

## UÇAK FAALİYETLERİ

**Doç. Dr. Rezzan ÜNALP**

Avrupa'da Birinci Dünya Harbi'nin başlamasından (28 Temmuz 1914) kısa bir süre sonra uçaklarla karadaki birlikler arasında haberleşme sağlandığı takdirde top atışlarının hedefe isabet etme şansının artacağı anlaşılmıştı. Gerçekleştirilen ilk uçuş denemesinin üzerinden 11 yıl geçtikten sonra 1914 yılının sonlarında uçaklar, gözlem yapmak ve top atışlarının hedeflerini doğru belirlenmesi için kullanılmaya başlanmıştı. Rusya dışında harbe katılan diğer ülkeler, kara ve deniz kuvvetlerinin hava hizmetini büyük ölçüde genişletmiş bulunuyorlardı. Bu devletlerin arasında Fransa, çeşitli tipte 250 uçaktan oluşan askerî hava gücüyle ilk sıralarda yer almaktaydı.

Osmanlı Devleti'nin Almanya ile ittifakı sonrası Birinci Dünya Harbi'ne dahil olmasıyla birlikte İstanbul'da bulunan Fransız pilot ve uzmanlar ülkelerine geri çağırılmıştı. 1915 yılı başlarında Fransızların yerine bu defa Almanya'dan uçak, pilot ve teknisyenler getirilerek Türk hava gücününün teşkilatlanması ve takviye edilmesi amaçlanmıştır. Bu sebeple Alman Islah Heyeti'nde yer alan Pilot Üsteğmen Serno, yüzbaşı rütbesiyle Türk Hava Teşkilatı'nın başına getirilmiştir.

Birinci Dünya Harbi süresince çok sayıda cephede savaşan Osmanlı Devleti, en büyük başarıyı Çanakkale Muharebeleri sırasında göstermiş ve Osmanlı Devleti'nin bu cephede gösterdiği başarı genel harbin seyrini değiştirmiştir. 1915 yılı bütün taraflar için bir değerlendirme yılı olmuştur. Nitekim askerî ve sivil yetkililer, bu büyük harbin ne zaman sona ereceği konusunda yanıldıklarını ve dolayısıyla savaşların çok uzun zaman sürebileceğini düşünmeye başlamışlardır. İşte bu safhada İngiliz kabinesinin Maliye Bakanı Lloyd George ve Deniz Bakanı Winston Churchill, (özellikle Deniz Bakanı Churchill) Çanakkale Boğazı'nın donanmayla geçilebileceğini, ardından da rahatça İstanbul'a ulaşabileceğini önermiş ve bu fikri savunmuştur. Churchill, Çanakkale Boğazı'na bir deniz saldırısını nihai hedefe ulaşmanın yolu olarak görmüştür. Ona göre 15 inçlik son model topları olan hızlı savaş gemisi

Queen Elizabeth'in de içinde yer aldığı donanmanın karşısında Türklerin ciddi bir rakip olamayacağını düşünmüştür. Nitekim 15 Ocak 1915'te toplanan İngiliz Savaş Konseyi'nde Çanakkale Boğazı'na denizden taarruz planı kabul edilmiştir.

Osmanlı Devleti'nde tayyareciliğin yeni yeni teşkilatlandığı bu devrede tayyare satın almaktan ziyade gerekli personeli bulmak daha zordu. Tayyare alımından önce pilot ve makinist yetiştirmek gerekiyordu. Bu maksatla ordudan gönüllü subaylar aranmış ve Balkan Harbi'nden kısa süre önce ilk Türk Tayyareciliği kadroları, tayyareci ve makinist olarak iki kısım üzerine teşkil edilmişti. Kara Kuvvetlerinden pilot, makinistlik için de Deniz Kuvvetlerinden deniz makine subayları tercih edilmiş, gerekli şartları sağlayan personel seçilerek Fransa ve İngiltere'ye tahsil maksadıyla gönderilmişlerdi. Asıl kuvvetleri kara ya da deniz olmasına rağmen çok kısa bir süre önce hava sınıfına geçmiş olan bu pilot ya da rasıtlar, Türk hava gücünü oluştururken almış oldukları kısa süreli eğitimlerine ve uçuş saatlerine rağmen farklı tipteki tayyareleri büyük bir cesaret ve başarıyla kullanmışlardır.

