

BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI VE MİLLİ MÜCADELE DÖNEMİNDE TÜRK DENİZ HAVACILIĞI FAALİYETLERİ

UMUT CAFER KARADOĞAN*

ÖZ

Dünyada uçağın bir savaş aracı olarak kullanılması 1911 Trablusgarp Savaşı ile başlar. Yüzyılın başında adından sıkça söz ettirmeye başlayan uçak, dönemin gelişmiş ülkelerinin asker ve sivil otoriteleri tarafından ciddi bir savaş aracı olarak ilgi görmüştür.

Yüzyılın başında savaş aracı olarak görülmeyen uçaklar, Fransız Mareşal Ferdinand Foch'un deyimiyile "Şahane oyuncaklardı ama ne yazık ki askeri anlamda bir gelecekleri olduğu söylenemezdi." Ancak Foch'un yanıldığı bu konuşmanın, birkaç yıl sonra ispatı Dünya Savaşı sırasında görülecektir.

Birinci Dünya Savaşı, uçakların etkin olarak kullanıldığı ilk askeri mücadele olması açısından önemlidir. Deniz havacılığı ise, bu anlamda dünya üzerinde oldukça farklı bir stratejik öneme sahip savaş aracıdır. Osmanlı Devleti, deniz havacılığı konusunda yine kara havacılığında olduğu gibi ilk adımı atan devletlerdendi ve gelişmeleri yakından takip etmekteydi. Dünya üzerinde denize inebilen ilk uçak 1912'de havalandırılmışken, Osmanlı Devleti bu uçağın benzerini 1913 yılında envanterine almıştır.

Deniz havacılığı, Osmanlı Devleti'ne Birinci Dünya Savaşı sırasında oldukça destek olmuştur. Almanlarla yapılan iş birliği sonucunda ülkeye etkin deniz uçakları getirilmiş, deniz uçağı istasyonları kurulmuş, askeri bölükler teşkil edilmiştir. Ancak savaş sırasında yaşanan personel (pilot, teknisyen, rasat) ve parça sıkıntıları deniz havacılığını zorlayan en önemli hususlardan olmuştur.

Anahtar Kelimeler: Uçak, Deniz uçağı, Hava istasyonu, Pilot, Rasat, Flatör, Uçuş Okulu, Balkan Savaşı

* Öğr. Gör., Sinop Üniversitesi, Sinop/TÜRKİYE, umuttarih@hotmail.com

TURKISH MARINE AVIATION ACTIVITIES IN THE FIRST WORLD WAR AND NATIONAL STRUGGLE PERIOD

ABSTRACT

The account of the use of aircraft in warfare starts in 1911, with the Turco-Italian War fought in Tripolitania. The airplane, while beginning to draw attention at the start of the century, was nevertheless in no way considered as a serious means of combat by any military or civilian authority of the era.

The words of French Field Marshal Ferdinand Foch, claiming that “the airplane is a very nice piece of toy, but with no future potential for military use”, were later to be challenged by the remark of another soldier who had almost lost his left eye due to an aerial bombing by the Italians in the mentioned war, and who would later change the “dire fortune” of a nation, Mustafa Kemal, stating: “the future will be in the skies”.

Mustafa Kemal Pasha, having grasped the future importance of aviation, ensured that the Turkish nation concerns itself with the establishment of domestic aeronautical and space industries. The immediate step taken by the new Turkish Republic in the direction of reaching modern capacity in this matter was the foundation of the Turkish Aeronautical Association. The Turks have in the long term been successful in overcoming their deficiencies in this area; even if this was hindered at the start of the century by ever ongoing wars.

Keywords: Aircraft, naval aircraft, air station, pilot, aerial observation, flight training, Balkan Wars

GİRİŞ

Dünyada uçak kavramının gündeme gelmesiyle birlikte pek çok ülkenin sivil ve askeri yönetimi duruma müdahil olarak gereken tedbirlerin alınması amacıyla hızla harekete geçmişlerdir. Hızı, kullanılabilirliği, muhafazasının kolaylığı, güdümlü balonlara göre avantajlarının yüksekliği sebebi ile uçaklar daha başta tercih edilmiştir.

Askeri maksatlı olarak uçak ilk defa 1909 yılında Amerika Birleşik Devletleri'nde uçurulmuştur. ABD'deki bu birlik tamamen sembolik olarak 2 er ve 1 subayla teşkil edilmiştir. Havadan karaya da ateş ilk defa burada Curtiss marka uçaktan bir subayın Chester marka tüfekle yere nişan almasıyla yapılmıştır¹. Fransa'da da durum farklı değildir. Uçuş okulunun olmadığı Fransa'da ilk pilotlar sivil eğitim verilen okullardan mezun olan 2 istihkam, 7 topçu subayı 8 Mart 1910'da brövelerini almışlardır².

İngiltere'de 1 Şubat 1911'de İstihkam sınıfına bağlı hava taburu kurulmuş, 13 Nisan 1912'de Royal Flying Corporations ve buna bağlı olarak Mayıs 1912'de kara ile deniz unsurları da hemen ardından tesis edilmiştir³. 1907'de Zepplinlerle başlayan Alman havacılığı, 1910 yılına ulaştığında 11 uçak satın alınarak, 1 Ekim 1912 yılında Askeri Havacılık Servisini tesis etmiştir⁴.

İtalyanlar ise Trablusgarp Savaşı'nda iki adet Bleriot, iki adet Farman, üç adet Neiuport, iki adet Etrich Taube ve üç adette güdümlü balonu ateşli silahlarla teçhiz ederek savaş aracına dönüştürdükleri uçan unsurları ile askeri olarak bir ilki de başarmışlardır. Ayrıca 27 Haziran 1912 yılında Battaglioni Avitore uçucu taburunu kurmuşlarsa da bu tabur ismini 7 Ocak 1915'te Corpo Aeronautico Militare olarak değiştirecektir⁵.

Rusya Çarlığı uçakla geç tanışmış olsa da 1910 yılında Askeri Hava Kolu ile teşkilatlanmayı tamamlamıştır. Bunun ardından sekiz Rus deniz ve kara

1 Yene Bill, **The History Of U.S. Air Force**, Hong Hong, 1984.

2 Kurter, Ajun, **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi I**, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, Ankara 2002, s.25.

3 Yavuz Kansu-Sermet Şensöz-Yılmaz Öztuna; **Havacılık Tarihinde Türkler**, C I, Ankara 1971, s. 108.

4 Kurter, **a.g.e.**, s. 27.

5 Kurter, **a.g.e.**, s.28.

subayı Fransa'ya pilotaj eğitimi maksadıyla gönderilmiştir. Ardından yedi sivil de uçak makinisti olarak yetiştirilmek üzere bu ülkeye yollanmıştır⁶. Bulgaristan da 1911 yılından itibaren havacılık ile ilgilenmeye başlamış, envanterine Bleriot ve Bristol marka tek satırlı uçaklar ile çift satırlı Voisin marka uçağı almışsa da Balkan Savaşları'nda yeterli yetişmiş personeli olmadığından mevcut uçakları Rus pilotlar kullanmışlardır⁷.

Yunanistan 1911 yılında, havacılık çalışmalarını diğer ülkelerle birlikte hemen hemen aynı zaman diliminde başlatmıştır. Aralık 1911 de üç subay Fransa'nın Etamps bölgesindeki Henri Farman Sivil Havacılık Okuluna gönderilerek havacılık eğitimi almaları sağlanmıştır. Bu gelişme üzerine dönemin Yunan Hükümeti Henri Farman'dan aynı ismi taşıyan Gnome motorlu H.F.6. tipi dört uçak satın almış ve bunlar 26 Mayıs 1912 tarihinde Yunan askeri personeline teslim edilmiştir. Yunan Hükümeti'de bu teslim gününü Yunan Hava Kuvvetleri'nin kuruluş tarihi olarak belirlemiştir⁸.

1. Osmanlı Askerî Havacılığının Kuruluşu

Türk havacılığı, çağdaş anlamda yeryüzünde ilk uçağın uçmasından sekiz yıl sonra 1911 tarihinde iki Türk subayının (Süvari Yüzbaşı Mehmet Fesa-Fransa'nın 780 numaralı uçuş brövesinin-ve İstihkâm Teğmen Yusuf Kenan-Fransa'nın 797 numaralı brövesinin sahibi-Beyler) Fransa'ya Bristol Tayyare Okuluna eğitim amaçlı gönderilmesiyle başlamış ve bu noktadan itibaren gelişim sürecini de Muavenet-î Millîye Cemiyeti'nin maddi desteği ile sürdürmüştür⁹. Trablusgarp Savaşı'nın ardından dönemin Harbiye Nazırı Mahmud Şevket Paşa, havacılığın bir istikbal olduğunu fark ederek konu ile ilgilenmesi için Kurmay Yarbay Süreyya (İlmen) Bey'i görevlendirmiştir. Süreyya Bey'in Harbiye Nezaretine gönderdiği 4 Şubat 1327 (17 Şubat 1911) tarihli telgrafta Bleriot tarzı uçakların Osmanlı hava gücüne yapacağı hizmetlerin olumlu olacağına, mutlak surette mezkûr uçakların alımı ile birlikte 46 bin Osmanlı lirası harcanarak, bunların uçurulması için gerekli olan bir uçuş okulunun hizmete alınmasının şart olduğunun üzerinde durmuştur¹⁰.

6 Kurter, a.g.e., s.28.

7 Higham Robin, **Hava Gücü: Özlü Bir Tarih**, ATASE Yay., Ankara 1983, s. 39.

8 Higham, a.g.e., s.45.

9 **Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Arşivi (TİTE)**, Sıra No: 42, Kutu No: 214, Belge No: 15, (28.07.1325) (10.08.1909)

10 **BEO**, Kutu No: 4013, Gömlek No: 300907, Belge No: 1 (21 Şubat 1327) (5 Mart 1911);

Harbiye Nezareti, 27 Kasım 1911 tarihinde Paris'ten iki Bleriot marka uçağın ilk etapta 170 bin ardından da bir diğer 171 bin 545 guruş 10 paranın Nezaret bütçesinden karşılanarak getirtilmesini talep etmiştir¹¹. Bunun dışında 23 Şubat 1911 tarihinde Dornier Fabrikasına iki adet uçak siparişinin verildiği, ardından yine Nezaret tarafından iki uçak siparişi daha verilince, bütçenin bu alımlara yeterli olmayacağı kanaati hasıl olduğu, Osmanlı Devleti'nin tüm uçuş ile ilgili faaliyet için iki subayını hali hazırda Fransa'da tuttuğu, altı subayın da adının gönderilmek üzere listeye alındığını belirtmiştir. Ancak ödenek yetersizliği sebebiyle projenin askıya alınması söz konusu olunca yapılan masrafların boşa gitmemesi adına alınan iki uçağın uçuş tecrübelerinin yapılabilmesi için Yunanistan'ın St. Petersburg Sefirinin oğlu Andropulos'un Atina'dan İstanbul'a getirtilerek konuyla ilgili olarak görevlendirilmesinin yerinde olacağı ifade edilmiştir¹².

Bu sırada Fransa'nın yetiştirdiği pilotlardan Mösyö Hueges Simon adındaki bir girişimci 9 Ocak 1912 tarihinde Osmanlı Devleti'nin Londra Büyükelçisinden İstanbul'da “Uçuş Okulu” açmak için padişaha verilmek üzere bir tavsiyename talebinde bulunuyordu. Bu müracaatta Mösyö Simon “Uçuş Okulu” nun yürüteceği faaliyetleri 5 ana maddede toparlamış ve tüm sorumluluğu üzerine almayı taahhüt etmiştir. Buna göre;

1- Türkiye’de açılacak olan uçuş okulunun tüm açılış masraflarının ve uçak tasarımlarının tarafından ve kendiyile birlikte gelecek askeri personelce yapılacağını,

BEO, Kutu No: 4013, Gömlek No: 300924, Belge No: 1 (23 Şubat 1328) (7 Mart 1912); İlk motorlu uçuş faaliyetini Amerikalı Ohaio Dayton’lu iki bisiklet ustası Orville ve Willbur Wright kardeşler 17 Aralık 1903 tarihinde Amerika Birleşik Devletleri’nin North Carolina şehrinde ilk denemelerinde 12 saniye süreyle 37 metre mesafeyi, ikinci denemelerinde de 59 saniyede 260 metrelik mesafeyi kat ederek gerçekleştirmişlerdi. David, Pascoe, **Uçak**, Çev: Levent Göktem, Optimist Yayınları, İstanbul 2003, s.8.

11 **BEO**, Kutu No: 4190, Gömlek No: 314180, Belge No: 1 (27 Teşrin-i Sani 1327) (10 Aralık 1911).

12 Harbiye Nezareti tarafından Fransızların mezkûr fabrikasına altı uçak siparişi daha verilmiş, tamamının en geç Mart ayı içerisinde görev yerlerinde olması istenmiştir. İlk etapta bu projenin tamamlanabilmesi adına iki uçağın alımı için 40 bin liralık bütçenin bir şekilde temin edilmesine karar verilmiştir. (100 kuruş=1 TL 250.000 kuruş= 25.000 TL) **BEO**, Kutu No: 4013, Gömlek No: 300924, Belge No: 2 (23 Şubat 1327). Buradan da anlaşılmaktadır ki, uçaklara ayrılan bütçe yeterli olmuş, yedek parçaları ve personel masrafları olarak bütçe 40.000 lira olarak belirlenmiştir.

