler. Mehmet Ali'nin kırılan bacağı ileride kesilir ve önemli bir pilot kaybedilirken¹⁶⁵, Vecihi tedavisini müteakip uçucu olmak üzere Hava Okulu (Yeşilköy)nda eğitime başlar. Bu uçuş yetenekli bir pilotun uçuculuk hayatının sonu olurken, uçuşa meraklı bir gencin de uçucu olmasına giden süreci başlatmıştır. Türk havacılık tarihinde oldukça ehemmiyeli bir yeri olan Vecihi Bey(Hürkuş)'in havacılık hikayesi bir hava kazası ile başlamıştır.

Kut'ül Ammare zaferinde İngiliz uçakları tarihte iz bırakacak bir faaliyet sergilemiştir. Havadan malzeme atılarak ordularının Türkler karşısında direnmelerini sağlamak istemişlerdir. Ancak o günün şartlarında bunun yeterli olmayacağı gerçeği karşısında teslim olmuşlardır. Burada yapılan havadan malzeme atılması havacılık tarihinde önemli bir uygulamadır.

¹⁶¹ Kayabalı-Cemender, **a.g.e.**,s.496;Yalçın, **a.g.s.**,2014,s.167.

¹⁶² Kansu vd, **a.g.e.**,s.211.

¹⁶³ Yalçın, **a.g.s.**,2014,s.169,170; Kurter, **a.g.e.**, C. III,s.412-414.

¹⁶⁴ Kayabalı-Cemender, **a.g.e.**,s.497; Kansu vd, **a.g.e.**,s.274,275.

¹⁶⁵ Kansu vd, **a.g.e.**,s.267.

1917 yılında Filistin Cephesinde iki demir yolu oldukça önemli hale gelir. Bunlardan biri Çukurova bölgesine muhtemel bir çıkarmaya karşı buradaki hattın korunmasıdır. Bu maksatla Kıbrıs üzerinde uçuşlar yapılmıştır. 4. Tayyare Bölüğü Silifkeye intikal eder ve harekate buradan katılır. Diğer bir önemli yol ise asi Arap ve asi Faysal Kuvvetlerine karşı Hicaz demiryolu hattının korunmasıydı. 3. Tayyare Bölüğü bu maksatla; Medine, Maan ve Der'a bölgelerinde konuşularak görev yapmıştır. Yine burada Yzb.Fazıl Bey'in çözüm odaklı enerjik çalışmaları olmuştur. 300'lü numaralarla anılan Tayyare Av Bölükleri, 1., 2. ve 3. Gazze Savaşlarında başarılı görevler yapmış ve yıl içerisinde 31 İngiliz uçağını düşürmüştür. Mezkur Paşa Tayyare Bölükleri 50 uçak, 80 pilot ve 800 teknisyen ile görev yaparken; İngilizlerin bölgede 70-75 uçaktan oluşan hava birlikleri ile bir balonları görevlendirilmiştir. Alman hava gücü daha modern ve hareketlidir. 1917 yılı Irak Cephesi için oldukça zor şartarda geçmiştir. 2.,11. ve 13. Tayyare Bölükleri düşmanın üstün güçleri karşısında dizanteri, bakımsızlık, ihmal ve diğer zorluklara karşı mücadele vermiştir. Fırat Kolunun çekilişinde bazı uçaklar ve teçhizat geri çekilemediği için yakılmıştır. Yıl içinde bu cephede de 20 uçak Türk birlikleri tarafından düşürülmüştür¹⁶⁶. Osmanlı orduları yüzlerce kilometre uzunlukta olan raylı hatları korumak için sınırlı sayıda asker görevlendirebilirken İngiliz ordusu yalnız Gazze demiryolu hattını korumak için 20.000 asker istihdam etmektedir¹⁶⁷. Osmanlı İmparatorluğunun savaşın ilerleyen zamanlarında en önemli cephesi Filistin Cephesi olmuştur. İttifak güçlerinin propogandalarından anlaşıldığı kadarı ile Filistin Cephesi, Osmanlı İmparatorluğunun tasfiye edileceği cephe olarak bakıldığı anlaşılmaktadır. 20 Kasım 1917 tarihli belgede Avrupa kamuoyuna Osmanlıların büyük bir bozguna uğradığı propogandası yapıldığı bildirilmektedir¹⁶⁸. Oysa çözüm 1918 yılı sonlarında başlamıştır.

Gazze savaşlarının yapıldığı bir dönemde bölgede izlenimlerde bulunan bir İngiliz gazetecinin notları Türk havacılığının parlak günlerine vurgu yapmaktadır.¹⁶⁹ Burada dikkati çeken en önemli husus ise Osmanlı ordusunun lojistik açıdan kısıtları öne çıkmaktadır.

¹⁶⁶ Kayabalı-Cemender, a.g.e.,s.498,499; Kansu vd, a.g.e.,s.318-321,343,344.

¹⁶⁷ Gurulkan-Ergün,a.g.e., C. II,s.113,114.

¹⁶⁸ A.g.e., C. II, s.187,188.

¹⁶⁹ Gazeteci notunda;“... İki Halberstadta'a karşı havada 25 tayyaremiz olduğu halde, Türkler rasıtlarımızdan birini öldürdü. İki pilotumuzu yaraladı ve iki tayyaremizi de kurşunla yere düşürdü. Diğer altısını öyle zarara uğrattılar ki bunlar ancak yere varabildiler. İki Türk tayyaresi ise bu kadar iş gördükten sonra 25 tayyareden geri kalanları önlerine katıp öyle