Çanakkale Cephesi'nde ilk temaslar başladığında Türk tarafının elinde savaş uçağı olarak kullanılabilecek çok az sayıda uçak bulunuyordu. Çanakkale'ye ulaşabilen ilk uçak, Pilot Teğmen Fazıl Bey'in (Şehit Pilot Binbaşı-Hv.1326-41:1889, İskodra-1923, İzmir) kullandığı Niueport deniz tayyaresi olmuştur. Fazıl Bey, 17 Ağustos 1914'te Nara'ya inmeyi başarmıştır. Fakat Çanakkale'ye bir kara tayyaresinin gelmesi beklendiğinden ve deniz tayyaresi için gerekli tertibat alınmamış olduğundan tayyare sahile bağlanmış ve deniz kenarında bir hangar inşasına girişilmiştir. Müfreze Kumandanlığına ise Deniz Tayyare Mektebi rasıtlarından Bahriye Yüzbaşı Hüseyin Sedat Bey tayin edilmiştir.

1914 Eylül ve Ekim ayları içinde Bozcaada ve Limni bölgesinde, sık sık arıza yapan uçağına rağmen gerçekleştirmiş olduğu hava keşiflerinde düşman donanması üzerine 150 metreye kadar alçalarak çok önemli bilgiler toplamayı başaran Fazıl Bey'in bölgeden ayrılmasından sonra 1915 Ocak ayında Pilot Üsteğmen Cemal'in (Durusoy) idaresindeki Bleriot tayyaresi (Ertuğrul) Çanakkale'ye gönderilmiştir. Bu uçak, savaş sırasında bölgeye gelen ilk kara uçağı olmuştur. İngiliz deniz uçağı ana

gemisi Ark Royal ve onun taşıdığı uçaklar bölgeye ulaşmadan önce Cemal Bey, Çanakkale Boğazı Müstahkem Mevkii Kumandanlığının tek tayyaresi olan Ertuğrul, bir çok keşif uçuşu yapmıştır. Dolayısıyla Ertuğrul, 17 Mart 1915'e kadar önemli görevleri yerine getirerek her iki taraf savunma ve taarruz için gereken hazırlıkları sürdürürken Çanakkale'deki Türk kıtalarının gözcülüğünü yapmıştır.

17 Mart günü İstanbul'dan bir torpidobot ile Çanakkale'ye gelen Yüzbaşı Serno, 18 Mart sabahı Boğaz üzerinde ilk keşif uçuşuna çıkmıştır. Bu keşif görevinde yanına rasit olarak Alman Deniz Kurmay Yarbay Schneider'i almış ve Bozcaada'ya kadar keşifte bulunmuştur. Halihazırda bir deniz subayı olan rasit Schneider, keşif esnasında gemi tiplerini kolaylıkla ayırt edebilmiştir. Yapılan keşif uçuşunda İtilaf Donanmasının Çanakkale Boğazı'na saldırıya geçmek için hazırlandığı anlaşılmıştır. Bu nedenle zaman kaybetmeksizin Çanakkale'ye geri dönen ekip, Boğaz Komutanı Amiral von Usedom'a mevcut durumu iletmiştir. Hemen ardından aynı rapor Müstahkem Mevkii Komutanlığına bildirilmiş, böylece Çanakkale'yi savunan ve muhtemel taarruzu bekleyen birlikler alarm vaziyetine geçerek gerekli savaş tertiplerini almışlardır.

18 Mart saldırısı öncesinde Bozcaada'da demirli İngiliz Ark Royal gemisinin taşıdığı deniz uçaklarına, Boğaz'dan geçişin mayın maniaları ile kesildiği bilindiği için havadan keşif ile Boğaz'daki mayınların yerlerinin tespit edilmesi görevi verilmişti. İngiliz havacılar Kilitbahir-Çanakkale arasında Kepez koyunda Boğaz'ı enlemesine kesen birçok mayının yerini tespit edebilmişlerdi. İngiliz RNAS (Royal Naval-Air Service/Kraliyet Donanma Hava Servisi) uçaklarında görev alan rasitler, daha önceden konumlarını bilmedikleri mayınların yerlerini tespit edecek durumda değillerdi. İngiliz Resmî Harp Tarihi; 18 Mart Deniz Harekâtı'ndan önce Boğaz'ın, Seddülbahir'deki girişinden en dar yerine yaklaşık yedi kilometre mesafeye kadar dikkatlice incelendiğini yazmaktaydı. Ancak Nusret Mayın Gemisi tarafından Erenköy Koyu'nda kıyıya paralel olarak yerleştirilmiş olan mayınların fark edilememesi, rasit sınıfına gerekli ilgiyi göstermemiş olmalarının bir neticesi olarak savaşın kaderini kendileri açısından olumsuz yönde etkilemiştir. Taarruz öncesinde deniz üzerinde keşfe çıkan tayyareler ta-

rafından mayınlar fark edememiş ve denizin temiz olduğuna ilişkin rapor vermişlerdi. Bunun yanı sıra denizin hafif dalgalı oluşu da mayınların görülmesini engellemiştir.