2- Türkiye’de takip edeceği yeni askeri havacılık taktikleri ile gelecek dönemde Türk havacılığını bir yerlere taşıyabileceğini,

3- Osmanlı havacılığını Avrupa’nın en iyi ülkeleri ile rekabet edebilecek konuma taşıyacağını, askeriye sivil pilotların eğitimleri içinde destekçi olacaklarını,

4- Hükümet’in talep edeceği konuya ilişkin her şeyi yerine getirmeye hazır olduklarını ifade etmiştir.

5- Pilotların yetişmesi adına bir pilot merkezi de açılacaktır¹³.

29 Nisan–11 Temmuz 1912 tarihinde “tayyare ianesiyle” başlayan yardım toplama işiyle başka uçakların da alınmasına karar verilmiş, altı uçağın ilk ikisi 18 Temmuz 1912’de 250 bin kuruşa mâl olmuş bu uçakların yavaş yavaş Türkiye’ye getirilmesi işlemine başlanmıştır¹⁴.

İlk olarak Yeşilköy’de 3 Temmuz 1912 tarihinde on uçaktan teşekkül ettirilen bir filo¹⁵ ile beraber havacılık okulu da faâliyete geçirilmiş, ilk Balkan Savaşları’nda Yunanların, Sırpaların ve Bulgarların yerdeki faâliyetlerini denetlemek maksatlı uçuşlar yapılmışsa da uçakların sürekli yere çakılması sebebiyle pek fazla netice alınamamıştır. Ama düşen uçakların yerine Almanya ve Fransa’dan yeni uçaklar getirilmiş, Yeşilköy’deki hava alanı da bu dönem içerisinde geliştirilmiştir. Birinci Dünya Savaşı başladığı sırada Osmanlı Devleti’nin hava gücü beş adet kara, iki adet deniz uçağı ve on pilottan oluşan bir filoya tekabül etmektedir. Bu durum Türklerin Almanlarla birlikte savaşa girmesiyle beraber değişmiş ve zamanla uçak sayıları on kat artış göstermiştir. Önce elliye; dört yıllık savaş süresince de “*Tayyare Paşa Bölükleri*” dahil, dört yüz elli rakamının üzerine çıkacak ve bu uçaklar Osmanlı hava gücünde¹⁶ görevlerini yerine getirmişlerdir.

13 Aynı tarihlerde İstanbul’da Dersaadet Tayyare Dairesi’nin tesisi ile birlikte Osmanlı ordusu için uçak imal etmek, tayyareci taburları için okul açmak ve zırhlı otomobiller imal etmek için Osmanlı tebaasından olan ve Londra’da yaşayan Mösyö Madovar adında bir girişimci Mahmud Şevket Paşa’ya Ocak 1912 tarihinde müracaatta bulunmuştur. **BOA, HR.SFR.** (3), Kutu No: 656, Göm. No: 1, Belge No:1-5, (27 Kanuni-evvel 1328)) (9 Ocak 1912).

14 Kural, Fethi; **Kurtuluş Yıllarında Türk Askeri Belgeleri, 1909-1913**, Ankara 1974, s.6.

15 Osmanlı tayyare bölükleri ikişer takımdan oluşur ve bu takımların her birinde de iki adet uçak bulunur.

16 Savaş yıllarında dörder uçaklık on yedi bölük ve üç deniz bölüğü örgütlendirilerek vazifelenmiştir. Bunun yanı sıra” Tayyare Paşa Bölükleri” ismi verilen (300–306) numaralı

Balkan Savaşının başlamasıyla birlikte Türk Havacılığı her türlü olumsuzluğa rağmen üzerine düşen görevleri yerine getirmiştir. Aynı dönem içerisinde bir Macar şirketi, İstanbul'da bir uçak fabrikası yapabilmek için girişimde bulunsa da amacına ulaşamamıştır¹⁷. 5 Şubat 1913 yılına gelindiğinde ise, Osmanlı Devleti Harbiye Nezareti yöneticileri tarafından; “Tayyare Mektebi Müdüriyetine” tayin edilmek üzere biri Almanya'dan diğeri Fransa'dan olmak üzere iki zabitan ivedilikle görevlerine başlamaları için talimatname düzenlenmiştir¹⁸.

Osmanlı Devleti hava gücünün kurulduğu ve teşkilatlandığı dönemde literatür kelimelerinin Fransızca olmasının sebebi Hava Kuvvetlerinin başlangıçta Fransızlar tarafından tesis edilmiş olmasıdır. Süreç itibarıyla yaşanan tüm zorluklara rağmen Türk pilotları uçuş faaliyetlerini başarıyla sürdürmüş, 18 Ekim 1913 tarihinde Kırklareli'den Yeşilköy'e gitmek üzere “Tarık Bin Ziyad” adlı “Bleriot” tipindeki uçak ile havalanan Yüzbaşı Salim ve Rasit Kurmay Yüzbaşı Kamil Bey'ler, havadaki görüş mesafesinin kısıtlı olması ve pusuladaki 15 derecelik sapma nedeniyle farkında olmadan Marmara Denizi'ni aşarak Manyas Gölü civarına inmiş, bu yolla Yüzbaşı Salim Bey (İlkuçan) Bleriot tipi uçağıyla İstanbul-Bandırma arasında Marmara'yı ilk defa havadan kateden Türk pilotu olmuştur. Bir gün sonra bu kez Bandırma'dan Yeşilköy'e uçulmuş, Marmara Denizi ikinci defa geçilmiştir. 85 Kilometrelik bu uçuş, o devirdeki uçakların ve teknik imkanların yetersizliği göz önüne alındığında büyük bir başarı sayılabilir¹⁹.

altı Alman bölüğü ile bir Alman deniz bölüğü Osmanlı ordusunda görev almıştı. Savaşta Osmanlı Hava Kuvvetlerinde görevlendirilen Alman teknisyen ve pilot sayısı oldukça fazlaydı. Almanların temin ve teşekkül ettiği üç Türk sabit balon birliği de Karadeniz Boğazında vazifesini yerine getiriyordu. Bkz. Kansu-Öztuna-Şensöz; **a.g.e.**, s. 167.

- 17 Giray, Muharrem; **Türk Tayyareciliğinin Tarihi**, İstanbul (tarihsiz), s.425; Selahattin Özçelik, **Donanma-yi Osmani Muavenet-i Milliye**, Ankara 2000, s. 176; H. Fikret Alay-sa; “Türk Hava Kuvvetleri”, **Türk Kültürü Dergisi**, S.22, Ordu Sayısı, Ankara 1964, s.64.
- 18 **BOA, MV**. Kutu No: 186, Gömlek No: 36, Belge No: 1, 5 Şubat 1329; Göreve başlayacak olan Alman zabitan Yüzbaşı Serrano'dur. Mülazım-ı Evvel rütbesi ile Devlet-i Aliye hizmetine katılmak üzere gelmiş ve yüzbaşı rütbesine nasp edilerek Tayyare Mektebi Müdüriyeti'ndeki görevine başlamıştır. **BEÖ**, Kutu No: 4330, Gömlek No: 324700 Belge No. 1 (Harbiye id/54-1).
- 19 <http://www.shazinem.net/hava-kuvvetleri/53761-albay-salim-ilkucanhv1317.html#ixzz4ru10u0zr>(Erişim Tarihi:22.11.2017).

Balkan Savaşlarının sonunda devletin ve Osmanlı toplumunun yaşadıklarını halka unutturmak ve Osmanlı Devleti'nin dünya devletleri arasında kaybetmeye başladığı saygınlığını yeniden kazanmak adına İstanbul-İskenderiye arasında bir uçuş planlanmıştır. Osmanlı Devleti'ni yine dünya gündemine taşıyacak bu vazife için 19 Temmuz 1909'da kurulan 'Donanma-yı Osmani Muavenet-i Milliye Cemiyeti'nin yine çoğunluğunu Anadolu halkından topladığı paralarla aldığı ve bu sebepten adı da 'Muavenet-i Milliye' koyduğu Bleriot-11B tipindeki çift kişilik keşif uçağı²⁰ ile Deniz Pilot Yüzbaşı Mehmet Fethi ve Rasit Üsteğmen Sadık Bey'ler ile ayrıca Deperdussin modeli 'Prens Celâleddin' isimli uçak ve Topçu Pilot Üsteğmen Mehmet Nuri ile ona Rasit olarak görev yapacak Yüzbaşı İsmail Hakkı Bey'ler görevlendirilmiştir. Hava seferinin yerden desteklenmesinden, uçakların bakım ve ikmal işlerinden başmakinist Deniz Yüzbaşı Murat ve öğretmen makinist Çarkçı Üsteğmen Ahmed Cemal Bey'ler sorumlu tutulmuştur²¹.

Uçuş 8 Şubat 1914 günü iki ekibin Yeşilköy/İstanbul'dan havalanmalarıyla başlamıştır. Uçuşun amacı; İstanbul – Adapazarı – Eskişehir – Konya – Adana – Halep – Humus – Beyrut – Şam – Kudüs – El Aris – Port Said – Kahire – İskenderiye rotası ile İstanbul'dan yaklaşık 2.000 km uzaktaki İskenderiye şehrine ulaşmaktır. Yüzbaşı Mehmet Fethi ve Rasit Üsteğmen Sadık (1'inci Uçuş Ekibi) uçuşlarının beşinci aşamasında 11 Şubat 1914 günü 4.000 m. irtifadan üzerinden Toros Dağlarını geçip Türk Havacılığında ilk yüksek irtifa rekorunu elde etmişlerdir. Ama 27 Şubat 1914 günü büyük bir talihsizlik yaşayan Yüzbaşı Mehmet Fethi ve Rasit Üsteğmen Sadık, Şam'dan havalandıktan kısa bir süre sonra Taberiye Gölü civarında Küfrühar Kayalıkları üzerinde düşerek şehit olmuşlardır. Türk Askeri Havacılığının ilk şehitleri Şam'da Emeviye Camisi'nde bulunan Selahaddin-i Eyyubi Türbesinin yanına defnedilmişlerdir. Şehit oldukları Taberiye Gölü doğusunda onların adına "Ayn-ı Gev" yakınlarında birde anıt yaptırılmıştır²².

20 **Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Arşivi (TİTE)**, Sıra No: 60, Kutu No: 228, Belge No: 18, (28.10.1325) (10.11.1909)

21 Kutluhan, Bora, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, "Türk Deniz Havacılığının 100. Yılı", **Savunma ve Havacılık Özel Sayı**, Ankara Haziran 2014, s.13.

22 Çelik, Ahmet, **II. Meşrutiyet Döneminde Türk Hava Kuvvetleri**, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Ens., Konya 2004, s.13-14. (Yayınlanmamış Yük. Lis. tezi).

Yaşanan olumsuzluk sonucunda Osmanlı Genelkurmay Başkanlığı Topçu Pilot Üsteğmen Mehmet Nuri ve Rasıt Yüzbaşı İsmail Hakkı Beylerin uçuş rotasını değiştirmiştir. İkinci uçak 11 Mart'ta Yafa'dan havalanırken uçağın yaşadığı bir teknik aksaklık sebebi ile denize düşmüş, Deniz Pilot Üsteğmen Mehmet Nuri Bey kıyıya yüzmeyi denerken boğularak şehit olmuştur. İki hafta önce cenaze törenlerine katıldığı silah arkadaşlarının kaderlerini paylaşmış ve onların yanına Şam'daki ilk hava şehitliğinde toprağa verilmiştir. Yüzbaşı İsmail Hakkı Bey ise mezkûr kazadan sağ olarak kurtarılmıştır. İlk kazadan sonra aynı görev için Kurmay Yzb. Kemal ve Plt. Yzb. Salim Bey'lerden (İlkuçuran) teşekkül ettirilen bir ekip daha görevlendirilmiştir. 1914 yılının mart ayında Tayyare Mektebi'nden havalanan bu ekip İstanbul-İskenderiye seferini 15 Mayıs 1914'te başarıyla tamamlamışlardır²³.

Osmanlı ordusunun Balkan Savaşları sonunda diğer unsurlarında yaptığı şekilde hava okulunda da bir yeniden yapılandırma ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Bu dönemde kara ordusu Almanlara, deniz gücü İngilizlere modernize ettirilirken hava unsurunun da Fransızlar marifetiyle geliştirilmesi kararına varılmış ve 5 Mayıs 1914'te Fransız Hava Pilot Yüzbaşı Guiz de Mezayrac İstanbul'a gelerek, binbaşı rütbesi ile göreve başlamıştır. Mazeyrac'ın birlikte çalıştığı devrin Türk subayları onun için içten, samimi ve işini ciddiyetle yapan bir subay olduğunu ifade etmişlerdir²⁴.

Yukarıda bahsedildiği gibi Osmanlı Devleti'nde dönemin hükümeti, aldığı bir kararla hava kuvvetlerinin bilgi ve beceri anlamında daha etkin olmasını sağlamak adına yurtdışına personel göndermenin haricinde, konusunda uzman yabancı bir askerin getirilmesini de istemiştir. Bu uzman 354 bröve numarasına sahip Yüzbaşı Guiz de Mezayrac'dır. Mezkûr hava subayı 4 Mayıs 1914'de İstanbul'a gelerek binbaşı rütbesine nasedilmiş, "*Tayyare Hizmetleri Müdüriyeti*" nde görevine başlatılmıştır. De Guiz'in hava Mektebi Müdürü olması ile Türk Askeri Havacılığının yeniden yapılanmaya muhtaç

23 **Tayyare Cemiyeti Mecmuası**, "Tayyare Şehitlerimiz", Ahmet İhsan Matbaası, 1 Şubat 1926, s.16 vd.