1918 yılında Filistin Cephesinde Türk hava unsurları, Osmanlı ordusunun Toroslara doğru yeni bir savunma hattı kurmak için kontrollü geri çekilişinde başarılı performans sergilemiştir. Bu safhada; Türk ordularının ikmalini sağlayan Hicaz Demiryolu hattının korunması için çalışılmış, Amman-Der'a arasında ve Havran çevresinde keşif yapılmış, asi güçlere ve İngiliz ikmal birliklerine saldırılar düzenlenmiştir. 30 Ekim'e kadar yıl içinde 29 uçak düşürülmüştür. Bu cephede 47 Alman havacı da hayatını kaybetmiş ve bölgeye defnedilmiştir¹⁷⁰. 1918 yılında Irak cephesinde hava faaliyeti, tarafların birbirini bombalaması ve keşif yapması şeklinde geçmiştir. İngiliz Hava Birliği komutanı ve Kurmay Başkanının uçağı da düşürülmüştür. Yıl içinde 12 İngiliz uçağı Türkler tarafından düşürülmüştür¹⁷¹. Diğer cephelerde yaşanan teçhizat ve malzeme eksikliği cephede daima önemli bir sorun olmuştur. Tayyare Bölük Komutanları raporlarında benzin, yağ, her cins malzeme eksikliği sıklıkla yer almaktadır¹⁷². Askerin sağlıklı ve taze ürünlerle beslenmesi de özellikle Irak ve Filistin Cephesinde önemli hale gelmiştir. İngilizler; bahçeler kurmuşlar, Nil'den taze su getirmişler, buzhanelerde et stoku yapmışlardır¹⁷³. İtilaf güçlerinin burada aldığı tedbirler ve savaşın sonuna tesirleri dikkate değer bir durum olup halen üzerinde çalışılacak hususlardandır.

Türkler, Filistin cephesinde kolera salgını nedeniyle ayrı bir mevkiye gömülen askerlerin yerini krokiler ile İngiliz ordusu üzerine atarak dikkatli olmaları konusunda haber vermişlerdir. İngilizler buna inanmamışlar ve belirtilen bölgede incelemeler yaparak haberin gerçekliği karşısında şaşırılmışlardır. Bu savaş aynı zamanda centilmenlik savaşıdır. Ölen havacı personel inançlarına göre defnedilir ve havacının birliğine havadan atılan mektupla durum bildirilmekteydi. Yine bir uçuşta mecburi iniş yapan ve esir edilen ama cephede birçok uçak düşüren Dittmar'a haftada bir kere meydan üzerinde 10 dakikalık uçma yetkisi de verilmiştir¹⁷⁴.

İngilizlerin Filistin Cephesinde savaş öncesi hazırlıklar yaptıkları ve aylar öncesinden bölgeye gerekli olan askeri yığınağı, silah ve teçhizat

bir kovaladılar ki bu adeta anlatamayacağım bir kabustu. ..."der. Kansu vd, **a.g.e.**,s.327; Mazlum Keyüsk, **Havacılık Tarihinde Türkler 1917-1918**, Hv.Bsm.,Eskişehir,1952, s. 140; Yalçın,**a.g.s.**,14,15.

¹⁷⁰ Kayabalı-Cemender, **a.g.e.**,s.499,500.

¹⁷¹ Kansu vd, **a.g.e.**,s.410.

¹⁷² Tanman, **a.g.e.**,s.77-79.

¹⁷³ **A.g.e.**,s.80,81.

¹⁷⁴ **A.g.e.**,s.93.

desteğini yaptıkları anlaşılmaktadır¹⁷⁵. İngiliz taarruzları yoğun olarak uçaklar desteğinde yürütülmüştür. İngilizler savaşın sonlarına doğru hava kuvvetlerini nitelik ve nicelik bakımından takviye etmişlerdir. Eylül saldırıları sonunda 26 Ekim 1918'e kadar esir alınan Türk asker sayısı 75.000 kişidir. Bunların içerisinde 3.700 esir ise Alman askeridir¹⁷⁶. Edward J.ERİCKSON, I. Dünya Savaşı'nda Osmanlı Ordusu isimli eserinde Nablus savaşlarını, Türklerin İngilizler karşısında almış oldukları en büyük yenilgi olarak tanımlar¹⁷⁷. Şüphesiz bu yenilgide 1917'de Amerika'nın savaşa girmesi ile Batı Cephesinde eli kuvvetlenen İngiliz ordusunun savaş uçaklarını ve kara unsuru askerleri bölgeye sevki önemli rol oynamıştır. Şevket Süreyya Aydemir'in "Makedonya'dan Ortaasya'ya Enver Paşa" isimli eserinden alıntı yapan Cemal Kemal'in makalesinde Filistin Cephesinin çöküşü;"...Ne telefon ne de telgraf bağlantısı kalmış gibidir. düşman uçaklarıysa, hiçbir karşılık görmeden, bütün çekilen kolları eritir durur." ifadesine yer verir. Kinross'a göre ise bu cephede uçaklar bombadan çok Osmanlı devlet yönetimini eleştiren bildiriler atmışlardır¹⁷⁸. Dönemin Osmanlı Hava Kuvvetleri Komutanı Erich Von Serno anılarında 19 Eylül 1918'de yoğun olarak bir imha savaşına dönüşen muharebelerde 100'den fazla İngiliz uçağının harekate girdiğini anlatır¹⁷⁹. Savaşın oldukça kanlı olarak geçtiği Filistin Cephesi'nde İngiliz raporunda Türkler için; "...Düşman komuta heyeti büyük harp gününün bütün ağırlığı ile kendi

¹⁷⁵ Gurulkan-Ergün, a.g.e., C. II, s.208.

İngiliz stratejist Sir Lidell Hart Birinci Dünya Savaşı Tarihi isimli eserinden alıntı yapan İrfan Sarp, 1918 yılının Eylül ayında yapılan büyük saldırı öncesi alınan tedbirlere eserinde yer verir. Burada yapılanlar Mazlum Keyüsk'ün eserinde de oldukça yalın şekilde anlatılmıştır. Hart'a göre İngilizlerin iki farklı temel silahı "**Yerliler ve Uçaklar**"dır. Türk ordusu karargahının, önceden alınan tedbirlerle kör, sağır ve dilsiz hale getirilmesi İngiliz başarısının anahtarı olarak görülmüştür. İrfan Sarp, **Türk Hava Kuvvetleri Doğuş Yılları**, Hv.Bsm. ve Neş.Md.lüğü, Ankara, 1986,s.96,97.