Takvimler 18 Mart 1915 Perşembe gününü gösterdiğinde Birleşik Donanma, Boğaz'a saldırıya geçmiştir. Ark Royal gemisinden havalanan uçaklar saldırıya iştirak ederken Türk kıyı topçusunun yapılan saldırıya büyük bir güçle karşılık vermesi donanmanın ileri harekâtını zorlaştırmıştır. Nitekim kıyı topçusunun ateşinden bunalan gemilerin bir kısmını dinlendirmek için geri manevra yapılması istendiğinde bu gemilerden Bouvet, Ocean ve Irresistible zırhlıları mayınlara çarparak batmış, Inflexible ise ağır hasar almıştır. Durumu tespit etmek için saat 16.00 civarında Pilot Üsteğmen Cemal ve rasit Osman Tayyar, Bleriot (Ertuğrul) tayyaresi ile Boğaz dışına bir keşifte bulunmuştur. Akşam üzeri bu defa Limni bölgesinin ve mevcut vaziyetin keşfedilmesi emredilmiştir. Bu görev, Alman Pilot Teğmen Seidler ve rasit Deniz Yüzbaşı Hüseyin Sedat tarafından yerine getirilmiş ve bir saat süren bu keşif görevi sırasında Birleşik Donanmanın tamamen çekildiği anlaşılmıştır.

Boğaz'ı denizden geçemeyen İtilaf güçlerinin Çanakkale'yi karadan zorlayacağı yine hava keşif görevleriyle anlaşılmıştır. Bu sırada Çanakkale'deki Türk hava gücü bölük seviyesinde teşkilatlanmış ve bu bölük (1'inci Tayyare Bölüğü) Müstahkem Mevkii Komutanlığı emrine verilmiştir.

Çanakkale harekâtının bu evresinde İtilaf kuvvetleri de kendi hava kuvvetlerini takviye etmek üzere 25 Mart 1915'te bir nakliye gemisiyle 18 kara uçağını Bozcaada'ya göndermiş ayrıca Manica balon gemisi ile bir sabit balon yola çıkarılarak Çanakkale'ye gelmiştir. Daha sonra, Manica gibi ticari bir gemiden balon gemisine dönüştürülen Hector adlı gemi, Manica balon gemisini desteklemek üzere 9 Haziran 1915'te bölgeye gelecektir. Bu süreçte üç tayyareden oluşan 1'inci Tayyare Bölüğü, 27 Mart-17 Nisan tarihleri arasında Çanakkale Boğazı önündeki adalardan Limni'ye birçok keşif uçuşu gerçekleştirmiştir. Bu uçuşlar sırasında yakında bir çıkarma harekâtı yapılacağına dair hareketlilik fark edilmiş, Gökçeada (İmroz) ve Bozcaada (Tenedos) da İtilaf birliklerinin toplandığı görülmüştür. Nitekim kısa bir süre sonra İtilaf Devletleri, teşkil ettikleri Akde-

niz Sefer Kuvvetini harekete geçireceklerdir.

İngiliz General Ian Hamilton'ın komuta ettiği İngiliz ve Fransız kuvvetlerinden başka kısaca ANZAK (Australia and New Zeland Army Corps) diye anılan Avustralya-Yeni Zelanda Kolordusu ve Hint Tugayından oluşan birleşik kuvvet, 25 Nisan 1915 günü Çanakkale'de Kumkale, Gelibolu Yarımadası'nda ise Arıburnu ve Seddülbahir bölgelerine çıkarma harekâtına başlamıştır. 25 Nisan 1915 tarihinden itibaren sekiz buçuk ay devam edecek olan kara muharebeleri bu şekilde başlamıştır.

Çıkarma sırasında Anadolu tarafında Kumkale bölgesindeki Fransız birliklerini desteklemek için iki uçak, Seddülbahir bölgesine çıkan İngiliz kuvvetlerini desteklemek için Ark Royal'e bağlı uçaklar tahsis edilmiş ayrıca Manica balon gemisindeki sabit balon gözetleme yapmak ve donanmanın top ateşini tanzim ettirmekle vazifelendirilmiştir.