24 Sarp, İrfan, **Türk Hava Kuvvetleri Doğuş Yılları**, Hv.Bsm.ve Neş. Müdürlüğü, Ankara, 1986, s.40-41; Genellikle Türk kaynaklarında binbaşının isimi "**De Goys**" olarak yazılmıştır. Fransa'da 354 numaralı uçuş brövesinin sahibidir. Yalçın Osman, **Türk Hava Gücü, Kuruluşu, İlk Seferleri ve Yükselişi (1911-1950)**, İstanbul, 2017, s. s.51; **NOT**: Gültekin Yıldız editörlüğünde yazılan **Osmanlı Askeri Tarihi** adlı eserde bu tarih 4 Mayıs 1914 olarak verilmiştir.

olduğu bir defa daha anlaşılmuştur²⁵. Bu düşünceden hareketle “Teşkilat-i Havaiye Müfettişliği” kurulmuş, Binbaşı Veli Bey müdürlüğüne getirilmiştir. Temmuz ayının sonuna doğru Deniz Tayyare Mektebinin kuruluş çalışmaları başlamış, bu sayede denizcilik ve havacılığın eş güdümlü gelişmesi hedeflenmiştir²⁶. Yeşilköy Feneri’nin doğusundaki okul Bahriye Nazırı Cemal Paşa’nın himayesinde ve fabrika temsilcilerinin teknik katkılarıyla Haziran 1914’te faaliyete geçmiştir²⁷.

Bu dönem aynı zamanda Birinci Dünya Savaşı’nın yakın olduğu, siyasi anlaşmazlıkların hat safhaya ulaştığı, askeri hazırlıklarında yapılmaya başlandığı bir zaman dilimidir. Osmanlı Devleti de bu tehlikeleri öngörmüş, orduyu geliştirme ve hazırlama yönünde çalışmalar başlatılmıştır. Hv. Plt. Bnb. Mazeyrac, Osmanlı hava gücünde birtakım çalışmalar yapmış üniformalarda bazı değişiklikler giderek ayrı ve özgün bir sınıfın doğuşuna yönelik ilk farklı düzenlemeleri gerçekleştirmiştir. Yapılanlara bakılacak olursa;

- a) Pantolon zırhının kırmızı olması,
- b) Üniformanın yakasında yapılan değişiklik,
- c) Kalpak üzerine ay yıldızlı kanat takılması, bunlardan sadece bazılarıdır.

Osmanlı ordusu envanterine giren birçok uçak, Balkan Savaşları esnasında kaybedilmiş hatta envanterdeki üç uçak da “Kıtalararası Osmanlı Hava Seferi”nde ya kaybolmuş ya da kırığa uğramıştır. Bu sefer yine 3 deneyimli havacının hayatına mâl olmuştur²⁸. Osmanlı halkı, bu seferde tespit edildiği kadarı ile yedi uçak alacak kadar bağışta bulunmuş ve bu bağışlar bütçe-

25 Bu dönemde Osmanlı Devleti’nde Kara Kuvvetlerine bağlı olan Havacılığın bütçesi 98.000.496 kuruş olarak belirlenirken, Mösyö de Goys’a (Guiz) 60 lira maaş ve buna bağlı olarak kıdem içinde 20 lira daha verilmesi yine aynı belge içerisinde ifade edilmiştir. **BOA, MV**. Kutu No: 234, Gömlek No: 150, Belge No: 1 A, 17 Cemazüyel-Evvel 1332 ve 31 Mart 1330.

26 Keyüsk Mazlum; **Türk Havacılık Tarihi (1914–1916)** II. Kitap C II, Eskişehir 1952, s. 14–15; Kansu Yavuz-Şensöz Sermet-Yılmaz Öztuna; **Havacılık Tarihinde Türkler**, Ankara, 1971, s. 155–159; Özdemir, Yaşar, **Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey**, Ankara 1981, s. 12–14.

27 Aydar, Orhan; **Uçan Süvariler**, Ankara, 1948, s. 113.

28 Yalçın, Osman, “Havacılık, Hava Gücünün Doğuşu ve Birinci Dünya Savaşı’nın Etkisi,” **Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi**, S 59, Güz 2016, s.202.

ye aktarılmıştır²⁹. Türk havacılığının yeniden toparlanması ve ihtiyacı doğrultusunda 35 kara ve 15 deniz uçağı siparişı de Bnb. Mazeryac tarafından elbette Fransa'ya verilmiştir. Ancak Türkler seferberliğin ilan edilmesiyle beraber hava gücüne destek maksadıyla Almanlarla istişarelerde bulunmaya başlayınca durumdan tedirginlik duyan Binbaşı Mazeryac, görev süresini tamamlamadan ülkesine gönderilmiş, kendisi tarafından Osmanlı Devleti adına ısmarlanan sekiz Neiport deniz uçağına el koyulmasını sağlamış³⁰, deniz uçakları Filistin Cephesi'nde Türklere karşı kullanılmıştır³¹. Böylece Osmanlı Devleti Birinci Dünya Savaşı'na beş kara, iki deniz uçağı ile girmek zorunda kalmıştır³².

Osmanlı havacılık tarihinde tecrübesizlik ve bilgi eksikliğinden kaynaklı zaman zaman uçakların iniş ve kalkışlarında kırımlar da yaşanmıştır. Örneğin, rüzgâr gülü, iniş yapacak uçaklara rüzgârın 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. Rüzgâr gülü de büyükçe bir direğe asılmıştır. Rüzgâr olmadığı ve hava çok sakin olduğu için yere doğru sarkmaktadır. Bir vatandaş daha önce Rüzgâr gülünü yere paralel gördüğünden bahisle, içerisine bir kazık geçirterek yere paralel ve 90 derece dik hale getirtir. Pilot rüzgâr gülüne bakıp kuvvetli rüzgâr olduğu kanaati ile aşırı sürat ve rüzgâr düzeltmesiyle indiğinden uçak tutunamaz ve inişte kırım geçirir. Keza uçak inişi için planlanan piste bir taburun yerleşerek tam uçağın konuşlanacağı yere komutan çadırını kurmaları başka bir olay olarak havacılık tarihinde yer almıştır³³.

Osmanlı Devleti açısından en önemli sorun; toparlanma dönemi olarak da tanımlanabilecek bir zaman aralığına fırsat olmadan Birinci Dünya

29 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, s.307.

30 Türk havacılığı gelişmelere uyum sağlayabilmek adına henüz kuruluş aşamasındayken 35 kara ve 15 deniz uçağı De Goys (Guiz) tarafından Fransa'ya sipariş edilmişti. İşte bu uçaklara savaşın çıkması ile Fransa tarafından el konulmuştur. Gültekin, Yıldız, **Dünya Savaşı Tarihi Osmanlı Askeri Tarihi Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri 1792-1918**, Timaş Yay., İstanbul 2013, s. 174.

31 Yalçın, a.g.e, s.203.

32 Yıldız, Gültekin (Edt.), **Dünya Savaşı Tarihi Osmanlı Askeri Tarihi Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri 1792-1918**, TİMAŞ, İstanbul 2013, s.174-175.

33 Yalçın, a.g.m., s. 203.

Savaşı'na girilmiş olmasıdır. Oysa 6-10 yıl kadar bir barış döneminin toparlanma konusunda önemli fırsat sunacağı, birçok yabancı gözlemci tarafından belirtilmiştir. 1941 senesi başlarında Osmanlı Hükümeti, Almanya'ya bir ittifak teklifinde bulunmuştu. Ancak o dönemde İstanbul'daki gerek Alman Sefareti gerekse Berlin'deki Hariciye Nezareti bir ihtilal ve üç talihsiz harp neticesinde zayıf düşmüş olan İttihat ve Terakki Hükümeti'nin ittifak kudretinin yetersizliğini göz önüne alarak Osmanlı ile bir iş birliği akdinin reddedilmesi görüşünü öne sürmüşlerdi. Çünkü bu dönemde Osmanlı savaş yorgunu bir devletti. Ordu ve ülke yeni bir savaşa hazır değildi³⁴.

Millette ve özellikle orduda Balkan Savaşlarının verdiği hezimetin yorgunluğu vardı. Kamuoyunun hafızasında olaylar daha çok tazeydi ve Merkezi Hükümetlerle bir ittifak akdi yapamazlardı. Ordu içerisinde mevcut sorunlar aşılıp olmadığı gibi talim terbiye açısından kaybedilen subay ile eratin yeri henüz doldurulamamış, her türden savaş envanterinin açığı giderilememişti. Osmanlı Devleti'nin maliyesi ve kaynakları bir büyük savaşı kaldıracabilecek durumda da değildi. Bunun yanı sıra yabancı uzmanlar "Büyük devlet" desteği olmaksızın İttihat ve Terakki yönetiminin dünya savaşını yürütebilmesinin imkân dahilinde olmadığı kanısını taşıyorlardı. Osmanlı ülkesi içerisinde savaşa girilmesinin mümkün olacağını düşünen insan sayısı oldukça sınırlıydı³⁵.

2. Osmanlı Deniz Havacılığının Kuruluşu

Deniz uçağı alımı yönünde ilk girişim Kurmay Yarbay Süreyya (İlmen) Beyin 3 Kasım 1913 tarih ve 4916 sayılı girişimi ile gerçekleşmiştir. Fakat bu proje Bristol Uçak Fabrikası'nın üç adet tamamlanmış uçağını dönemin Fransız Hükümeti'nin el koymasına sebebi ile satamayacağını beyan etmesi ile

34 Kress Von Kressenstein, Friedrich Freiherr, **Son Haçlı Seferi Kuma Gömülen İmparatorluk** Çev. Tahir Balaban, Yeditepe Yayınları, 2.Baskı, İstanbul 2014, s.1-2 ve 41.

35 Kress Von Kressenstein, **a.g.e.**, s.3-4; Feroz Ahmad, **İttihatçılıktan Kemalizme**, Kaynak Yayınları, 7. Bsm., İstanbul 2014, s. 188; Alan Palmer'in **Osmanlı İmparatorluğu'nun Gerileyiş ve Çöküş Tarihi** adlı eserinde de benzer bir tespit yer almaktadır. Tevfik Paşa, Haziran 1913 tarihinde sadrazam olarak İngiliz Dışişleri Bakanı Sir Edward Grey'e bir Osmanlı-İngiliz ittifakını önerse de bakandan aldığı yanıt oldukça manidardı: "*Türklerle bir ittifak şimdiki şerait altında Avrupa'yı aleyhimize birleştirebilir ve bizimle Osmanlı için zaaf ve tehlike kaynağı olur.*" Kinross, Lord, "**Osmanlı İmparatorluğun Yükselişi ve Çöküşü**, Çev: Meral Gaspralı, 4. Bsm., Altın Kitaplar, İstanbul 2012, s.613.

sonuçlandırılmamıştır³⁶. Bunda muhtemeldir ki Osmanlı Devleti'nin Balkan Savaşları'nda adı geçen bu uçakları kullanmasını istenilmemesi etkindir.

13 Kasım 1913'te İstanbul'dan Edirne'ye kadar kol hâlinde uçuşla bir ilki gerçekleştirmişlerdir³⁷. Osmanlı Devleti, Avrupa'daki askeri silah sanayisini yakından takip etmiş ve çıkan hemen her yeniliği yerinde görebilmek adına, yetkili kıldığı askeri personeli fuara, toplantıya ya da tatbikata göndermiştir. Bu hususla ilgili olarak Mirliya Hikmet Paşa Brüksel'deki "Balon Kongresi" ne katılmıştır³⁸. Bu arada Balonun Osmanlı ülkesine girişi, Berlin Askeri Ataşemiliterliğinin önerisiyle gerçekleşmiştir. Almanya'dan 1913 yılında P9 işaretli Persival Luftfahrt Flugzeug Geschelshaft firmasından bir adet balon ve 40 kg.lık bombalar alınmıştır. Balon, Osmanlı'da bir bölük olarak değerlendirilmiş ve 5 personel tayin edilmiştir. Subaylar Yüzbaşı Fevzi, Üsteğmen Hidayet, Teğmen Şakir, deniz makinistlerinden Teğmen Murat ve İsmail'in yanı sıra Alman Binbaşı Hackster ve ekibi Türklere eğitim vermek maksadı ile gelmiş ve bu vesile ile balonun ilk uçuşu 5 Ağustos 1913'te gerçekleşmişse de 15 Ağustos 1913'te son uçuşu olmuştur³⁹.

Türk ve Alman Devletlerinin savaşta kullanabilmesi maksadıyla Almanya'da üretilen Gotha WD 2-3-12-13-15 model deniz uçaklarının özelliklerini gösteren **Tablo-1**⁴⁰:

Uçak Tipi	Motor	Açıklık	Uzunluk	Yükseklik	Ağırlık	Taşıdığı Silah	Hız
Gotha WD 2	150 h.p. Benz III.	15.6 m.	51 ft. (2 ¼ in)	10.5 m. (34 ft. 5 ½ in)	Boş 1,065 kg. (2,343 lb.). Yüklü, 1,630 kg. (3,586 lb.)	Kokpitin önüne konuşlu her tür ağır makineli tüfek	112 km.hr. (70 m.p.h.)

36 Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, **a.g.m.**, s. 14.

37 Kansu, **a.g.e.**, s.144.

38 **BOA, Y.A.HUS.** Kutu No: 521, Gömlek No: 154 Belge No: 1, 27 Nisan 1326. (10 Mayıs 1910).

39 Balon ile birlikte 40 kg'lık top mermileri de alınmıştır. Balon, 1200 metreden 41km/saat uçabilme özelliğinin yanı sıra 110 kg. yakıt alabilmekte, 2400 m³ hacminde, 48 metre boyunda, 2 ton ağırlığındadır. Kansu-Şensöz-Öztuna, **a.g.e.**, s.144.