¹⁷⁶ Mahmut Nedim,Çev.Abdullah ES, **Filistin Savaşı 1914-1918**, Genkur.Bsm., Ankara,1995, s.160,165

¹⁷⁷ Edward J.Erickson, **I.Dünya Savaşı'nda Osmanlı Ordusu**,Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2009,s.197.

¹⁷⁸ Camal Kemal, "Nablus Meydan Muharebesinde Mustafa Kemal",**A.Ü.Türk İnk.Tar.Enst.Atatürk Yolu Dergisi**, S: 51, (Bahar, 2013), s. 626,643.

İrfan Sarp'ın eserinde Lidell Hart'tan yapılan alıntıya göre 18-21 Eylül tarihleri arası korkunç katliamlara sahne olmuştur. 21 Eylül 1921'de Ölü Deniz civarında iki Türk ordusuna ait yürüyüş koluna İngiliz uçakları tarafından 4 saat süreyle kesintisiz bomba atılır ve ara vermeden otomatik silahlarla taranır. Bu süre sonunda tamamen eritilen orduların yerinde parçalanmış top ve vasıtalarla ölümlerden ibaret bir enkaz kalmıştır. Bu andan itibaren 7. ve 8. Türk ordu mevcudu hemen hemen tükenmiş ve enkaz haline gelmiştir, ifadeleri yer almaktadır. Tanman, a.g.e.,s.97.

¹⁷⁹ Flanagan, a.g.e.,s.83.

üzerine çöktüğünü hala takdir edemiyordu. ... Liman Von Sanders olup biteni ancak tayyare vasıtasıyla öğrenebilirdi. Buna ise biz meydan vermedik.” ifadesi yer almaktadır¹⁸⁰. İngilizler geri çekilme yollarını da yoğun hava taarruzu ile kaptmış olduğundan¹⁸¹ Türk kayıpları oldukça yüksek olmuştur.

Savaşta müttefik olmasına rağmen Alman ve Türk hava filoları arasında önemli derecede farklılıklar bulunmaktaydı. Türkler daima daha eski, yetersiz uçaklarla uçmak zorunda kalmıştır. Türklerin, uçaksızlıktan savunma yapamadan çekildiği bir zamanda, Paşa Tayyare Bölükleri geri çekilirken Rayak'taki depolarda bulunan 30 adet uçağı düşman eline geçmemesi için tahrip etmiştir. Almanlar herşeyden evvel Batı Cephesini düşünüyordular. Bu nedenle, Osmanlı İmparatorluğuna yönelik verilen destek sınırlı kalmıştır. Bir kısım malzeme ise Türklere teslim edilmiştir¹⁸². Bir kısım malzemeler ise teslim edilmek yerine yakılması cihetine gidilmiştir.

10.4. İtilaf Güçlerinin İstanbul'a Yönelik Hava Taarruzu



Birinci Dünya Savaşı'nda Talat Paşa, Hava Okulu Ziyareti (Hv.Mz.K.lığı)

İngilizlerin İstanbul'a 1916 yılından itibaren yoğun olarak hava saldırıları başlamıştır. Bu saldırılardan amaçları Osmanlı İmparatorluğunu barışa zorlamaktı. 1917 başlarına kadar savaşın İttifak güçlerince kazanılacağına dair inanç kaybedilmemiştir. Bu durumu lehlerine çevirmek isteyen

İngilizler özellikle halkın psikolojini etkilemek için hava bombardımanına önem vermişlerdir. Sivil halka yönelik olan süresiz hava taarruzu ve bombardımanı uygulaması karşısında Osmanlı İmparatorluğu tarafından birtakım tedbirler alınmıştır. İstanbul Muhaberatı- Havaiye Kumandanlığı ihdas edilmiş, kademeleri bir sistem ile düşman taarruzlarını bildiren üç

¹⁸⁰ Osman Yalçın, “Atatürk'ün Havacılık Anlayışı ve Döneminde Türk Hava Kuvvetleri”, **Türk Hava Kuvvetlerinin 100'üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu 8-10 Şubat 2011**, Ayrıntı Basımevi, Ankara, 2013, s.255.

¹⁸¹ Basil Liddell Hart, (Çev: Kerim Bağrıaçık), **Birinci Dünya Savaşı Tarihi**, Türkiye İşbankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2014, s. 485.

¹⁸² Kansu vd, **a.g.e.**, s.407.

kademeli bir muhaberat ağı oluşturulmuştur. Başkent ve katliama maruz kalan sivil halkın korunmasına yönelik hava savunma sistemleri oluşturulmuş ve düşman uçaklarına karşı av önleme maksatlı Yeşilköy'de 9. Tayyare Bölüğü konuşlandırılmıştır. Esasen Yeşilköy Hava İstasyonu Osmanlı havacılığının merkezi durumundaydı. Bütün onarım, tamirat ve bazı malzemelerin imalatı burada yapılmaktaydı. Diğer taraftan yine fotoğraf merkezi de burası olduğundan önemli bir hedefti. Nitekim mütareke sonrası İtilaf güçleri öncelikli olarak buradaki fotoğraf merkezini işgal etmiştir. Yeşilköy'ün pilotaj eğitiminin merkezi olmasının da ayrı bir ehemmiyeti bulunuyordu. Zeytinburnu'nda bulunan askeri fabrika da önemli bir diğer hedefti. Bu dönemde şehir dışında kalan bu yerlere rağmen Eminönü Yeni Camii avlusuna kadar bombalama yapılması, Mahmut Paşa bölgesine ve Beyazıt Meydanı'na yönelik de bombardıman yapılması askeri hedeflerden ziyade içerisinde askeri tesislerin olmadığı mahallerin bombardımanı ile sivil halkın psikolojisi üzerinde etki yapılmak istenildiği anlaşılmaktadır. Nitekim bu döneme ait bir mekanizma parçası günümüzde Yeşilköy Hava Müze Komutanlığında sergilenmektedir.¹⁸³

Enver Paşa, başkent ve sivil hedeflerin bombalanmaması için birçok ikaz yaptırmış, Osmanlı Devleti hariciyesini devreye sokarak itilaf güçlerine yönelik girişimlerde bulunul-masına rağmen sonuç alınmamıştır. Bombardıman ile İstanbul'da yaşayan gayrimüslim halkın tehdit bombaların tehdidi altında olduğu açıklaması da İngilizlerin sivil hedeflere yönelik bombardımanına etki etmemiştir.