Türk tarafında ise Çanakkale bölgesini savunmak üzere 24 Mart 1915'te 5'inci Ordu teşkil edilmiş, komutanlığına da Alman General Otto Liman von Sanders atanmıştır. Yarımada'yı savunacak olan bu ordunun karargâhı, Gelibolu'da konuşlanmıştır. Çıkarma başladığında Müstahkem Mevkii Komutanlığı emrinde olan 1'inci Tayyare Bölüğü, 5'inci Ordu Komutanlığı tarafından verilen görevleri yerine getirmekteydi. 5'inci Ordu emrinde hiç uçak bulunmadığından ve iki komutanlık arasında uçakların kullanılması konusunda tam bir anlaşma sağlanamadığından çıkarma sırasında Türk tayyarelerinden gereği kadar yararlanılamamıştır. General Liman von Sanders'in İstanbul'daki Başkomutanlık karargâhına sunduğu rapor sonrasında Tayyare Bölüğünün faaliyetleri, İtilaf kuvvetlerinin çıkarma yaptığı kıyılarda toplanmıştır. Havadan yapılan keşiflerin çoğunda başarılı bir rasit olarak Deniz Yüzbaşı Hüseyin Sedat Bey bulunmuştur. Bu dönemde Fransız kuvvetlerine destek vermek için sekiz uçaklık Escadrille Maurice Farman (M.F) 98T filosu Bozcaada'ya (Tenedos) gelmiş ve İngiliz Kraliyet Donanma Hava Servisi'ne (RNAS) ait hava meydanını yanındaki araziye yerleşmiştir.

Çanakkale Cephesi'nde ilk hava muharebesi 2 Mayıs 1915'te yaşanmıştır. Yüzbaşı Serno'nun pilot, Hüseyin Sedat'ın rasit olarak bulunduğu tayyare (Albatros), Fransız tayyaresiyle (Farman) karşılıklı Serno ve Hüseyin Sedat Beyler, Parabellum

tabancalarıyla düşman uçağına ateş açarak kaçırılmayı başarmışlardı. Karada muharebeler devam ederken her iki tarafın tayyarelerinin keşif uçuşları da devam etmiş, İtilaf kuvvetleri ilerleyen süreçte adalarda birçok gözetleme noktası oluşturmuşlardır. Gökçeada, Bozcaada, Limni, Sakız, Sisam, Midilli ve Rodos adalarına küçük hava pistleri inşa etmişlerdir. Bu arada Mondros'a çekilen HMS Ark Royal gemisi, 1915 Haziran ayı ortalarında Selanik'e gönderilmiş, yerine 5 deniz tayyaresi ile HMS Ben-my-Chree geçmiştir.

Mayıs 1915'te Osmanlı Devleti tarafından cepheyi güçlendirmek için Almanya'dan deniz uçakları istenmiştir. Nitekim 1915 Haziran ayında Almanya'dan ilk olarak Gotha WD-I deniz tayyareleri Türkiye'ye gelmiştir. Bu tayyarelerden biri eğitim maksadıyla Yeşilköy'de kalmış, diğer üçü Çanakkale'ye gönderilmiştir. Bu safhada Çanakkale'deki küçük hangar büyütülmüş, Nara'da ikinci bir hangar yapılmıştır. Bu üç tayyare, bundan böyle Çanakkale Boğazı Komutanı Amiral von Usedom'a bağlanmış olan Alman Deniz Tayyaresi Müfrezesini (Bölüğünü) oluşturmuştur.

Çanakkale hava bölgesinin savunmasında; Çanakkale'nin üç kilometre dışında bir havaalanı, diğeri Nara ve Köseburnu'nda deniz uçakları için yapılan iki sundurmadan oluşan üs, ayrıca Gelibolu tarafında Cumalı Deresi yakınlarında Galata'daki (Sütlüce) havaalanları kullanılmıştır. Uzunköprü ve İzmir'deki havaalanları da Boğaz'ı savunmakla yükümlü olan 5'inci Ordu'nun savunma alanı içerisinde yer almıştır.

Anadolu tarafında Köse ve Nara Burunları arasında konuşlanan Deniz Tayyare Bölüğünün asıl görevi, Boğaz dışındaki adalara keşif ve bombardıman uçuşları yapmak, İtilaf filosunun Boğaz önündeki faaliyetini takip etmektir. Çok etkin olmasa bile bölük tarafından yapılan uçuşlar, İtilaf denizaltılarının bölgede pervasızca hareket etmesini engellemiştir.