40 Bu uçakların tamamı Almanlar tarafından Türk savaş sahasına uygun olarak üretilmiştir.

Uçak Tipi	Motor	Açıklık	Uzunluk	Yükseklik	Ağırlık	Taşıdığı Silah	Hız
Gotha WD3	160 hp Mercedes motoru ve itici airscrew ile formüle olmuştur.	15.6 m.	(51 ft. 2 1/4)		Boş, 1.105 kg. (2.431 lb). Yüklü, 1.710 kg. (3.762 lb)	Gözlem kulesi, Parabellum makinalı tüfek, telsizle takviye edilmiştir.	100 km.hr. (62.5 mph)
Gotha WD-12	Mercedes-Benz III (160 h.p.)	150 m. (49 ft. 2 5/8)	10.0 m. (32 ft. 9 3/4)	3.825 m. (12 ft. 6 1/2)	Boş 1.000 kg. (2.200 lb). Yüklü, 1.550 kg. (3.410 lb)	Makinalı tüfek (Normalde silahsız bir eğitim uçağıdır. Türk yetkilerin isteğı üzerine takıldı)	141 km.hr (88,125 mil). 1000 m tırmanmaya. (3.280 ft.) 7.5 dak. Süre, 5 1/2 hr
Gotha WD 13	150 beygir Benz Bz III	14,6 m. (47 ft. 10. 7/8)..	10,068 m. (33 ft. 0 1/2)	3.74 m. (12 ft. 3 1/4 in.).	Boş, 1.061 kg. (2.334 lb). Yüklü, 1.463 kg. (3.219 lb).	Tek elle arka kokpitte Parabellum makinelı tabancası	131.5 km.hr. (82,25 mph). 1000 m tırmanmaya. (3.280 ft.) 9 dakika. Süre, 3 saat
Gotha WD 15	260 beygir Mercedes D IVa	17.2 m. (56 ft. 5 1/4)	11.2 m. (36 ft. 9)..	4200 m. (13,780 ft.).	Boş, 1.545 kg. (3.399 lb). Yüklü, 2.300 kg. (5.060 lb)	Silahlanma, hiçbirı	1 52 km.hr. (95 mil)

Osmanlı Devleti'nin satın aldığı balonlar dönemin değerli "hava gemileri" değildir. Şimdiye kadar yapılan balonlar günde 1000 km uçabilmekte, 6.000 m. irtifaya çıkabilmekte, 4 ton yük taşıyabilmekteyken, Almanların Zeplin Firması bu irtifa işını 18.000 m. ye kadar çıkarmıştır. Avrupalı devletler balonları geliştirebilmek adına birbirleri ile sürekli bir rekabet içerisinde-

dirler ki, bu durum balonun gelişimine yaramaktadır. İngilizler ve Fransızlar balonu bir savaş aracı haline getirebilmek için top ve tüfek ağırlıklarını işin içine katan sistemler geliştirmeye çalışırken, diğer bir yandan da mesafeleri artırma gayreti içerisindeyler. Hatta bir Fransız balonunun Paris'ten havalandırarak Rusya'nın Kefe Limanına indiği bilinmektedir. Ancak bu hususta en yetenekli mühendisler Almanlardır. Kont Zeppelin'e hükümeti bugüne kadar 2 milyon mark vermiş ve bir bu kadar daha vermeyi taahhüt etmiştir. Balonların gece ve gündüz uçuşları yapabilmeleri maksadıyla far tertibatları eklenmekte, savaş alanlarında keşif amacıyla fotoğraf çekebilmek içinde sistemler dahil edilmektedir⁴¹.

Bu düşünceden hareketle Osmanlı Harbiye Nezareti de ordunun hareket kabiliyet ve hızını artırabilmek, düşman mevzilerine hızla tesir edebilmek için deniz uçağı ve balonlardan azami noktada yararlanma kararı almıştır. Osmanlı Paris Ataşesi uçağı öne çıkarırken, Berlin Ataşesi ise balondan yana tavır takınmıştır. Dönemin Genelkurmayı ise her ikisini birden denemeye karar vermiş, teşkilatın envanterine dahil edebilmek adına çalışmalarına başlamıştır.

3. Birinci Dünya Savaşı Öncesi Deniz Havacılığı Faaliyeti

Birinci Dünya Savaşı başlamadan önce Türk havacılığının son önemli girişimi İstanbul-Kahire seferi uçuşudur. Ancak bu uçuş birçok talihsizlikleri de beraberinde getirmiş ve ölümle neticelenen bir sefer olmuştur. Ancak yeniden planlanan seferin tamamlanması dönemin yöneticilerine burukta olsa bir mutluluk yaşatmıştır⁴².

Türk Havacıları; Boğazlarda, Akdeniz'de, Adalar Denizi'nde, Karadeniz'de, Marmara'da, Irak ve Medine'de üzerlerine düşen her türlü harp görevini tüm kısıtlı şartlara rağmen yerine getirmişlerdir. Yalnız bilindiği üzere havacılık oldukça masraflı bir sektör olması sebebiyle Osmanlı Devleti'nin o dönemki imkânlarıyla güçlü bir hava gücü kurabilmesi pek mümkün değil-

41 **Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Y.PRK.ASK.** Kutu No: 254, Gömlek No: 8, Belge No: 1, 29.12.1325. (11 Ocak 1910).

42 Aydın, Abdurrahim Fahimi, "Tayyareden Uçağı: Millî Hava Sanayinin Kuruluşunda Türk Halkının Yaptığı Bağışlar", **Karadeniz Araştırmaları Dergisi**, S 31, Güz 2011, s. 59. Alaysa, a.g.e., s.65.

dir. Sorunlu bir dönemde ülkenin ihtiyacı olan hava gücünün kurulması için yine halk Deniz Kuvvetlerinde olduğu gibi Hava Kuvvetlerinde de devreye girmiştir. Bu hususta ilk adımlardan biri 1914 yılında Samarra kazası Polis Komiseri Tevfik Efendinin oğlu adına Hindistan'dan Begüm Sultan tarafından gönderilen 2.610,5 Osmanlı lirasının Osmanlı Muavenet-i Milliye Genel Merkezine bağışlanması⁴³, Akka, Hayfa, Sur, Beyrut, Cenin, Sayda, Nablus taburlarının askerinin⁴⁴, Musrata, Zaltış kazalarıyla Tavrığa nahiyesi memur ve ahalisi⁴⁵ ile Erzurum'da Aşiret Süvari Müfettişliği elemanlarından ümera-i zabitanın Tayyare Cemiyetine gönderdiği⁴⁶ maddi yardımlar halk desteğinin en önemli emsallerini teşkil etmektedir.

Bu arada Osmanlı havacılığı bir mali kısılcacın içindedir. Savaş başladığı zaman Osmanlı Devleti havacılıkta oldukça sıkıntılı bir dönemden geçmektedir ki, bu durum sanayileşememiş olmanın sonucudur. Daha önce de ifade edildiği gibi Birinci Dünya Savaşının başında Genelkurmay'ın envanterinde beş kara uçağı, iki adet deniz uçağı ve yedi eğitim uçağı mevcuttur⁴⁷.

Birinci Dünya Savaşı'nın yakın olması, Osmanlı ordusunun acil ihtiyaçlarının karşılanması zorunluluğu, tüm Osmanlı halkının seferber olmasına da vesile olmuştur. Uçakların meblağlarının yüksek olması sebebiyle halkın içerisinde havacılığa gönül verenler, aynı tarihlerde uçak alımı ya da imali hususunda faaliyete geçmişlerdir. Buna göre ilk olarak, Mısır Komiserliği Vekaletinden gelen bir telgrafta tayyare ianesi düzenlenmek istendiği bunun için merkezin iznine ihtiyaç duyulduğuna dair Prens Aziz Hasan Paşa tarafından ricada bulunulmuştur⁴⁸.

43 **BOA, DH. EUM.THR.** Kutu No: 78, Gömlek No: 30, Belge No: 1 15 Temmuz 1330.

44 **Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Arşivi (TİTE)**, Sıra No: 154, Kutu No:219, Belge No:10, (26.05.1326) (08.09.1910).

45 **Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Arşivi (TİTE)**, Sıra No: 341, Kutu No:219 Belge No:6, (09.01.1328) (08.01.1912).

46 **Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Arşivi (TİTE)**, Sıra No: 356, Kutu No:219, Belge No:1, (17.02.1328) (01.03.1912).

47 Osmanlı ordusunun envanterine dört yüz elli adet uçak girmiştir. Bunların yüzelli kadarı Almanlara ait olmak üzere yedi bölük kadardır ve bunlardan sadece biri deniz uçak bölüğüdür. Almanların elli pilot ve rasat, 120 teknisyen deniz uçağı personeli mevcuttur. Savaş sonuna kadar 295 uçan, 1740 makinist ve doksanbeş uçan astsubay olmak üzere 2135 Alman uçak personeli Osmanlı ordusunda vazife üstlenmiştir. Kansu-Sermet Şenöz-Yılmaz Öztuna, **a.g.e.**, s. 167-171; Kayabalı-Arslanoğlu, "Türk Hava Kuvvetleri", **Türk Kültürü**, S 116, C 10, Ankara 1972, s.494-495; Yalçın Osman; **a.g.e.**, s.213.

48 **BOA, A.) MTZ.** (5), Kutu No: 39, Gömlek No: 30, Belge No: 1 13 Mayıs 1330.

Kendi coğrafyası üzerinde hâkimiyetini kuvvetlendirmek isteyen Osmanlı'da, dönem içerisinde havacılığa olan ilginin hızla büyümesiyle birlikte Nisan 1914'de Donanma Cemiyetinin yararına Bahriye Nazırı Cemal Paşa'nın himayesinde, ilk deniz uçağı "Curtiss" Amerikalı pilot John Dale Cooper tarafından satış ve gösteri için getirilmiş, Küçükçekmece semalarında saat 15:00 civarında bir gösteri uçuşu yaptırılmış ve 2.190 Osmanlı altın lirası karşılığında Osmanlı'nın ilk eğitim amaçlı deniz uçağı olarak ordu envanterine kaydedilmiştir⁴⁹.

Temmuz 1914'e geldiğinde bir uçak heveslisi olan Hayri Bey ile otomobil teknisyeni olan Rıza Bey'in çabaları ve Tophane Askerî Fabrikası Komutanlığı'nın desteğiyle bir yerli uçak yapma arzu gerçeğe dönüşmüş; fakat üretilen uçak, teknik birtakım eksiklikler sebebiyle uçurulamamıştır⁵⁰. Bu süreçte dönemin Harbiye Nazırı Enver Paşa Türk girişimcilere fazlasıyla destek olmuştur. Tüm bu gelişmeler yaşanırken Osmanlı Bahriye Nezareti, Karadeniz ve Adalar Denizi bölgesinde uçuşların emniyetli bir açıdan devam edebilmesi için kritik noktalarda "Alaim-î Cevviye" isimli rasat merkezlerinin açılmasına karar vermiş, İstanbul, Gelibolu ile Edirne'de birer Rasat-ı Havaiye şubesi kurulmuştur⁵¹.

Söz konusu uçak 1915 yılında Yüzbaşı Yahya komutasındayken iniş geçtiği sırada iniş şiddeti pilot tarafından ayarlanamadığı için kırım geçirmiştir. Osmanlı Bahriye Nezareti duruma hemen el koyarak bu uçakların yerine Fransa'dan biri tek diğeri iki kişilik Nieuport uçakları getirterek deniz havacılığının ilk temellerini atmış, bir de Yeşilköy'de deniz uçakları için hangar inşa ettirmiştir⁵².

49 Aynı uçaktan iki adet alınmıştır. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, a.g.m., s.14.

50 Verel, Oktay, **İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir**, C I, Türk Hava Kurumu Yayınları 3, İstanbul 1985, s.40; Yalçın Osman, **Türk Hava Harp Sanayi Tarihi**, Gazi Üniv. Sos. Bil. Enst. Ankara 2008, s.181-182 (Yayınlanmamış Doktora Tezi).

51 Yalçın, a.g.t., s. 182; Bilhassa zehirli gazların kullanılmasına karar verildiği takdirde dağılışı hususunda gerekli eğitimi vermesi için Leipzig Üniversitesi Profesörü Weickman tarafından kuruluş teşkilatlanması yapılmıştır.

52 Kansu vd., a.g.e., s. 162; Yeşilköy Deniz Uçak Okulu Haziran-Aralık 1914: Okul Komutanı; Güverte Yüzbaşı Necmettin, Öğrenci Subaylar; Güv. Yzb. Mehmet Sami, Güv. Yzb. Sami, Çrk. Yzb. İhsan, Çrk. Ütğm. Mehmet Yahya, Ahmet Ali, Abdi Recep, Ömer Seyit, Ahmet Cemal, Kamil Mehmet, Ali Mehmet, İsmail Hüseyin, Yrd.Pl. Güv. Yzb. Hüseyin Sedat, Hasan Tahsin, Makinist Subaylar; Çrk. Yzb. İbrahim Murat, Okulun uçakları da bir adet Curtiss ve iki adet Nieuporttu. Bkz. Kansu vd., a.g.e., s.163.