Enver Paşa, ordu dışında isyan eden Araplar üzerine bildiri atılmasına müsaade ederken, muharip bir birliğe psikolojik hareket kapsamında bildiri atılmasını mertliğe sığmayacağı gerekçesiyle men etmiştir¹⁸⁴. Oysa bu savaşta İtilaf güçlerince en çok kullanılan yöntemlerden biri-orduların savaşma iradesini kırarak bildirlerin havadan atılması olmuştur. 4 Mayıs 1916 tarihli Osmanlı Arşivi belgesine göre İstanbul civarına "Mücadele" isimli propaganda gazeteleri atmaktadırlar¹⁸⁵.

¹⁸³ Yeşilköy Hava Kuvvetleri Müzesi Komutanlığı, Fazıl Bey Seksiyonu (25.01.2016).

¹⁸⁴ Kansu vd, a.g.e.,s.399.

¹⁸⁵ Gurulkan-Ergün,a.g.e. I, s.311.

Diğer cephelerde de uçaklar marifetiyle bildiri atılması savaşın başka bir boyutunu oluşturmuştur. Türk tarafı bu tarz girişimleri, mertliğe ve savaş adabına uygun bulmamaktadır. İngilizlerin İstanbul'a yönelik saldırıları genelde 5 uçaklık veya bazen daha fazla uçakla filolar şeklinde 3 yıl süresince yoğun olarak yapılmıştır. İmroz'da üstlenen İngilizler, 1918 yılında İstanbul'a 14 defa saldırı düzenlemişler ve 2 uçaklarını kaybetmişlerdir. 25 Ekim 1918 tarihinde Yzb. Fazıl Bey'in hava muharebesi İngilizlerin İstanbul'a yönelik son saldırısı olmuştur¹⁸⁶. Fazıl Bey'in burada göstermiş olduğu cesaret ve irade ayrı bir inceleme konusudur.¹⁸⁷

Mütareke hükümlerine dayanılarak havacıların merkezi Yeşilköy'ün işgali sonrası havacılar Maltepe'ye taşınmış, takiben Anadolu'ya geçiş teşebbüsü sonrası buradaki Türk hava unsurlarına ait malzemeler İngilizler tarafından tahrip edilmiştir.¹⁸⁸

10.5. Karadeniz Boğazının Korunmasına Yönelik Hava Harekatı

Karadeniz Boğazının korunmasına yönelik hava harekatı harbin uzun yılları içerisinde titizlikle sürdürülmüştür. Rusların boğaz girişi ötesinde durdurulması için mücadele edilmiştir. 1915 yılında keşif amaçlı uçuş yapılmış ve Rus donanmasının aktif olduğu izlenmiştir. 1916 yılında Zonguldak ve Ereğli çevresinde donanma marifetiyle denizde, uçaklarla havadan birçok hareket yapılmıştır. Özellikle, Ağustos ve Eylül aylarında Rus donanmasına yönelik başarılı hava operasyonları yapılmıştır. 1917'de İstanbul-Edirne Demiryolunu Rus taarruzlarından korumak için 9. Tayyare Bölüğünden ayrılan bir hava birliği Uzunköprü'de konuşlandırılmıştır. Bu cephede 1917'de üç Rus uçağı düşürülmüştür. Almanya'dan gelen yardımların emniyetinin sağlanması için bu bölgenin hava birliği ile emniyeti sağlanmıştır.

¹⁸⁶ "Türk Havacılık Tarihinden Anılar", **Hava Kuvvetleri Dergisi**, Sayı: 300, Mrk.D.Bşk.lığı, Hv.Bsm.ve Neş.Md.lüğü, Ankara, (Haziran 1988), s.87; Kansu vd, **a.g.e.**,s.369,379.

¹⁸⁷ Osman Yalçın, **Hava Şehit Binbaşı Fazıl Bey'in Hayatı ve Çalışmaları**, Hacettepe Türkiyat Dergisi, Sayı:21, Güz:2014, Ankara,251,280.; Osman Yalçın, "Türk Hava Ordusunun Mümtaz Subaylarından Pilot Binbaşı Fazıl Bey", **Havacılık Tarihi Sempozyumu 13-14 Aralık 2012, Havacılık Tarihi Sempozyumu Bildirileri 1911-1923**,Hv.Bsm. ve Neş.Md.lüğü, Ankara,2015,s.237-254.

¹⁸⁸ Klaus Wolf,(Çev.:Eşref Bengi Özbilen), **Gelibolu 1915 Birinci Dünya Harbi'nde Alman-Türk Askeri İttifakı**, Türkiye İşbankası Kültür Yayınları,İstanbul,2015,s.444.

11. Havacılığın Birinci Dünya Savaşı Sonunda Harekat Alanında Kullanım Yöntemleri

Birinci Dünya Savaşı yılları, henüz rüşdünü ispat etmeye yeni başlayan bir silah sisteminin insanlığın hayatını her alanda etkileyecek şekilde ve kesintisiz yerini almasıyla sonuçlanmıştır. Tanklar da bu savaşın içinde ortaya çıkmıştır. Lakin tanklar her zaman tank olarak kalırken, havacılık insanlığın hayatını her yönüyle etkileyecek büyük bir etki alanına dönüşmüş ve günümüzde hava araçlarının olmadığı bir yaşam düşünülemez hale gelmiştir. Harbin 3. boyutu olan havacılık uzayın derinliklerinde yükselmesini ve genişlemesini sürdürürken; iletişim, sağlık, ticaret, askeri savunma, tarım, ulaşım başta olmak üzere her safhada önemli hale gelmiştir.