Gelibolu Yarımadası'nda savaş bütün şiddetiyle devam ederken Seddülbahir bölgesinde 21 Haziran 1915 tarihinde başlayan Birinci Kerevizdere Muharebesi sırasında Türk havacılık tarihinde önemli bir yeri olan Kurmay Yüzbaşı Kemal Bey (Birinci Dünya Harbi başlamadan önce İstanbul-Kahire Seferine rasit olarak katılan ve bu seferi Pilot

Yüzbaşı Salim (İlkuçan) ile birlikte Edremit (Bleriot) tayyaresi ile 9 Mayıs 1914'te tamamlamış olan Kemal Bey: 1888, Silifke-1915, Kerevizdere), şehit düşmüştür.

İtilaf kuvvetlerince 25 Nisan 1915 günü başlatılan çıkarma harekâtı sonrasında gerek Seddülbahir ve gerekse Arıburnu bölgesinde cereyan eden kanlı muharebelerde Türk savunması İtilaf güçleri tarafından çökertilememiş, muharebeler süresince her iki taraf tayyareleriyle karadaki birliklerini desteklemeye çalışmıştır. Bu dönemde İtilaf güçleri, cephedeki sahra hastanelerine, Havuzlar, Ezine, Maydos, Halil Paşa Çiftliği bölgelerindeki hastanelere olduğu gibi Kızılay bayrağı görüldüğü halde Arıburnu kuzeyindeki sıhhiye bölüğü mevkesine ve hastane gemilerine bombardımanda bulunarak uluslararası savaş kurallarını çiğneyerek pek çok kişinin ölümüne ve yaralanmasına sebep olmuştur.

Cephede muharebeler devam ederken 1915 Temmuz ayı başında 1'inci Tayyare Bölüğü, Çanakkale Müstahkem Mevkii Komutanlığının emrinden alınarak 5'inci Ordu'nun emrine verilmiştir. Bunun üzerine Anadolu yakasında Çanakkale kasabasının yanında küçük bir alanda faaliyet gösteren bölük; tayyarelerin daha etkin kullanılması, hava keşif raporlarının karargâha daha hızlı ulaştırılmasını sağlamak maksadıyla Çanakkale'deki meydandan Gelibolu tarafında Sütluçe Köyü yakınlarındaki Galata meydanına taşınmıştır.

İtilaf kuvvetleri tarafından yapılan ikinci büyük çıkarma harekâtının başladığı Ağustos 1915 tarihi itibarıyla İtilaf hava kuvvetlerinin tayyare sayısı, Türk tarafı karşısında üstünlüğünü devam ettirmekteydi. Nitekim İtilaf güçlerinin hazırlıkları ve yeni bir çıkarmaya yönelik sürdürdükleri faaliyetleri, Türk tarafınca düzenli takip edilememiştir. Bununla birlikte 6 Ağustos öncesinde yapılan hava keşiflerinde, düşman kara ve deniz unsurlarının, taşıt gemilerinin Limni ve Gökçeada'da (İmroz) toplandığı tespit edilmiş ve durum 5'inci Ordu Komutanlığı'na bildirilmiş ve bu keşifler sayesinde her ne kadar İtilaf güçlerinin yeni bir çıkarma harekâtı hazırlığı içinde oldukları anlaşılmış olsa da Liman von Sanders'in kumandasındaki 5'inci Ordu Komutanlığı, düşmanın yeni çıkarmasını Bolayır bölgesinde beklemekte olduğundan üç tümenini Bolayır bölgesinde tutmuştur.

İtilaf güçleri 6/7 Ağustos'ta yeni çıkarma harekâtını başlattıklarında yeni bir uçak filosu daha İngiliz RNAS Filosuna katılmıştır. İtilaf kuvvetleri bu şekilde uçak sayısını artırırken Türk tarafı uçakların dağıtımı ve teslim edilmesiyle ilgili sıkıntı yaşamıştır. Bomba imali ve el aletlerinin temini, Bakırköy'deki depo ve İstanbul'daki zanaatkârlar vasıtasıyla sağlanmaya çalışılmıştır. Demir ustası olan bu zanaatkârların bazıları pervane ve jig yapmak için görevlendirilmiştir.