3.1. Deniz Tayyare Mektebinin Açılması

İlk deniz uçağının alınmasından hemen sonra, Yeşilköy'de kurulması kararlaştırılan Deniz Tayyare Mektebi'nin kuruluşu ile ilgili atama emri 25 Haziran 1914 tarihinde Bahriye Nezâreti 2'nci Dairesi tarafından yayınlandı. Bu emir ile Deniz Tayyare Mektebi Müdür Yardımcılığı'na Güverte Yüzbaşı Üsküdarlı Necmettin getirilmiş okulun pilot, rasıt ve diğer personel ataması da bunun ardından gerçekleştirilmiştir. Türk Deniz Havacılık Tarihinin dönüm noktası olan ilk deniz birliği, Deniz Tayyare Mektebi'nin kuruluşunun onaylandığı gün kurulmuştur⁵³. Deniz Tayyare Mektebi, kuruluşundan İstanbul'un işgali sonrası (18 Ekim 1920) personelinin büyük bir kısmını Merkez'e çekmek suretiyle okulun faaliyetine son verilmesine kadar, birçok pilot, rasıt ve makinist yetiştirmiştir⁵⁴.

Dünya üzerinde değişen askeri konjonktür gereğince deniz uçaklarında görevlendirilmek maksadıyla kara pilotlarının haricinde bir de deniz pilotlarının yetiştirilmesi bir zorunluluk haline almıştır. Bu okulun kendine mahsus eğitimcilerinin olmaması sebebiyle okula kaydedilen öğrenciler, ilk olarak Ayastefanos Tayyare Mektebinden mezun olup, bu okulda kurs şeklinde yenden bir eğitime tabi tutulmuşlardır. Bu dönemde okulun idari anlamda da hiyerarşik sıkıntıları mevcuttur. Tayyare Mektebine Müdürü atanmadığından müdür yardımcısı olarak 27 Ağustos 1914'te Güverte Yüzbaşı Necmeddin Bey tayin edilmiştir. Deniz Tayyare Mektebinin ilk kursiyer öğrencileri ise⁵⁵;

- 1- Güverte Yüzbaşı Mehmet Sami,
- 2- Çarkçı Üsteğmen İsmail Hüseyin,
- 3- Güverte Yüzbaşı Sami, (Uçkan),
- 4- Çarkçı Üsteğmen Abdi Recep,
- 5- Çarkçı Üsteğmen Mehmet Yahya,
- 6- Çarkçı Üsteğmen Ahmed Cemal,
- 7- Çarkçı Üsteğmen Ahmed Ali,
- 8- Çarkçı Üsteğmen Ali Mehmed,
- 9- Çarkçı Üsteğmen Ömer Seyid,
- 10- Çarkçı Üsteğmen Kâmil Metin Bey'lerdir.

53 Yılmaz, Duygu; "Dünyanın ilk Siyahi Pilotu ve Nesiller Boyu Havacı Bir Ailenin Olağanüstü Öyküsü", **NTV Tarih**, S 26, İstanbul Mart 2011, s.31.

54 a.g.m., s.31.

55 Aydar, Orhan, "Deniz Tayyareciliğimizin İlk Günleri", **Havacılık ve Spor Dergisi**, S 367, Mayıs 1946, s.13.

Ahmed Cemal Paşa, Osmanlı bahriyesinin doğru yetişmiş personelle düzelebileceğini düşündüğünden bu hususta Şevket ve Fethi Bey isimli iki deniz subayına sorumluluk yüklemiş, eğitim ile ilgili tüm ihtiyaçlarını eksiksiz karşılamıştır⁵⁶. Bahriye Nazırı Cemal Paşa, Heybeliada'yı Mekteb-i Bahriye-i Şahane'nin yerleşkesi haline getirmiş ve mevcut okulun bünyesinde yeni bölümler açılmasına imkân vermiştir⁵⁷.

Bu arada okulun eğitim envanterleri arasında olan deniz uçakları Ayastefanos'daki hangardadır ve durumları çok iyi olmamakla birlikte sayıları eğitim için son derece azdır. Uçuş eğitimi için iki Bleriot ve bir Deperdussin avcı uçağı mevcuttur. Elbette Birinci Dünya Savaşı'nın başlamasıyla ülkesine dönmek zorunda kalan iki Fransız eğitmenin iki adet Neiuport deniz uçağına da el konmak suretiyle envanter biraz daha genişlemiştir ve fakat yine de yetersizdir. Bu uçaklardan iki kişilik alanına "Mahmud Şevket Paşa", tek kişilik alanına "Ertuğrul" adı verilmiştir. Bu tek kişilik uçak Kahire'ye doğru uçarken Edremit civarında kırım geçirerek kullanılmaz hale gelmişse de tamiri yapılarak yeniden kullanılmıştır. Sonuç itibari ile Ayastefanos Deniz Tayyare Mektebi'nin deniz uçağı pilotu ve uçak envanteri şu biçimdedir⁵⁸.

- 1- Deperdussin (Osmanlı) –Teğmen Mehmet Ali (Kurcer),
- 2- Rupler 4 A/13 (Fethi)- Üsteğmen Şakir Fevzi,
- 3- Bleriot XI-2 (Edremit) Yüzbaşı Salim (İlkuçan),
- 4- Neiuport 6H (Mahmud Şevket Paşa)-Üsteğmen Fazıl,
- 5- Bleriot XI-2 (Tarık b. Ziyad)- Fesa Evrensev,
- 6- Curtiss F2 – Hiç uçurulamayan deniz uçağı,

Neiuport ve Curtiss dışındaki tüm uçaklar normal standardizasyona sahip uçaklardır ve Ayastefanos Hava Meydanında konuşlandırılmış, deniz uçakları ise Deniz Tayyare Mektebinde yerlerini almışlardır.

56 **Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Daire Başkanlığı Arşivi (ATASE)**, Kl: 1441, Dos: 250, A1/13, D 2, Fih: 13; Artuk, Nevzat, **Cemal Paşa (Ahmet Cemal)**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2008, s.158.

57 Tengüz, Hüseyin Hüsni, **Osmanlı Bahriyesinin Mazisi**, C 1, İstanbul 1995.

58 Kansu vd., **a.g.e.**, s.179.

Bu dönemde Bahriye Nezaretine bağlı Deniz Tayyare Birliği'nde toplamda iki Neiuport, 1 Curtiss, sekiz Gotha tipi olmak üzere 11 uçak bulunmaktadır. Ama envanterdeki uçaklardan ziyade yaşanan gelişmeler Osmanlı ordusunda havacılık alanında kara ve deniz olmak üzere bir iki başlılığı tetiklemiştir. Bunun sebebi ise, Harbiye ve Bahriye Nezaretleri arasındaki görüş farklılıkları, deniz uçaklarının bakım ve onarımı için Bahriye Nezareti'nin emrinde tesis ve envanterin bulunmaması uçakların uçuşa hazırlanmasında öncelik sırasının sürekli sıkıntı yaratması, yedek parça temininin güçlüğü ve kara ile deniz havacılığının daha kullanışlı olması gerekirken yaşanan sıkıntılar sebebi ile sorunlu bir yapıya bürünmüştür. Osmanlı Erkan-ı Harbiyesi yaşanmakta olan sıkıntılardan kurtulabilmek adına Harbiye ve Bahriye Nezaretlerinin emrinde bulunan hava birlikleri için 31 Aralık 1916'da ayrı Umur-u Havaiye Müfettişliği ve Umur-u Havaiye Şubesi tesis etmesiyle bir nebze de olsa sorunun önüne geçmeyi başarmıştır⁵⁹.

4. Deniz Tayyare Gücünün Birinci Dünya Savaşı'ndaki Faaliyeti

Deniz Tayyare Bölüğünün Birinci Dünya Savaşı'nda, Alman müttefikleri ile koordineli olarak yürüttükleri yoğun faaliyeti olmuş ve bu gayretlerin sonucunda oldukça da iyi sonuçlar elde etmişlerdir. Almanlar mevcut uçakların yanına kendilerince stratejik gördükleri mevkiilere de hangarlar yaptırmak suretiyle fazladan uçak konuşlandırmışlardır. Çanakkale Müstahkem Mevkii Komutanlığı bunlardan biridir.

Çanakkale Mevkii Müstahkem Komutanlığı emrine bir adet deniz Neiuport uçağı verilmiş ve Plt. Üstğm.Fazıl'ın idaresindeki bu uçak 17 Ağustos 1914'te Çanakkale'ye varmıştır. Ancak kara uçağı beklendiğinden, uçak sahile bağlanarak deniz kenarında acilen bir hangar inşasına geçilmiştir. Aynı gün Müttefikler, Short uçağı ile bir nakliye gemisine ve insan dolu bir sala taarruz etmişlerdir. Fakat bu dönemde uçaklarla yapılan bu tip taarruzlar oldukça seyrekdir. Bunun nedeni, 250 beygir gücünde olan motorla teçhiz edilmiş bir uçağın daha farklı ve ağır yük taşıyabilmesi için uygun hava koşullarının gerekiyor olmasıdır. 5 Eylül'de Plt. Üstğm. Fazıl Bey idaresindeki Neiuport; bir saat on dakika uçarak Çanakkale'de ilk keşfini yapmıştır. Bu keşfe

59 Kurter, Ajun, **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi I**, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, Ankara 2002, s. 228.

göre, boğazın 10 mil açığında Merkep Adası kuzeybatısında Basilic sınıfı iki torpido, bunlardan üç mil ötede İmroz yanında Veymouth Kruvazörü, bu kruvazörün 4 mil açığında Limni istikametinde Defence sınıfı bir kruvazör tespit edilmiştir. Rüzgârın hızını arttırması üzerine uçak geri dönüş yapmak zorunda kalmıştır⁶⁰.

Çanakkale'ye gönderilerek Nara'da konuşlandırılan, Neiport 6H tipi deniz uçağı için oluşturulan hangar ve onun personeli, sair düzenlemelerle birlikte komutanlığına Dnz. Yzb. Hüseyin Sedat Bey'inde tayini ile yapılandırılmasını tamamlamış ve bir müfreze halini alarak Deniz Tayyare Mektebi dışındaki ilk deniz hava birliği olmuştur⁶¹.

Birinci Dünya Savaşı'nın başında Osmanlı Genelkurmayı tarafından ikisi İzmir'e bir tanesi Çanakkale'ye gönderilen üç uçaklık müfreze, görevlerinde muvaffakiyet gösteremediklerinden üslerine geri çağırılmıştır. Fakat savaş şartlarının ağırlaşmasıyla beraber hava unsuruna duyulan ihtiyaç sebebiyle bir defa daha 25 Ağustos 1914 günü Çanakkale'ye bir hava kuvveti gönderilmesine karar verilmiş ve Hava Pilot Üsteğmen Fazıl Bey ile bir deniz uçağı yola çıkarılmıştır. Ama uçak malzeme noksanlığı sebebiyle tamir edilemediğinden kullanılamamıştır. Ardından 19 Ekim tarihinde ise Deniz Pilot Yüzbaşı Savmi (Uçan) Bey iki kişilik "Mahmut Şevket Paşa" isimli Neuport uçağıyla Çanakkale'ye gönderilmişse de yolda motorunun yağı bittiği için Marmara Denizi'nin ortasına mecburi iniş yapmıştır. Uçak bu mecburi iniş sonrası yanına gönderilen bir motorbot ile Çanakkale'ye çekilerek götürülmüştür⁶². Bunun yanında Osmanlı Genelkurmayı savaş müddetince bazı riskli kararlar da almış ve tüm uçuş süresi 15 saat olan Salim Bey'i hiç tanımadığı bir uçakla cepheye göndermesi tam anlamıyla ölümle eşdeğer bir cesaret örneğidir⁶³.

Osmanlı Genelkurmayı'nda bu türden durumlarla oldukça sık karşılaşılmaktaydı. Çünkü savaşın başlamasıyla birlikte havacı subay ihtiyacı yükselmiş ve bu çerçevede uçuşa hevesli personel arasından kabiliyetli olanlar pek de yeterli olmayan bir eğitimin ardından vazifelere tayin edildiğinden mezkur

60 Kansu vd., **a.g.e.**, s. 172.

61 archive.li/JPLbr (Archive.is (webpage capture) (Erişim Tarihi: 22.11.2017)

62 Kansu vd., **a.g.e.**, s.179.

63 Keyüsk, Mazlum, **Türk Havacılık Tarihi (1914–1916)**, C I, Eskişehir 1951, s.26–28.

sıkıntılarla karşılaşmıştır. Fakat Türkler Almanlarla ittifak kurduktan sonra mevcut durum değişmiş, çift kumandalı uçaklarda, normal Hava Okulu tedrisatı görmeye ve uçakları tecrübe etmeye başlamışlardı. Almanlarla yapılan ittifakın bir diğer tarafı da Türklerin istedikleri tip kara ve deniz uçağına ancak yüksek bedeller ödemek koşuluyla sahip olabilmeleriydi. Bu istek 11 Kasım 1914’de Alman Genel Karargâhına yazılan bir yazı ile de resmiyete dökülmüştü⁶⁴.

Osmanlı Devleti’nde Deniz Tayyare Teşkilâtı, Harbiye Nezareti bünyesindeki “Kuvva-i Havaiye Müfettişi Umumiliği” ismiyle faaliyetlerini bir alt kuruluş sıfatıyla sürdürmüştür. Mütarekenin ardından teşkilât ilga edilip, asli unsurların çoğunluğu terhis edilip, Almanlar da ülkelerine dönünce kurum faaliyetine ara vermişse de tecrübeli personeli Millî Mücadele süresince yine aynı isimle kaldığı yerden çalışmalarına Anadolu’da devam etmiştir⁶⁵.

Seferberliğin ilân edilmesiyle beraber Osmanlı Hava Kuvvetlerini ıslah amacıyla İstanbul’da bulunan Fransız Binbaşı Mezaryac, Türklerin Almanlara yakınlaşmasından tedirginlik duymuş ve ülkesine dönünce de Osmanlı tarafından ısmarlanan sekiz Neiuport deniz uçağına el koyulmasını sağlamıştır⁶⁶. Böylece Osmanlı Devleti Birinci Dünya Savaşı’na beş kara, iki deniz uçağı ile girmek zorunda kaldı.