Birinci Dünya Savaşı, Osmanlı devleti açısından yokluklar ve teknik yetersizlikler nedeniyle ordunun ve halkın büyük mahrumiyet yaşamasına neden olmuştur. Türk askerinin sabrı ve dayanıklılığı Alman komutanlarca da ifade edilmiştir. Bu tahammül ve iradenin bir sonucu olarak Çanakkale, Kut'ül Amera ve 1918 sonlarında Kafkas Cephesi'nde başarı kazanılmıştır¹⁸⁹.

Birinci Dünya Savaşı'nda Almanlar; hava gücü kullanımında harp ve kazalarda 7.750 ölü, 6.155 yaralı vermiştir. Fransızlar ise 1.815 ölü ve 2.840 yaralı vermiştir. İngilizler 9.478 ölü ve 7.245 yaralı vermiştir¹⁹⁰. Bir hava uzmanı olan Binbaşı Orthlieb, "Bu savaşın gerçek hava mucizesi, keşiflerdeki başarılar olmuştur." der. Hava kuvvetleri bu süreçte kara unsurlarının işini oldukça kolaylaştırmıştır. Savaş yıllarında uçakların temel kullanım amaçları şunlardır¹⁹¹:

- a) Stratejik keşifler,
- b) Taktik keşifler,
- c) Cephe gözetlemesi,
- d) Topçu atış tanzimi,
- e) Hedef gösterme,
- f) Hücum kalkan piyadenin keşfi veya durdurulması,
- g) Düşman gücü hakkında bilgi toplama,
- h) Psikolojik harekâta yönelik bildiri atmak,
- i) Şehirlerin bombalanması ve düşmanın barışa zorlanması,

¹⁸⁹ Erickson, a.g.e., s.160; Kress von Kressenstein, a.g.e., s.37.

¹⁹⁰ Kayabalı-Cemender, a.g.e., s.494; Kurter, a.g.e., C. IV, s.251; Kansu vd, a.g.e., s.351.

¹⁹¹ Kansu vd, a.g.e., s.351.

j) Ulaşım hatlarının ve su hatlarının korunması,

k) Savaşlarda dostluklara vesile olacak jestlerin yapılması (Osmanlı ordusunun salgın hastalıklı bölgeyi bildirilerle bildirmesi. Esir pilotlara kısa mesafeli uçuş imkanı verilmesi veya ölenlerin defnedilerek karşı tarafa üzüntülerini belirten taziye dilenmesi),

l) Deniz kuvvetleri ile koordineli harekâtlar,

m) Sağlık amaçlı ulaşım aracı olarak kullanılması bunlardandır.

İngilizler 1917 yılına kadar hava gücünü doktrinel özelliklerine uygun kullanamamıştır. Ancak 1918’de ilk bağımsız hava gücünü kurmasıyla önemli bir adım atılmıştır. Savaş süresince Almanlar, 1.000.000 bomba ile 27.386 ton infilak maddesini düşman üzerine atmıştır. Savaş süresince toplamda 55.000 kadar insan hava araçlarında öldü veya yaralandı. Düşman imhası bunun dışındadır. Bir uçağın bakım ve uçuşu için ortalama 50 insan görev yapar hale gelmişti. Savaş süresince 200.000’den fazla uçak ile 250.000’e yakın uçak motoru üretilmiştir¹⁹².

Sonuç

Birinci Dünya Savaşı, İstiklal Savaşı Cepheleri’nde savaşan, Filistin Cephesi gazilerinden Nazmi Koçoğlu, anılarında “Bizi en çok rahatsız eden İngiliz uçaklarıydı. ...Bir uçak gerektiğinde bir taburluk askeri gücün bir günde yapabileceği tahribatı, birkaç dakika içinde yapabiliyordu...”¹⁹³ ifadesine yer vermiştir. Yine dönemin gazilerinin anıları¹⁹⁴ incelediğinde birlikler üzerinde en çok tesiri olan silah sistemlerinin uçaklar olduğu görülür. Uçaklar görüldüğü zaman yer kara unsurları mevzilerinde ve buldukları alanda rahat görev yapma imkânından yoksun olmaya başlamıştır.

Harp tarihi genel bir kaide olarak; derinliğine, genişliğine ve savaşın cereyan ettiği çevre dikkate alınarak incelenir¹⁹⁵. Bu incelemede bütün

¹⁹² Ajun Kurter, **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi Cilt-IV (1918)**, Hv.Bsm.ve Neş.Md.lüğü, Ankara, 2009, s.252; Kansu vd, **a.g.e.**,s.351; Tanman, **a.g.e.**,s.98 Tanman’da verilen rakamlar sadece 3 devletin üretim rakamlarıdır. Uçak sayısı bazı kaynaklarda daha fazladır.

¹⁹³ **Filistin Cephesi Gazilerinden Nazmi Koçoğlu ile 1969’da Yapılan Röportaj**, TRT,s.3,6; Yalçın,**a.g.m.**,...**10 Şubat**,s.266.

¹⁹⁴ Sami Yengin, (Yay.Hzrlryn.:Ahmet Tetik-Ayşe Seven), **Drama’dan Sina-Flistin’e Savaş Günlüğü (1917-1918)**, Gnkur. Basımevi, ATASE Bşk.lığı Yayını, Ankara, 2007, s. 16,46,53,58-61,86,97.

¹⁹⁵ Halil Taşan, **Hava Harp Tarihi Birinci Cilt Havacılığın Doğuşundan 2 nci Dünya Harbine Kadar**, Harp Akademileri Basımevi, İstanbul,1991,s.1-4.

çarpanlar kadar teknolojik farklılıklar da sonuca tesir eden önemli bir etkidir. Son yüzyıl savaşlarında uçaklar harbin vazgeçilmez unsurları olmuştur. Şüphesiz ilk uçak kullanımı 1914'ten 3 yıl önce Trablusgarp Savaşı'nda gerçekleşmişti. 1914 yılında savaşın başladığı tarih esas alınsa bile henüz 11 yıllık bir geçmişi olan bir sistem gücünü ispat etmiştir.