Uçakların sevk ve idaresini İstanbul'da Yüzbaşı Serno yürütmekteydi. Almanların Haziran ayında Türkiye'ye sevk etmeyi planladığı beş küçük deniz tayyaresinden (Gotha WD 1) üçü Makedonya-Bulgaristan üzerinden Türkiye'ye getirilmiştir. Diğer iki tayyare ise 1915 Eylül ayında gelmiştir. Ekim ayı içinde de Almanya'da bulunan Türk deniz tayyarecileri, Yüzbaşı Savmi'nin (Uçan) idaresinde üç yeni Gotha WD 2 tayyaresini Türkiye'ye getirmişler, böylece sekiz yeni deniz tayyaresine sahip olunmuştur. Gövdesinde Alman işareti taşıyan yeni deniz tayyarelerinin asıl görevi, Marmara'daki düşman denizaltılarını gözetlemek ve tespit ettiklerine bombardımanda bulunmaktır.

6 Ağustos 1915 günü Suvla Körfezi'nden Anafartalar bölgesine yapılan ikinci büyük çıkarma harekâtı sırasında Türk tayyareleri keşif görevinde bulunamamış, bu çıkarmadan düşman karaya çıktıkdan sonra haberdar olunmuştur. Eylül 1915'te Bulgaristan'ın Almanya yanında savaşa dâhil olmasıyla Gotha tayyarelerinin getirilmesinden anlaşıldığı gibi Almanya'dan Türkiye'ye yapılan askerî sevkiyat daha kolaylaştırmıştır. Alman ve Türk pilot ve rasıtlarından oluşan 1'inci Tayyare Bölüğü, Çanakkale Muharebeleri'nin ilerleyen devresinde 5'inci Ordu'ya yakın hava desteği sağlamış, savaş süresince bazı personel, Çanakkale ile Yeşilköy Tayyare Mektebi arasında yer değiştirmek durumunda kalmıştır. Bu safhada havacıların keşif raporlarıyla sağladığı istihbarat, aynı yılın güz döneminde devreye giren fotoğraf makinelerinden çekilen mükemmel görüntüleriyle iyileştirilmiştir.

Anafartalar Grup Komutanı Kurmay Albay Mustafa Kemal komutasında kazanılan Anafartalar ve Conkbayırı Muharebeleri (6-10 Ağustos 1915) sonrasında savaş artık lağım muharebelerine dönüşmüştür. Muharebelerin devam ettiği bugünlerde 27

Eylül günü Pilot Teğmen Preusner ve Rasit Üsteğmen Karl Kettembeil, çıktıkları uçuş görevi sırasında Saros Körfezi üzerinde bir düşman tayyaresini makineli tüfek ateşiyle düşürmüştür. Bu uçak, havada düşürülen ilk yabancı uçak olmuştur.

Savaşın sonlarına doğru 1'inci Tayyare Bölüğü, Yeşilköy'den gelen Albatros C.I ve Albatros B.I tipi uçaklarla donatılmıştır. 30 Kasım 1915'te Pilot Üsteğmen Ali Rıza (Göker) ve rasıdı (Şehit) Teğmen İbrahim Orhan (1883, İstanbul-1918, Sakız Adası), Albatros C.I tayyaresiyle birlikte keşif uçuşu yaparken Kabatepe üzerinde rastladıkları bir Fransız Maurice Farman tayyaresiyle harbe tutuşmuşlar, meydana gelen çarpışmada Teğmen İbrahim Orhan, makineli tüfeğiyle uçağı düşürmeyi başarmıştır. Makineli tüfek ateşinden çıkan bir kurşunun Fransız tayyaresinin benzin deposuna isabet etmesiyle tayyare yanarak İncepe-Helles arasına düşmüştür. Böylece bu uçuşta yer alan Pilot Üsteğmen Ali Rıza ve rasıdı Teğmen İbrahim Orhan, Birinci Dünya Harbi'nde hava zaferi kazanan ilk Türk havacılar olmuşlardır.

1915 Aralık ayına girildiğinde savaşın sona ereceğine dair Başkomutanlığa ulaşan bilgilerin yanı sıra yaklaşan kış mevsimi bölgedeki uçuşları engellemekteydi. Yağmurlar başlamış, toprak olan Galata meydanı sular altında kalmıştı. Alandaki uçak hangarları ve personel barınakları yıkılmış, bunların yeniden tesis edilmesi için yürütülen bakım onarım işleri uçuşları aksatmıştır. Deniz uçakları daha sağlam sığınakları sayesinde hava koşullarından daha az zarar görmüş, Marmara Denizi üzerindeki keşif ve gözetleme vazifelerine devam etmişlerdi. Marmara'nın doğusunda düşman denizaltılarının harekâtı, deniz uçaklarının devamlı taarruzlarıyla tesirsiz hale getirilmiştir.