1915 yılında Tayyare Mektebi ve Balon Müfrezesi dışında Çanakkale, Irak, Adana, Uzun Köprü, Kafkas, Şam ve Keşan’da yedi adet uçak birliği teşkil edilmiştir. Ayrıca Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, deniz uçakları için yeni pilotlar yetişmesi adına Alman uçuş okullarına yeni subaylar da göndermiştir. Savaşın başladığı yıllarda Alman ordusunda on binlerce pilot vardır⁶⁷. Aynı yıl içerisinde Macaristan Tayyare Fabrikalarından Elsö Magyar

64 Biçici Mehmet, “Hatıratlarla Osmanlı Devleti’nin Savaşa Girişi”, **Gaziantep University Journal of Social Sciences** (<http://jss.gantep.edu.tr>) 2014 13(3), s.719. (Erişim Tarihi: 22.11.2017)

65 **Türk İstiklal Harbi; Batı Cephesi III. Kısım**, Ankara 1999, s.34.

66 Türk havacılığı gelişmelere uyum sağlayabilmek adına henüz kuruluş aşamasındayken 35 kara ve 15 deniz uçağı De Guiz tarafından Fransa’ya sipariş edilmişti. İşte bu uçaklara savaşın çıkması ile Fransa tarafından el konulmuştur. Yıldız, Gültekin, **Dünya Savaşı Tarihi Osmanlı Askeri Tarihi Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri 1792-1918**, Timaş Yay., İstanbul 2013, s. 174.

67 Özdemir, **a.g.e.**, s.16; Bu sırada İkinci Balon Taburunda Bölük Kumandanı olan Yüzbaşı Von de Bezer’e savaş müddetince göstermiş olduğu liyakat sebebi ile Mecidiye Nişanı ita edilmiştir. **BOA, İ.TAL.** Kutu No: 483, Gömlek No: 13 Belge No: 1, 04.06.1331.

Aeromüvek Şirketi Mesul Vekili Frederich von Tobyas tarafından Osmanlı Donanma Cemiyetine gönderilen bir mektupta, Donanma-i Muavenet-i Osman-i Cemiyeti eğer Osmanlı Hükümet yetkililerini ikna edebilirse, mezkûr şirketin İstanbul'da bir fabrika kurma projesi olduğunu ifade eden bir teklif sunulmuştur⁶⁸.

Bu arada Osmanlı Genelkurmayı yurtdışına pilotaj eğitimine gönderdiği öğrencilerin eğitimlerinin tamamlanmasının ardından sipariş edilen uçaklarla birlikte yurda dönmeleri hususunda sorumlu subaylara emir vermiştir. İşte 18 Şubat 1915 tarihinde nakliyesinde önemli sıkıntılar yaşanan üç deniz uçağının Donanma Cemiyeti vasıtasıyla Yüzbaşı Saim (Uçkan) başkanlığında üç kişilik bir heyet tarafından Almanya L.V.G. uçak fabrikasından İstanbul'a getirilişi bu şekilde olmuştur. Fabrika, Türk subayları bölgeye ulaştıklarında henüz uçakları hazırlamamış olduğundan subaylar Alman pilotlar gibi bir müddet uçuş eğitimine tabi tutulmuşlardır. Ama her şeye rağmen uçakları teslim edemeyen Almanlar, Türklere mezkûr deniz uçakları yerine "Gotha" uçaklarını vererek, ikna etmeyi başarmışlardır. Bu deniz uçaklarının silâhları olmadığı gibi telsiz-telgraf ve bomba atmayı sağlayan düzenekleri de mevcut değildir⁶⁹.

Osmanlı Devleti'nin Almanya ile sınırı Bulgaristan'ın henüz resmen savaşa girmemiş olması sebebi ile kapalı olduğundan mezkûr uçaklar bu suretle Macaristan'ın güneyindeki "Mehadya" mevkiine getirilmiş ve bölgede flatörleri⁷⁰ yerine tekerlekleri takılarak 28 Eylül 1915 günü Bulgaristan'da Lompalanga'ya Bulgarlarla varılan mutabakat çerçevesinde inilip, benzin ve yağ ikmali yapılmasının ardından uçaklar İstanbul'a getirilmiştir⁷¹.

Almanlar tarafından teslim edilen üç uçaktan ilk ikisi Çanakkale'den keşif, düşman uçaklarına taarruz ve çıkarma noktalarına karşı ayrılmış, üçüncü uçakta Karadeniz Boğazı'nın savunmasına tahsis edilmiştir. Fakat burada ih-

68 **Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü (TİTE)**, Sıra No: 1110, Kutu No:271, Belge No:26, (24.10.1331) (06.11.1915).

69 Yüzbaşı Savmi (Uçan), Yüzbaşı Sami (Önuçan), Üsteğmen Hüseyin (Gökgezen)'dan oluşan deniz subayı heyeti, 18 Şubat 1915 tarihinde eğitim almak ve uçak incelemek üzere Almanya'ya gönderilmiştir. Sarp İrfan, **Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları**, Ankara, 1986; Keyüks, **a.g.e.**, C I, s. 53.

70 Uçağın suya iniş ve kalkışını sağlayan su kayağı

71 www.havaciyiz.com/Tarih11-Dogus3a.htm (Erşim Tarihi:22.11.2017)

tiyaç olmadığına Marmara’da denizaltı harekâtına karşı kullanılması planlanmıştır. İşte bu uçaklardan birisi olan Gotha WD 1 tipi 237 kuyruk numaralı uçak, 19 Kasım 1915’te bir İngiliz Savaş gemisine dört adet bomba atmak sureti ile taarruz gerçekleştirmiş ardından 5 Aralık 1915 tarihinde HMS E 11 denizaltısını takibe almış, bu uçuşu sırasında kötü hava koşulları sebebiyle Tekirdağ yakınlarında denize düşmüştür. Savaştan evvel Türklerin elindeki mevcut uçaklar tek satırlı Bleriot tipi uçaklardır. Yetişmiş Türk pilotları bu ilkel uçaklarla insanüstü gayretlerle uçabilmektedirler⁷². Anlaşılacağı üzere Türklerin pilotaj kabiliyetlerinden şüphe etmek imkânsızdır. Ancak eğitim eksikliği ve yetersizliklerden kaynaklanan sorunlar da yaşanabilmektedir.

Almanların da katkısıyla bu deniz uçaklarının sayısı 1915’de 40’a daha sonraki yıllarda 100’e kadar yükselmiş ve savaş müddetince Türk ordusunda “Alman Paşa Tayyare Bölüğü” adı altındaki uçaklar ile deniz uçaklarının sayısı da dahil yaklaşık 450 adete kadar ulaşmıştır. Personel sayısına bakıldığında ise, yüz elli Alman pilot ve 1500 teknik personelin yanı sıra Türklerin savaşın başlangıcında on olan pilot sayısı savaşın sonuna doğru yüze kadar yükselmiştir⁷³.

1916 yılında subay kaybını azaltmak için erattan pilot yetiştiren Almanlar fazla subay zayıyatını önlemek istemiş, Osmanlı hava gücünde de benzer yöntemi tavsiye etmiş ancak Millî Mücadele döneminde bunun faturasını ağır ödemiştir. Zira yetişen ilk subaylar genel savaşta veya öncesinde kaybedilmiş

72 Hv. Plt. Bnb. Erich von Serno Almanya’ya giderek oniki adet deniz Dornier uçağı siparişi vermiştir. Türk deniz uçağı komutanlığı yöneticileri bunu öğrendiklerinde bu uçaklara ihtiyaç olmadığını söyleyerek siparişi iptal ettirmişlerdir. Yalçın, “Havacılık ve Hava...”, a.g.m., s.213; Lorey, Hermann, **Türk Sularında Deniz Harekâtı**, Çev. Tacettin Talayman, C II, İstanbul 1946, s.14 ve 119; Çanakkale’de Enver Paşa tarafından bizzat görevlendirilen pilotlardan birisi de Cemal Bey ve Rasatı (Yardımcı pilot) Ermeni Vahran Beydi. Bkz. Aydın Dokur, “I. Dünya Savaşı’nın Dönüm Noktası”, **Hayat Tarih Mecmuası**, C II, S.12, İstanbul 1969, s.66. www.canakkaledubugun.com (Erişim Tarihi: 06.12.2017)

73 Kansu vd., a.g.e. s. 171; Kayabalı-Arslanoğlu; a.g.e., s.495; Seferberlik sırasındaki uçak durumu: Bir Rupler, üç Bleriot, bir Deperdessin, iki Nieuport (deniz uçağı), 1 Ponnier okul uçağından (eğitim uçağı) mürekkepti. Türklerin elinde uçabilecek durumda 6 uçak bulunuyordu; fakat İtalyan bir tüccar olan Avigor, Türklere el altından Farman isiminde iki adet uçak satabileceğini söyleyince Çanakkale’den dönen Fazıl, Almanya’daki kursu tamamlayan Avni Beyler tüccar pasaportuyla İtalya’ya gittiler ve uçakları Avusturya’dan uçarak getireceklerdi ki; İtalyan Hükûmeti’nin durumu haber almasıyla Türkleri sınır dışı etmesi bir oldu. Bkz. a.g.e. s.171, Keyüşk; a.g.e., C I, s.56-57.

ve sistem dışı kalmışlar, gedikliler de savaş sonrası görevlerini tamamlayarak ordudan ayrılınca havacılık kendini uzun süre toparlayamamıştır⁷⁴.

Bu arada Bahriye Nezareti'nin birtakım sorumlulukları üzerine almasıyla birlikte ikinci planda kalan Donanma-yi Osmani Muavenet-î Millîye Cemiyeti, uçak alımı için iane toplama görevini 1913 yılına kadar sürdürdükten sonra bırakmış olsa da yine Bahriye Nezareti'nin 3 Ocak 1916 yılında düşman donanmalarının mevkiî ve keyfiyetini keşfedebilmek maksadı ile Almanya'dan üç uçak alınmasını istemesiyle birlikte iane toplama vazifesini tekrardan üstlenmek zorunda kalmıştır. İlk defa bir plan dâhilinde (1919 yılında hazırlanan faaliyet raporunda); deniz uçakları ve denizaltılar satın alınması düşünülmüş, hatta deniz uçaklarının bedeli olan paranın ödenmesi amacıyla halktan para toplayabilmek maksadıyla bir banka hesabı dahi açıldıysa da bu düşünceden daha sonradan vazgeçilmiştir⁷⁵.

Bu tartışmaların devam ettiği 1915-1916 yılları, Birinci Dünya Savaşı'nın da diğer yıllara göre daha sert geçtiği zaman dilimleriydi ki, bu yılların ilk aylarında Çanakkale'de, Türk deniz uçakları önemli keşif faaliyetlerinde bulunmaktaydı. Almanya'dan getirilen ve ikisi Çanakkale Cephesi Komutanlığı emrine verilen uçaklar, 9 Ağustos 1915'de 286 numaralı denizaltıyı bombalamaya muvaffak olmuşlardı. Ama Türkiye'de bu dönemde kullanılan 10 kg'lık bombalar, İtilâf Kuvvetleri üzerinde pek de etkili olmamıştı ve Almanlar 1915'in sonbaharına doğru Yüzbaşı Lobmoun komutasındaki deniz uçağı filosunu 8 âdete çıkarmıştır. Mezkûr uçaklarla 1 Şubattan, 15 Mayıs 1916'ya gelinceye kadar 41 keşif uçuşu gerçekleştirilmiş, İtilâf Devletleri'nin askerî tesislerine, özellikle mayın tarama gemilerine çok defa bomba taarruzları düzenlenmiş, 15 Nisan günü bir kömür gemisini de bombalamıştır. Hatta İngilizlerin 2 Temmuz 1916'da Teke Burnu'na döktüğü elli adet mayın 28 Ağustos'taki uçak keşfiyle tespit edilmiştir⁷⁶.

Osmanlı Devleti 1916 yılının sonlarında hava gücünde değişen şartlara uygun olarak yeniden yapılanma ihtiyacını hissetmiştir. Cephelerde düşman

74 Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı, **Birinci Dünya Harbi C.IX Türk Hava Harekâtı**, Yay. No:3, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1969, s.68-71.

75 Giray, **a.g.e.**, s.425; Özçelik; **a.g.e.**, s. 176.

76 Karadoğan, Umut C., **Modern Türkiye'nin Kuruluşunda Donanma (1914-1925)**, Yaklaşım Kitabevi, Ankara 2013, s.162.

uçaklarının orduya verdiği zarar da birlik komutanlarının havacılığı daha iyi anlamalarını sağlamış ve Osmanlı havacılığının kifayetsizliği bir defa daha gün yüzüne çıkmıştır. Bu kifayetsizlik karşılıklı kuvvetlere bakıldığında da kendini fazlasıyla göstermektedir. Osmanlı hava gücü aylık yakıt harcaması 55.000 litreyken⁷⁷, düşmanın ittifak olarak daha kalabalık olduğu düşünülecek olursa Osmanlı ordusunun kullandığından daha fazla yakıt tükettiği düşünülebilir.

Türk havacılığı için elde edilen başarılarla ve Bahriye Nazırı Cemal Paşa'nın tüm ısrarlarına rağmen Genelkurmay Başkanlığı tarafından 1916 yılının Mayıs ayında Deniz Tayyare Teşkilâtı, Bahriye Nezareti'nden alınarak komuta ve teknik sebeplerle 13. Şubeye (Sahra Seyr-i Havaiye Şubesi) bağlandı. Aslında Cemal Paşa tarafından bağımsız bir Deniz Hava Gücünün faaliyet göstermesi isteniyordu⁷⁸.