Savaş uçaklarının etkisi ve gücü Türk subayları için de öğretici olmuştur. Cephelerde henüz 30'lu yaşlarında kolorduları ve orduları idare etmek zorunda kalan bu kişiler sonraki mesleki yaşamlarında ve idari görevlerde havacılığa önem vermişlerdir. Bu kapsamda, uçaklardan Milli Mücadelede daha etkin yararlanmanın yollarını bulmayı başarırlar¹⁹⁶. Mütareke sonrası Osmanlı havacıları başta Anadolu içleri olmak üzere çekilirler. Filistin Cephesi bakiyeleri Konya'ya, Irak Cephesi bakiyeleri Elazığ'da konuşlanır. Ne var ki, havacılık genelde savaş şartlarında Almanların yoğun olarak görev aldığı bir unsur olduğundan Almanların ülkelerine dönmesiyle bir teşkilat olarak oldukça büyük, gerçekte ise varlığı kaybolan kâğıt üzerinde kalmış yapı ortada kalmıştır¹⁹⁷. Savaş şartlarına rağmen Türk havacılığı Birinci Dünya Savaşı'nda büyük görevler yapmıştır¹⁹⁸.

Birinci Dünya Savaşı, teknolojik yeniliklerin şekillendirdiği sevk ve idaredeki gelişmeler ile siper savaşlarına da ağır bir darbe indirmiştir. Zırhlı sistemler gelişmiş, uçakların önemi ortaya çıkmıştır. Yeni silah sistemleri ve özellikle uçak; savunma yerine geleceğin harekât ortamının taarruzla şekilleneceğini dikte ettirmiştir.

Birinci Dünya Savaşı'nda uçakların kullanımı hava teorisyenlerinin yetişmesine de zemin hazırlamıştır. İkinci Dünya Savaşı'nın nasıl olması gerektiği fikrî altyapısı 1918-1939 yılları arasında yoğun olarak tartışılmıştır. Uçaklar yeni bir silah sistemi olduğundan kullanımları, kara ve deniz unsurlarından ayrılarak müstakil olmaları konusunda farklı fikirlerin olgunlaştığı dönem yine aynı yıllardır.

Birinci Dünya Savaşı'nda kullanılan silah sistemlerinin özelliğine bakıldığında alınması gereken en önemli derslerden biri kesintisiz savaşabilmek için silah sistemlerinin yerli olmasının gerekliliğidir. Savaşa

¹⁹⁶ Tayhani, a.g.e., s.187.

¹⁹⁷ İhsan Göymen, **Türk İstiklal Harbi Deniz Cephesi ve Hava Harekati**, Genkur.Bsm., Ankara, 1964, s.122-125

¹⁹⁸ İlber Ortaylı, "Savaşın Tüm Taraflar Adına Birinci Dünya Savaşı'nın Başlamasına İlişkin Genel Bir Değerlendirme", **100'üncü Yılında Birinci Dünya Savaşı Sempozyumu 24 Ekim 2014**, Gnkur.ATASE D.Bşk.lığı, Hava Harp Okulu Şehit Muzaffer Erdönmez Sinema Salonu, İstanbul, İstanbul, 2014.

giren ve başarılı olmak isteyen bir devletin mühimmat ve teçhizat depolarının anahtarı cebinde hazır olmalıdır. Modern zamanlarda başka ülkelere güvenerek savaşa girmek her türlü tehdidi baştan kabul etmektir. Türkler açısından bakıldığında ise milli imkân ve kâbiliyetleri ile kendi silahlarını üretememeleri Filistin Cephesi'nde önemli bir sorun olarak ortaya çıkmıştır. Milli Mücadele yıllarında da en büyük sıkıntı olan silah sistemlerinin demode ve eksik oluşu büyük problemler yaşanmasına neden olmuştur.

Türkiye, sanayileşmede geri kalan bir ülke olmasına rağmen hava gücünün harbin sonuçlarını etkilemekte oldukça etkili olacağını zamanında öngörmüştür. Türkiye Cumhuriyeti idarecileri Birinci Dünya Savaşı yıllarında şartların yetersizliği nedeniyle bu ülkede uçak fabrikası kurulamaz diyen Batılılara rağmen, kısa bir zaman sonra uçak üretmek için ciddi tedbirler almışlardır¹⁹⁹. Şüphesiz tedbiri alanlar Cephelerde uçağın gücüne şahit olan ve genç yaşlarda tümenleri, kolorduları, orduları ve ordular grubunu idare eden kimselerdi. Bir ülkenin ayakta kalmasının en büyük teminatının milli imkan ve kabiliyetlerin ürünü modern sistemler olduğuna şahit olan dönem liderleri zamanında önemli aşama kat edilmesine rağmen bu gelişmeler farklı bir mecraya sürüklenmiştir. Bir çok değerlendirmede, Osmanlı ordularının 1912 yılından itibaren 5-10 yıl gibi bir sürede savaşın dışında kalabilmesi halinde dayanılmaz bir güce dönüşebileceği bilgisi yer almaktadır. Ne var ki, Osmanlı'nın son savaşları buna fırsat vermemiştir. Bu sürece tanıklık eden ve cephelerde uluslararası savaşlarla tecrübe kazanan, genç ve heyecanlı lider ve idareciler önemli farkındalık kazanmışlardır. Bu farkındalığın bir sonucu olarak, havacılığa önem vermişler ve geliştirmek üzere tedbirler almışlardır.

KAYNAKÇA.

Arşivler

BDH, Klasör:180-304, Belge: 774-001-05

BDH, Klasör:180.304, Dosya:774, Belge: 004- 01

BDH, Klasör:16, Dosya:77, Belge: 001-1a

Resmi Yayınlar

TBMM Gizli Celse Zabıtları, 10 Teşrinisani 1941(22 Nisan 1925).

¹⁹⁹ TBMM Gizli Celse Zabıtları, 10 Teşrinisani 1941(22 Nisan 1925),s.543,544; Tayhani,**a.g.e.**,s.221.