1916 yılına girmeden önce Almanya'dan gelen ve 5'inci Ordu emrine verilen Fokker tayyareleri, savaşın sonuna doğru etkisi en çok görülecek tayyareler olmuştur. Çanakkale'ye geldikten sonra 6'ncı Tayyare Av Bölüğü adını alan Fokker Bölüğü, savaşın son günlerinde İngiliz deniz hava tayyarelerini düşürerek büyük kayba uğratmışlardır.

Sonuçta İtilaf güçlerinin Çanakkale Cephesi'nde uğradıkları başarısızlık, artan politik baskılarla birlikte sıkıntıya düşen İngiliz hükümetinin Çanakkale seferinden vazgeçmesini zorunlu kılmış-

tır. Nitekim kısa bir süre sonra Fransız ve İngilizler artık hiçbir şeyin yapılamayacağını görerek geri çekilme kararı alarak 12 Aralık'ta Suvla Körfezi'nden tahliyeye başlamışlardır. 19-20 Aralık 1915'te Arıburnu-Anafartalar, 3-9 Ocak 1916'da Seddülbahir bölgesinin tahliyesi tamamlanmıştır. Bu süre zarfında Hector ve Canning balon gemileri henüz bölgede hala faal olduğundan Türk hava unsurları da bölgede kalmaya devam etmiştir. Bu filo (2 numaralı RNAS. Filosu) ve Fransız Escadrille M.F.98T filosu Gelibolu'yu 9-10 Ocak 1916 günü akşamı terk etmiştir.

Çanakkale Cephesindeki zaferin Türkler tarafından kazanılmasında, kara ve deniz unsurları yanında hiç şüphesiz Türk askerî havacılığı da önemli bir rol oynamıştır. Her ne kadar zayıf motorlu tayyareler için hava koşullarının ağır olduğu, yedek parça sıkıntısının yaşandığı, bakım süresinin uzadığı dönemlerde birçok sıkıntı yaşanmış olsa da savaş süresince en önemli sorun, uzun ikmal hatları yüzünden yaşanan gecikmeler ve Almanya'dan İstanbul'a ardından Çanakkale'ye getirilen tayyarelerin yolda hasara uğraması olmuştur. Bundan dolayı hava harekâtı, çok güç şartlar altında yürütülmüştür. Uçakların henüz yeni teşkil edilmekte olan bir güç olarak cephede varlık göstermesinin dışında, asıl kuvvetleri kara ya da deniz olmasına rağmen çok kısa bir süre önce hava sınıfına geçirilerek tertip edilmiş Türk pilotları ve rasıtları, aldıkları kısa süreli eğitimlerine rağmen farklı tipteki uçakları başarıyla kullanmışlar ve kayıp vermemişlerdir.

Savaş sırasında uçakların ön ya da arkada yer alan rasıt bölümüne tayyare makinistlerinin yerleştirdikleri makineli tüfekler, hava muharebelerinde Türk tarafına ilave güç kazandırmış, aynı yöntemi İtilaf kuvvetleri de kendi tayyarelerinde uygulamışlardır. Ayrıca İstanbul'daki marangoz ve demirci ustaları, tayyarelerin ahşap ve metal parçalarının onarılmasında yeni çözümler üreterek makinistlerle birlikte uçak-bakım faaliyetinde tecrübe kazanmışlardır. Harbin son safhasında uçak sayısındaki artışla birlikte Türk hava gücünün etkinliği artmış, Türk havacılar Alman meslektaşlarıyla birlikte göstermiş oldukları büyük cesaret ve özveriyle Çanakkale'deki eşsiz Türk zaferine önemli katkıda bulunmuşlardır.