Genelkurmay Başkanlığı, Müfettişlikten başka Harbiye Dairesinin bünyesinde birde 9. Umur-u Havaiye şubesini de tesis etmişti. Mühimmat ve ikmal tedariki bu süreçle beraber mezkûr şubenin görevi haline getirilmişti. 1916 yılının sonuna gelindiğinde bu şubenin teşkilat ve nizamnamesi devletin en üst kademeleri tarafından bu suretle onaylanmış oluyordu. 9. Umur-u Havaiyye Müfettişlik Dairesi tümen komutanlığına haiz görevleri ihdas edebilecekti. Savaş müddetince Hava Kuvvetleriyle ilgili alınan pek çok olumsuz kararların diğerlerine göre sonuca radikal anlamda tesir edeni bu olmuştu⁷⁹.

1916 yılı içerisinde Türk hava sahasında deniz uçaklarının yaptıkları keşif hizmetleri elbette bu ifade edilenlerle sınırlı değildir. 4 Ocak 1916 yılında 424 kuyruk numarası ile Nara'dan havalanan Alman Plt. Yzb. Shubert Gotha WD-2 tipi deniz uçağı ile Bozcaada Hava Meydanına iki adet bomba atıp, kaçan Maurice Farman tipi bir uçakla karşılaşmış ve yapılan hava muharebesinde Fransız uçağını düşürmeye muvaffak olmuştur⁸⁰. Alman Plt.Yzb. Shubert'in ayrıca bir de 573 numaralı deniz uçağıyla keşif yaparken seygar bir balonu makineli tüfek, bomba ve işaret fişekleriyle taarruz ederek inmeye zorlaması, Türk hava sahasında daha önce görülmemiş bir vakıadır. Bu taar-

77 ATASE Arşivi , Kl: 1441, Dos: 250, A1/13, D 2, Fih: 13.

78 Artuk, a.g.e., s.159.

79 Kansu vd., a.g.e. , s.219.

80 www.canakkaledebugun.com (Erişim Tarihi: 06.12.2017)

ruzun ardından Çanakkale ve çevresinde bir daha seyyar balon (Hava gemisi) görülmeyecekti⁸¹. Savaş müddetince Osmanlı hava sahasındaki deniz uçağı keşiflerinin başarıya ulaşmasının ardından Anadolukavağı'nda deniz uçakları için yeni bir hangar tesis edilmiş ve beş uçak daha keşif amaçlı hizmete alınmıştır. Ayrıca bu dönemde Almanya'dan Türk topraklarına altmış dokuz kara ve üç deniz uçağı daha getirilmiştir⁸².

Savaşın şiddetini artırdığı 1915 ve 1916 yılları arasında, İtilâf Devletleri'nin birliklerini parça parça bir yere nakletmekte olduğundan şüphelenen Alman istihbaratı devreye girmiş ve konuyla ilgili bir rapor hazırlamıştır. Rapora göre İngilizlerin, Kıbrıs'a yığınak yapmakta olduğu ve bu lojistik destekleri İskenderun-Ceyhan hattına tertipleyeceği bir çıkarma harekâtıyla da Anadolu'ya sevk edeceği, bununla da yetinmeyerek bölgedeki Ermeni kampları vasıtasıyla bölgeye karşı saldırı planları hazırlamakta olduklarını tespit edilmiştir.

Gelişme üzerine 4. Ordu Komutanlığı 22 Aralık tarihinde bir uçak müfrezesinin Adana'ya gönderilmesini istemiş ve derhâl bölgeye Üsteğmen Mithat (Tonel) komutasında iki adet "Rupler B" sevk edilmiştir. İngilizlerin Kıbrıs'taki faâliyetlerini artırmaları üzerine oluşturulan 4. Tayyare Bölüğü Adana'dan Silifke'nin Taşucu Limanına alınmıştır. Ancak bu uçaklarla Kıbrıs'ta menzil ve keşif yapmanın imkan ile sürenin uzunluğu açısından zor olduğu bildirilince, bölgeye yeni deniz uçak birliği talep edilmiştir. Tüm bu muhaberatın ardından Kıbrıs'ta ilk keşif maksatlı uçuş 1916'nın Mart ayında başlamıştır. 8 ve 18 Nisan günlerinde Mithat Nuri Bey vasıtasıyla keşif görevine devam edilirken, 27 Nisan'da İskenderun hattında uçuş yapan bir İngiliz deniz uçağı, Türk piyade ateşiyle düşürülmüşse de uçağın mürettebatı bölgeye gelen bir İngiliz gemisiyle kaçırılmıştır. Fakat Türk pilotları görevlerini ifâ etmeye devam etmiş ve 10 Ağustos 1916'da iki nakliye, iki torpido, yedi küçük nakliye gemisi havadan bombalanmıştır. 4. Tayyare Bölüğü de Kıb-

81 23 Mart-27 Ağustos 1916 tarihleri arasında "Angora" ve "Partide" yardımcı gemileri 1267 mayın ile 10 sıra mânia tesis etmişlerdir. Bkz.Lorey, **a.g.e.** s.120 ve 148-150.

82 Lorey, **a.g.e.** s.151-152,168 ve 196; Kayabalı-Arslanoğlu; "**Türk Hava...**", s.496; Dünya'da ilk defa bir savaşta sabit uçurtma balon "Manica" Mart 1915 senesinde Çanakkale'de İngiliz gemilerinin ateşine karşılık verebilmek için rapor vermek maksadıyla İttifak Devletleri tarafından kullanıldı. Bkz. Ethem; "Cihan Harbinde Tayyarecilik", **Deniz Mecmuası**, C 43, S 322, İstanbul 1931, s.107.

rıs üzerindeki vazifesini tamamlayarak yerini 21 Ekim 1917'de Alman Deniz Tayyare Bölüğüne bırakmıştır. Deniz üzerine uçuş yapabilme ve gerektiğinde deniz üzerine inme avantajlarına sahip olan bu uçaklarla yapılan keşif uçuşları bu dönemde hız kazanmıştır⁸³. 3 Kasım 1917'de dört uçaklı İngiliz uçak gemisi Mersin'in 4 mil açıklarına kadar gelince mezkur Alman Deniz Bölüğü tarafından yapılan taarruzlar sonucu bölgeden uzaklaştırılmıştır. 4. Tayyare Bölüğü'nün ise Dera'ya nakledilmesi kararı alınmış ve ilk görev yeri olarak Dera-Amman Demiryolu verilmiş, emir de demiryolunun iki tarafının gözetlenmesi olarak belirtilmiştir. 4. Bölüğün yıl içerisinde komutanlığını Deniz Plt. Yzb. Hüseyin Sedat, Rasıt Üstğm. Hüseyin (Bican), Rasıt Üstğm. Hüseyin (Mazlum) yapmışlardır.

4.1. Osmanlı Deniz Tayyare Bölükleri

Birinci Dünya Savaşı esnasında muhtemel düşman çıkarma bölgesi olan İzmir civarında herhangi bir deniz hava unsuru bulunmamaktaydı. Bu nedenle İstanbul Tayyare Mektebine yeni gelen üç adet Gotha WD2 tipi deniz uçağıyla 1'inci Deniz Tayyare Bölüğü, 21 Mayıs 1916'da 5'inci Ordu emrinde şu anki Güllük mevkiinde konuşlandırıldı. Eldeki üç uçaktan birinin kırım geçirmesi, birinin de arıza yaparak İngiliz askerlerinin eline geçmesiyle Deniz Tayyare Bölüğünü elinde tek uçak kalmıştır. Ama yine de bu tek uçakla yapılan başarılı keşif uçuşları ile muharebelere önemli katkılar sağlamışlardır⁸⁴.

Ocak 1917'ye gelindiğine harekât kabiliyeti daha iyi olan bir adet Gotha WD12 deniz uçağı satın alınarak 1'inci Deniz Tayyare Bölüğüne tahsis edilmiştir. 4 Aralık 1917'de Gotha WD12 tipi uçağın kırım geçirmesi ile bölük tekrar tek uçağa kalmıştır. Ereğli'de konuşlu 2'nci Deniz Tayyare Bölüğüne tahsisli "Ereğli-1" adlı Hansa Brandenburg NW tipi uçak ile beraber Pilot Üstğm. İsmail Hüseyin (Gökgezen), Rasıt Fahrettin Naci ve Üstğm.

83 Kıbrıs'ta keşif maksadıyla Almanya'dan 1 adet Albatros-C ve 2 adet Halberts-D getirilmesi gündeme gelmiştir. Mezkur uçağın kalkıştan sonra 10 km. karada, 100 km. deniz üzerinde uçması, dönerken de iki saatlik sürede 220 km.lik mesafeyi salimen geçmesi ve bir hava arızasında denize mecburi iniş yapmış olması neticesinde uçağın kurtulma şansının olmamasından dolayı merkezden deniz uçağı birliği istenir. Bkz. Ulvi Keser; "I. Dünya Savaşı'nda Kıbrıs'ta Hava Faâliyetleri", **Hava Kuvvetleri Dergisi**, C 344, Ankara 2003, s.9 vd.

84 Kutluhan, Bora, **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, "Türk deniz Havacılığının 100. Yılı", S 620, Eylül 2014, s.71.

(Mülazım-ı evvel) Yusuf Kenan (Göyer) Beyler 11 Şubat 1918 tarihinde 1'inci Deniz Tayyare Bölüğüne atanmışlardır⁸⁵.

27 Mart 1918 tarihindeki fırtına neticesinde uçaklarda meydana gelen büyük hasarlar sebebiyle bölük harekât kabiliyetini yitirmiştir. Bunun neticesinde 1'inci Deniz Tayyare Bölüğü 22 Haziran 1918'de "Fırka-i Bahriye'ye (Deniz Tümenine) bağlanmıştır. Ağustos 1918'de iki yeni Gotha WD13 uçağının envantere girmesi ile beraber bölük, harekât faaliyetini 15 Mayıs 1919'a İzmir'in işgaline kadar başarı ile sürdürmüştür⁸⁶.

Bu deniz uçakları sadece keşif yapmak ya da kıyıları muhafaza etmekte değil, stratejik unsurların müdafaasında da kullanılmaktaydı. Zamanın vazgeçilmez enerji kaynağı olan kömür, Zonguldak ve Karadeniz Ereğli Limanlarından yurdun dört bir yanına sevk edilmekteydi. Kömür taşımacılığı ise Birinci Dünya Savaşı'nın devam etmesi sebebiyle Rus tehdidi altındaydı. Bahse konu tehditleri en aza indirmek için Ocak 1917'de Karadeniz Ereğli'de 2'nci Deniz Tayyare Bölüğünün teşkil edilmesine karar verildi⁸⁷. Bölüğün elinde Almanya'dan gelen birer adet Hansa Brandendurg NW ve Gotha WD12 tipi uçaklar ile "Ereğli-1" ve "Ereğli-2" isimli uçaklar mevcuttu. Ahmet Cemal Bey, "Ereğli-1" ve "Ereğli- 2" uçakları ile Ruslara karşı başarılı hücum ve keşif/gözetleme faaliyeti icra etmiştir. 1'inci Deniz Tayyare Bölüğündekine benzer şekilde 2'nci Deniz Tayyare Bölüğünün hangarı, çıkan kar fırtınası neticesinde büyük hasar görmüş ve içerisindeki "Ereğli-2" isimli uçak kullanılamaz hale gelmiştir. 1917 yılında Ruslarla yapılan ateşkes görüşmeleri neticesinde 2'nci Deniz Tayyare Bölüğünün faaliyetine son verilmiş, "Ereğli-1" isimli uçak, 1'inci Deniz Tayyare Bölüğüne sevk edilmiştir⁸⁸.

İngiliz kuvvetlerinin Kafkasya bölgesinde çıkardığı isyanları bastırmak amacıyla 3'üncü Ordu talebiyle 16'ıncı Tayyare Bölüğü ve 3'üncü Deniz Tayyare Bölüğü kurulmuştur. Alman Deniz Uçak Birlikleri tarafından Deniz Tayyare Mektebi'ne eğitim için verilen 5 adet Sablating SF5 tipi uçaktan 971 No'lu uçak bölüğe tahsis edilmiş ancak uçağın Batum'a gönderilmek

85 Kutluhan, **a.g.e.**, s.71., https://ipfs.io/ipfs/.../wiki/Osmanlı_Tayyare_Bölükleri.html (Erişim Tarihi: 22.11. 2017)

86 **a.g.e.**, s.72.

87 **Ereğli Önder Gazetesi**, "Ereğli Uçak Yapacak", 21 Ağustos 2017

88 **Milliyet**, "Osmanlı Tayyare Bölüğü Geri Gelecek", 21.08.2017

üzere gemiye yüklenmesi esnasında meydana gelen bir kaza sonucu bölüğün Batum'da göreve başlaması gecikmiştir. Bunun dışında Ruslardan ele geçirilen üç adet deniz uçağından onarılabilecek durumda olanlar tamir edilerek 3'üncü Deniz Tayyare Bölüğüne tahsis edilmiştir.