Kitaplar

- Adıgüzel, M. Bahattin, **Türk Havacılığında İz Bırakanlar**, THK Kültür Yayınları, Ankara, 2006.
- Adıgüzel, M. Bahattin – Akgül, Songül Akkuş - Kula Candan, **Havacılık ve Türk Hava Kurumu**, Ankara, 2006.
- Adıgüzel, M. Bahattin, **Gökteki Venüs Ali Yıldız**, THKİ Ankara, 2004.
- Anadol Cemal - Abbaslı Nazile - Abbasova Fazile, **Türk Kültür ve Medeniyeti**, Türkiyem Dergisi Yay., İstanbul, 2002.
- Arslan, Ozan, **Osmanlı'nın Son Zaferleri 1918 Kafkas Harekatı**, Doğan Kitap, İstanbul, 2010.
- Aydar, Ohan, **Uçan Süvariler**, Ulus Basımevi, Ankara, 1948.
- Aydın, Erdoğan, **Osmanlı'nın Son Savaşı**, 5. Baskı, Literatür Yayınları, İstanbul, 2013.
- Avcı, Cenk, **Çanakkale Cephesi'nde Hava Savaşları**, Gnkur. ATASE Bsm., Ankara, 2009.
- Buddecke, Hans Joachim, **Çanakkale Üzerinde Bir Şahin**, Türkiye İşbankası ve Kültür Yayınları, İstanbul, 2015.
- Erickson, Edward J., **I. Dünya Savaşı'nda Osmanlı Ordusu**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2009.
- Erdoğan, Mehmet, **Hava Gücü ve Savaş**, Gnkur. Bsm., 1986.
- Flanagan, P. Brian, **Büyük Harpte Osmanlı Hava Kuvvetlerinin Tarihi Erich Von Serno 1914-1918**, Tarihçe Ş. Md. lüğü, Ankara.
- Fırtına, İbrahim, **Orgeneral Muzaffer Ergüder'in Havacılık Anıları 1922-1930**, THK Bsm., 2009.
- "Giulio Douhet"- "Sir Hugh Trenchard", **Geçmişten Günümüze Hava Gücünün Kullanılması**, Yay. Nu.: 09/145, HHA, İstanbul, 2009.
- Göymen, İhsan, **Türk İstiklal Harbi Deniz Cephesi ve Hava Harekatı**, Gnkur. Bsm., Ankara, 1964.
- Hart, Basil Liddell, (Çev: Kerim Bağrıaçık), **Birinci Dünya Savaşı Tarihi**, Türkiye İşbankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2014.
- Hürkuş, Vecihi, **1915-1925 "Havalarıda" Vecihi Hürkuş Tayyareci, Mühendis**, 3. Baskı, TVHMD, İstanbul, 2008.
- İlmen, Süreyya, **Türkiye'de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi**, İbrahim Horoz Basımevi, İstanbul, 1947.
- Kansu, Yavuz-Şensöz, Sermet-Öztuna Yılmaz, **Havacılık Tarihinde Türkler 1**, Hv. Bsm. ve Neş. Md. lüğü, Ankara, 1997.

- Gurulkan, Kemal-Ergün Ahmet, "İngiltere'nin Osmanlı Gemilerine El Koyması", **Osmanlı Belgelerinde Birinci Dünya Savaşı I**, Seçil Ofset, İstanbul, 2013.
- Keyüsk, Mazlum, **Türk Havacılık Tarihi(1917-1918), İkinci Kitap İkinci Cilt, Uçuş Okulları Basımevi**, 1952, Eskişehir.
- Kurter, Ajun, **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi C. I (1910-1914)**, Hv.Bsm.ve Neş.Md.lüğü, Ankara, 2009.
- _____, **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi C. II (1914-1916)**, Hv.Bsm.ve Neş.Md.lüğü, Ankara, 2009.
- _____, **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi C. III (1917)**, Hv.Bsm.ve Neş.Md.lüğü, Ankara, 2009.
- _____, **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi C. IV (1918)**, Hv.Bsm.ve Neş.Md.lüğü, Ankara, 2009.
- Nedim, Mahmut, (Çev.Abdullah Es), **Filistin Savaşı 1914-1918**, Genkur.Bsm., Ankara, 1995.
- Olcaytu, Turhan, **Türk Tarihi Silahlı Kuvvetler ve Atatürkçülük**, Ankara, 1973.
- Palmer, Alan, (Çev. Belkıs Çorakçı Dişbudak), **Osmanlı İmparatorluğu Son Üç Yüz Yıl Bir Çöküşün Yeni Tarihi**, Yeni Yüzyıl Tarih Dizisi, İstanbul, 1992.
- Sarp, İrfan, **Türk Hava Kuvvetleri Doğuş Yılları**, Hv.Bsm. ve Neş.Md.lüğü, Ankara, 1986.
- Slade, Adolphus,(Çeviren: Candan Badem-Edt.:Emre Yalçın), **Müşavir Paşanın Mektupları**, Türkiye İş Bankası ve Kültür Yayınları, İstanbul, 2012.
- Taşan, Halil, **Hava Harp Tarihi Birinci Cilt Havacılığın Doğuşundan 2 nci Dünya Harbine Kadar**, Harp Akademileri Basımevi, İstanbul, 1991.
- Tayhani, İhsan, **Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayii (1923-1950)**, THK Basımevi, Ankara, 2001.
- Uyar, Mesut - J.Erickson, Edward, **Osmanlı Askeri Tarihi**, Türkiye İş Bankası ve Kültür Yayınları, İstanbul, 2014.
- Von Kressenstein, Friedrich Freiherr Kress, Çev. Tahir Balaban, **Son Haçlı Seferi Kuma Gömülen İmparatorluk**, Yeditepe Yayınları, 2.Baskı, İstanbul, 2014.
- Westwell, Ian, **Resimli Harp Tarihi I. Dünya Savaşı**, Türkiye İşbankası ve Kültür Yayınları, İstanbul, 2014.
- Yalçın, Osman, **Türk Hava Harp Sanayii Tarihi 1913-2009**, Hv.Bsm.ve Neş.Md.lüğü, Ankara, 2009.
- _____, **Türk Hava Harp Sanayii Tarihi**, Türkiye İşbankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2013.