## Kaynakça

- Genelkurmay Askeri Tarih ve Etüt (ATASE) Başkanlığı Arşivi.  
Milli Savunma Bakanlığı Arşivi.  
Hava Kuvvetleri Komutanlığı Arşivi.  
Atabay, Mithat. Birinci Dünya Harbi'nde Tarihi Yapan Fakat Yazmayanlar. Çanakkale: Paradigma Akademi Yayınları, 2021.  
Avcı, Cenk. Çanakkale Cephesi'nde Hava Savaşları. Ankara: Genelkurmay Basımevi, 2009.  
Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi, Çanakkale Cephesi (25 Nisan 1915-04 Haziran 1915), V.Cilt, 2.Kitap, Ankara: Genelkurmay ATASE Daire Başkanlığı Yayınları, 2012.  
Birinci Dünya IX.Cilt Türk Hava Harekatı, Ankara: Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı Yayınları, 1969.  
Osmanlı Belgelerinde Çanakkale Muharebeleri I, Ankara: Başbakanlık Devlet Arşivleri Müdürlüğü Yayını, 2005.  
Hamilton, Ian. Gelibolu Hatıraları 1915. İstanbul: Örgün Yayınevi, 2.Baskı, 2006.  
Hersing, Otto. Çanakkale Denizaltı Savaşı. Çev., Bülent Erdemoğlu. İstanbul: Türkiye İş Bankası Yayınları, 2009.  
Holzhausen, Rudolf. Çanakkale Havacıları (1915-1916). (Askeri Tarih Bülteni Eki Ağustos 1982, sayı:14). Çev., Fahri Çeliker, Ankara: Genelkurmay Basımevi, 1982.  
Kansu, Yavuz, Sermet Şensöz ve Yılmaz Öztuna, Havacılık Tarihinde Türkler I. Etimesgut-Ankara: Hava Kuvvetleri Basım ve Neşriyat Md.lüğü, 1971.  
Koçu, Reşat Ekrem. İstanbul Ansiklopedisi. İstanbul: 1958.  
Kurt, Deniz, Yavuz Pehlivan ve Erdal Korkmaz. Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri (Harekât ve Teşkilatlanma Tarihi 1911-1922), C.I, Ankara: Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, 2020.  
Okar, Avni. Türkiye'de Tayyarecilik (1910-1924). İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 4.Baskı, 2021.  
Osmanlı Belgelerinde Çanakkale Muharebeleri I, Ankara: Başbakanlık Devlet Arşivleri Müdürlüğü Yayınları, 2005.  
Robbins, Keith. I.Dünya Savaşı, Ankara: Dost Kitapevi Yayınları, 2005.  
Sarp, İrfan. Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları, İstanbul: Pozitif Yayınları, 2010.  
Saundby, Sir Robert. İnsanın Göklere Yükselişi, İstanbul: Milliyet Yayınları, 1979  
Schneide, Karl Stirling, "Aviation in the Dardanelles Campaign, March 1915-January 1916", Çanakkale Savaşları Sebep ve Sonuçları Uluslararası Sempozyumu, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1993.  
Seçer, Turhan. Destanlaşan Çanakkale Deniz Kara Hava Savaşları. İstanbul: Kastaş Yayınları, 2005.  
The Air War, Çanakkale Hava Savaşları. Haz., Bülent Yılmaz. Ankara:Mönch Yayıncılık, 2005.  
Ünal, Levent, "Çanakkale Savaşı'nda Çıkarma Harekâtı ve Savunma Tertibi", 100.Yıl Dönümünde Çanakkale Muharebeleri-15 nci Askeri Tarih Sempozyumu. Ankara: Genelkurmay ATASE Daire Başkanlığı Yayınları, 2017.  
Ünalp, F.Rezzan, "Turkish Air Operations During the Dardanelles Campaign March 1915-January 1916", Communiques The Joint Turkish-İsraeli Military History Conference I. Ankara: Genelkurmay ATASE Başkanlığı Yayınları, 2000.  
Ünalp, F.Rezzan, "İstanbul-Kahire Seferi ve Ardındaki Tarihi Gerçek", Türk Hava Kuvvetlerinin 110. Yılında Uluslararası Tarih Sempozyumu Bildiriler. Ankara: Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, 2013.  
Whistler, Richard T. "Over The Wine-Dark Sea, Aerial Aspects of the Dardanelles, Gallipoli Campaign, Part:III: Turco-German Aviation", Over the Front. Vol 9 (3).USA: 1994.  
Whistler, Richard T. "The Defense Of The Bosphorus And The Fokker Staffel", Over The Front, Vol.11 (3). U.S.A: 1999.  
Wolf, Klaus. Gelibolu 1915. Çev., Eşref Bengi Özbilen. İstanbul: Türkiye İş Bankası Yayınları, 2014.  
Yurttakal, Ahmet. Türk Kaynaklarına Göre Çanakkale Muharebeleri'nde Gelibolu Yarımadası'nın Tahliyesi (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi. Çanakkale 2020.

**Atıf**

Ünalp, Rezzan. “Uçak Faaliyetleri”, Çanakkale Savaşları Ansiklopedisi, Ed. Murat Karataş, İstanbul: Çanakkale Savaşları Enstitüsü Yayını (ISBN: 978-605-80897-7-8), 2022.

Rezzan Ünalp, “Uçak Faaliyetleri”, Çanakkale Savaşları Ansiklopedisi, Ed. Murat Karataş, Çanakkale Savaşları Enstitüsü Yayını (ISBN: 978-605-80897-7-8), İstanbul 2022.