- Yengin, Sami, (Yay.Hzrlryn. Ahmet Tetik-Ayşe Seven), **Drama'dan Sina-Flistin'e Savaş Günlüğü (1917-1918)**, Gnkur. Basımevi, ATASE Bşk.lığı Yayını, Ankara, 2007.
- Yıldız, Gültekin (Edt.), **Dünya Savaş Tarihi Osmanlı Askeri Tarihi Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri 1792-1918**,Timaş,İstanbul, 2013.
- Wolf, Klaus,(Çev. Eşref Bengi Özbilen), **Gelibolu 1915 Birinci Dünya Harbi'nde Alman-Türk Askeri İttifakı**, Türkiye İşbankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2015.

Makaleler

- Kayabalı, İsmail-Aslanoğlu, Cemender, **Türk Kültürü Aylık Dergisi Hava Kuvvetleri Sayısı**, Sayı:116, Yıl:10, Haziran 1972, Ayyıldız Matbaası, Ankara, 1972.
- Ortaylı, İlber, “Savaşın Tüm Taraflar Adına Birinci Dünya Savaşı'nın Başlamasına İlişkin Genel Bir Değerlendirme”, **100'üncü Yılında Birinci Dünya Savaşı Sempozyumu 24 Ekim 2014**, Gnkur.ATASE D.Bşk.lığı, Hava Harp Okulu Şehit Muzaffer Erdönmez Sinema Salonu, İstanbul, İstanbul, 2014.
- Salname-i Servet-i Fünun**,”1909 Tarihli Balon İstanbul, 1910.
- “Türk Havacılık Tarihinden Anılar”, **Hava Kuvvetleri Dergisi**, Sayı: 300, Mrk. D.Bşk.lığı, Hv.Bsm. ve Neş.Md.lüğü, Ankara, (Haziran 1988).
- Türkmen, Zekeriya,”Türkiye’de Havacılık Teşkilatının Kuruluşunda Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa ve Döneminde Gerçekleştirilen Faaliyetlere Bir Bakış”,**Türk Hava Kuvvetlerinin 100'üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu 8-10 Şubat 2011**, Ayrıntı Basımevi, Ankara, 2013.
- Filistin Cephesi Gazilerinden Nazmi Koçoğlunun Anıları,1969 Röportaj.
- Kemal, Camal, “Nablus Meydan Muharebesinde Mustafa Kemal”,**A.Ü.Türk İnk.Tar.Enst. Atatürk Yolu Dergisi**, S:51, (Bahar, 2013).
- Köni, Hasan, “Suriye-Filistin-Irak ve Arabistan Cepheleri”, **100'üncü Yılında Birinci Dünya Savaşı Sempozyumu 24 Ekim 2014**, Gnkur.ATASE D.Bşk.lığı, Hava Harp Okulu Şehit Muzaffer Erdönmez Sinema Salonu, İstanbul, İstanbul, 2014.
- Kurt, Emin,”Türk Hava Kuvvetlerine Türk Milletinin Desteği: Bağış Uçakları”,**Türk Hava Kuvvetlerinin 100'üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu 8-10 Şubat 2011**,Ayrıntı Basımevi, Ankara, 2013.
- Unat, Yavuz, “Türklerde Astronomi”,**Türk Hava Kuvvetlerinin 100'üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu 8-10 Şubat 2011**, Ayrıntı Basımevi, Ankara, 2014.
- Yalçın, Osman, “Atatürk'ün Havacılık Anlayışı ve Döneminde Türk Hava Kuvvetleri”,**Türk Hava Kuvvetlerinin 100'üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu 8-10 Şubat 2011**, Ayrıntı Basımevi, Ankara, 2013.

_____, “Hava Subayı Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey’in Harp Sahası Uygulamaları ve Dönüşümcü Liderlik İzleri”, **3. Ulusal Liderlik Sempozyumu 20-21 Mart 2014 Dönüşümcü Liderlik ve Tarihten Günümüze Uygulamaları**, HHO Matbaası, İstanbul, 2014.

_____, “Mütareke Dönemi Türk Askeri Havacılığı”, **Askeri Tarih Araştırmaları Dergisi**, Gnkur.Bşk.lığı ATASE Daire Başkanlığı Yay., Genelkurmay Basımevi, Ankara, 2012.

_____, “Hava Şehit Binbaşı Fazıl Bey’in Hayatı ve Çalışmaları”, **Hacettepe Türkiyat Dergisi**, Sayı: 21, (Güz: 2014), Ankara.

_____, “Türk Hava Ordusunun Mümtaz Subaylarından Pilot Binbaşı Fazıl Bey”, **Havacılık Tarihi Sempozyumu 13-14 Aralık 2012, Havacılık Tarihi Sempozyumu Bildirileri 1911-1923**, Hv.Bsm. ve Neş.Md.lüğü, Ankara, 2015.

_____, “Türk Tarihi Bakımından 20.Yüzyılda İki Önemli Gelişme:Havacılığın ve Bir Liderin Doğuşu”, **Turkish Studies**, (2011 Spring 6/2).

Yalçın, Osman - Alp, Hayrünisa, “Filistin Cephesi’nde Hava Harekatı”, **Havacılık Tarihi Sempozyumu 13-14 Aralık 2012, Havacılık Tarihi Sempozyumu Bildirileri 1911-1923**, Hv.Bsm. ve Neş.Md.lüğü, Ankara, 2015.

Sürelı Yayınlar

Harp Mecmuası

Şehbal Dergisi

İkdam, 28 Temmuz 1941

Resimler ve Fotoğraflar

Yeşilköy Hava Müzesi K.lığı

ATASE Yayınları

ATASE Arşivi

Havacılık Tarihinde Türkler-1 Kitabı

Harp Mecmuası