Söz konusu uçağın onarımı devam ederken Ruslar'dan Batum'da 3 adet deniz uçağı ele geçirilmiş ve bu gelişme üzerine pilot Ahmet Cemal ve rasit Şerafettin Bey'ler 8 Mayıs 1918 tarihinde 3'üncü Deniz Tayyare bölüğüne katılmak üzere görevlendirilmişlerdir. Ele geçirilen üç Rus yapımı uçaktan onarılabilecek durumda olan bir Grigorovich M5 tipi deniz uçağı Batum'a varan deniz havacı personelimiz tarafından teslim alınmış, 17 Haziran 1918 tarihinde Deniz Tayyare Mektebi'nden bakım subayı Ahmet Naci (Sezgin) Bey'in Batum'da görevlendirilmesiyle uçak haziran ayı sonunda göreve hazır hale getirilmiştir. Bunu takip eden süreçte Karadeniz'de harp hali ortadan kalktığından, 3'üncü Deniz Tayyare bölüğü Batum'da genelde mayın arama ve eğitim uçuşları yapmıştır⁸⁹.

30 Ekim 1918 tarihinde imzalanan Mondros Ateşkes Antlaşması'nın ardından Yunanların İzmir'i işgali ile 1'nci Deniz Tayyare bölüğündeki uçaklara el konulmuş, işgal kuvvetleri tarafından da İstanbul'daki Deniz ve Kara Tayyare Mektepleri'nin faaliyetleri durdurulmuştur. Bunun üzerine uçaklar Anadolu yakasında Maltepe'de bulunan bir düzlüğe nakledilmiştir. Deniz Tayyare Mektebi'ndeki deniz uçaklarından sekizi Heybeliada'ya gönderilerek okul faaliyetleri burada devam ettirmeye çalışılmış, diğer dokuz deniz uçağı ise Haliç'teki bahriye ambarlarında sandıklanarak depolanmıştır. Yıllarına doğru İngilizler tarafından Heybeliada'daki faaliyetlerin de engellenmesi üzerine buradaki sekiz uçak deniz yoluyla Haliç'teki ambarlara taşınırken, yolda fırtınaya tutularak hasar görmüştür⁹⁰.

Savaşa fiilen katıldığı tarihte elinde uçamaz durumda üç deniz uçağı olan Osmanlı Devleti, Almanya'ya sipariş edilen Alman Deniz Uçak Birliği'nden sağlanan uçaklarla fazla bir aşama kaydedememiştir. Bu dönemde Osmanlı Deniz Havacılığı'nın kullandığı uçakların sayısı on dokuzdur. Savaş müd-

89 archive.li/JPLbr (Archive.is (webpage capture) (Erişim Tarihi: 22.11.2017); Lorey, **a.g.e.**, s. 145-146.

90 www.havaciyiz.com/KurSav03.htm (Erişim Tarihi: 23.11.2017)

detince alınan uçakların yanı sıra Ocak 1918'de Çanakkale Boğazı ağzına mecburi iniş yapan ve ele geçirilen İngiliz Short 184 tipi deniz uçağı ile bu sayı yirmiye ulaşmıştır. Alman Deniz Uçak Birliği personeli 20 Ekim 1918 tarihinden itibaren Türkiye'yi terk ederken uçakların bir kısmını Sivastapol'a taşımış, bir kısmını da Anadolu'da bırakmıştır⁹¹.

Bunun yanında Almanya'ya verilen siparişler incelendiğinde, Osmanlı Bahriye Nezareti adına toplam 34 adet Gotha deniz uçağının imal edilerek teslim alındığı anlaşılmaktadır. Bu uçaklardan sadece yedisi Osmanlı Deniz Tayyare Bölüklerinde kullanılmış, geriye kalan 27 adet uçak ise, Osmanlı Bahriye Nezareti siparişi olmakla beraber, Çanakkale Boğazı ve Anadolu Kavağı istasyonlarında konuşlandırılmış olan Alman İmparatorluk Bahriyesi Özel Kuvvet Deniz Uçağı Birliği'nde görev yapmıştır. Söz konusu uçakların bedelleri Türkiye tarafından ödendiği halde, bunlar Alman askeri işaretlerini taşımaya devam etmişlerdir⁹².

Tüm bundan önceki şube ve müfettişliklerin tasfiyesinin ardından 27 Şubat 1918'de "Umur-u Havaiye-i Bahriye Müfettişliği" kurulmuş ve Deniz Tayyare Mektebi, Deniz Tayyare Bölükleri kara tayyareciliğinden ayrılarak donanma emrine verilmiştir. Bu yapılanma ile bugünkü Türk deniz havacılığının temelleri atılmıştır⁹³. Kâğıt üzerinde üç deniz tayyare bölüğü görünmesine rağmen üçü birden hiçbir zaman görev yapamamıştır. 1'inci ve 2'nci Deniz Tayyare Bölükleri 1917 yılında, yine 1'inci ve 3'üncü Deniz Tayyare Bölükleri ise 1918 yılında faaliyet göstermiştir. **Tablo 2;**

91 Özcan, Emine Sonnur, "Çanakkale Savaşlarında Kullanılan Havacılık Teknolojisi", **Bilim ve Teknik e-Dergisi (TÜBİTAK)**, Ankara Nisan 2013, s.52-56.

92 archive.li/JPLbr (Archive.is (webpage capture) (Erişim Tarihi: 22.11.2017)

93 Türk hava gücü komutanlığı makamının adı Umur-u Havaiye Müfettişliği olarak tanımlanmıştır. Candaş Erden, **1911'den 2000'lere Hava Kuvvetleri**, Hv. Basımevi, Ankara 1993, s. 27.

TÜRK DENİZ UÇAKÇILIĞININ TEŞKİLATLANMASI			
Osmanlı Deniz Tayyare Teşkilatının Kuruluşu (Temmuz 1914)	Envanterlerindeki Uçaklar	Millî Mücadele Dönemi'nde yeniden Deniz Uçağı Bölüklerinin İnşası (1921)	Envanterlerindeki Uçaklar
1. Deniz Tayyare Bölüğü (İzmir) Eylül 1916	Gotha WD2 3 adet	1. DzTyBl (Amasra) Tem 1921	Gotha WD13 (5)
2. Deniz Tayyare Bölüğü (Ereğli) (Mayıs 1917)	Gotha WD12	2. Deniz Tayyare Bölüğü (Güzelyalı) 1 Şubat 1923	- Savoia 16T (1924) - RoIIIA (2 adet) (1926)
3. Deniz Tayyare Bölüğü (Batum) (Mart 1918)	İkmal için kullanılmıştır.	1. DzTyBl 2. DzTyBl 3. DzTyBl (Güzelyalı) (1926)	- Sav.16T (20 adet) - RoIIIA (2adet)
Deniz Tayyare Mektebi (Temmuz 1914-Ocak 1915)	(Yeniden tesis edilişi 1917) (Yeşilköy)	-----	-----

İcra edilen faaliyet ve diğer ülke donanmaları incelendiğinde, eldeki imkânsızlıklara rağmen Osmanlı Devleti'nin deniz hava gücüne ne kadar fazla önem verdiği görülmektedir. Uzun yıllar süren iç ayaklanmalar, emperyalist ülke baskıları, ekonomik yetersizlikler, teknik personel eksikliklerine rağmen birçok personel yabancı ülkelerde eğitime gönderilmiş ve zamanın en pahalı savaş araçlarından biri olan uçaklar alınmıştır.

Deniz Tayyare Bölüğü Komutanlığı, 1916 senesinin sonuna kadar doğrudan doğruya Boğazlar Genel Komutanlığı'na bağlı kalmıştır. Bu bölük; Karadeniz Boğazı'ndaki Kavak Deniz Uçak İstasyonu ile Karadeniz'in Anadolu sahilindeki Zonguldak (1916), Ereğli (1916-1917) ve Kefken (1917) deniz üslerinden mürekkeptir. Bunun yanı sıra Hava Kuvvetleri Komutanlığı ile iş birliğine gidilerek Batum'da üçüncü Deniz Tayyare Bölüğü tesisine karar verilmiştir. Çanakale, Mersin ve Bulgaristan'daki Konti Deniz Uçak İstasyonları bu komutanlığa bağlanmıştır⁹⁴.

94 Lorey, a.g.e., s.144-145.

Aynı kararda 1916'nın Haziran ayının sonuna kadar İzmir'e de bir deniz tayyare bölüğü gönderilmesi istenmiştir. Bölük tüm yer birliği ve ağırlıklarla beraber Bandırma'ya oradan da İzmir'e yola çıkarılmıştır. Fakat uçakların nakli için o dönemde Osmanlı'nın elinde yük taşıyıcı araçlar olmadığından uçarak yeni üslerine katılmak zorunda olan uçaklar ve pilotları ancak 7 Eylül'de İzmir'e varabilmişlerdir⁹⁵. 5. Ordu bünyesindeki 1'nci İzmir Deniz Tayyare Bölüğünün faaliyet alanları⁹⁶. **Tablo 3**;

1. DENİZ TAYYARE BÖLÜĞÜ FAALİYET SAHASI VE TEŞKİLATI						
5. Ordu I. Deniz Tayyare Bölüğü İzmir -Küllük	Okul	Tayyare Birliği	Uçaksavar Takımı	İstasyon	Balon İstasyon	Tayyare İstinat Noktası
Deniz Tayyare	1	3		3	1	6
Uçaksavar	1		15			
Topçu Mesabe	1					

95 1917 yılında Osmanlı Bahriyesine gelen deniz uçakları, Brandenburg (NW) Gotha WD (Ereğli I), Gotha WD13 Ereğli ve İzmir'deki hava üslerine gönderilmiştir. Kansu vd., **a.g.e.** s.299, 1916 yılı Deniz Tayyare Okulu: Okul Müdürü; Güv. Yzb. Necmettin (Ekim ayına kadar), Plt Kd. Yzb. Savmi (Ekim'den sonra), Öğrenciler; Plt. Çrk. Yzb. Kamil Mehmet, Plt. Çrk. Yzb. Ahmet Cemal, Plt. Çrk. Üsteğmen Ali Mahmet, Yrd. Plt. Öğr.; Güv. Yzb. Ahmet Raşit, Güv. Ütğm. Hüseyin Kamil, Güv. Ütğm. Şerafettin, Güv. Ütğm. Hüseyin Abdülkadir; 1917 Yeşilköy deniz Uçak Okulu: Okul Müdürü; Plt. Güv. Kd. Yzb. Savmi, Pilot Öğr., Çrk. Yzb. Hüsamettin (Almanya'ya ihtisas tahsiline gitti.), Plt. Çrk. Yzb. Mehmet Hayri, Kâtip Yzb. Mustafa Selahattin, Çrk. Yzb. Mustafa Tevfik, Çrk. Yzb. Ahmet Ali (Almanya'ya ihtisas tahsiline gitti.), Çrk. Yzb. Mehmet Nazmi, Çrk. Yzb. Mevlüt Recep, Çrk. Yzb. Enver, Çrk. Yzb. Mehmet Ahmet, Çrk. Ütğm. Abdürrahim, Çrk. Ütğm. Hüsmen Tevfik (Almanya'ya ihtisas tahsiline gitti.), Çrk. Ütğm. Aslan Cafer, Çrk. Ütğm. İbrahim Ethem; **a.g.e.**, s.299; 1918 yılında Almanya'dan Osmanlı Hava Kuvvetlerine 6 deniz uçağı daha gelmişti. Bkz. Kayabalı-Arslanoğlu, "Türk Hava...", s.499.

96 Keyüks, **a.g.e.**, C II, s.26 (Tablo).

- 1) 1 Deniz tayyare okulu, üç adet deniz tayyare birliği,
- 2) 1 uçaksavar okulu, 15 uçaksavar takımı, 3 sahra mesaha müfrezesi, bir topçu mesabe okulu,
- 3) 3 adet tayyare istasyonu, altı adet tayyare istinat noktası bir adet sahra balon istasyonu ihtiva etmektedir.

Savaş devam ederken ülkenin, ordunun kömür ihtiyacını ve nakliyatını karşılayabilmek maksadıyla kullanılan Zonguldak Limanının yükü Mayıs 1916'da bölgede hava üssüne duyulan ihtiyaç sebebiyle Ereğli'ye nakledilmiştir. Aynı yıl içerisinde eğitim maksadıyla Almanya'ya ikinci deniz subayı kafilesi de gönderilmiştir⁹⁷.

1917 Eylül'üne gelindiğinde Kefken Körfezinde, telsiz istasyonunun da bulunduğu bir deniz hava birliğinin alt yapısı işlemi tamamlanmış ve üs'te Ruslarla antlaşma sağlanıncaya kadar daimî bir deniz uçağı bulundurulmasına Erkan-ı Harbiye tarafından karar verilmiştir. Bu uçuşların bazılarında deniz uçakları Karadeniz Boğazı, Ereğli, Zonguldak önlerinde rastladığı Rus denizaltı ve muhriplerine zaman zaman taarruz düzenlemişlerdir. Çünkü Ruslar bu bölgeye 2500, Varna önlerine 1370, Köstence'ye de 780 mayın dökmüşler ve lojistik seferleri durma noktasına getirmişlerdir.

İşte bu durumda deniz uçakları ve mayın tarama gemileri devreye sokularak İstanbul'un mazot, hububat ve kömür ihtiyacı karşılanabilmiştir. Savaşın şiddetlendiği bu dönemde 17 Şubat'ta bir Kanada uçağının (Bristol) İttifak kuvvetlerinin hastanesine bomba atması üzerine İttifak güçleri de bir karşılık vermek istemiş ve Teğmen Memicke Foker, İtilâf hava üssüne taarruza geçmiş ve aynı uçakla havada yaptığı muharebeyi kazanarak pilotu esir edip, uçağın zararsız bir şekilde yere inmesini sağlamıştır. Ardından 26 Şubat'ta Başçavuş Shubert, 894 numaralı deniz uçağıyla İmroz-Limni arasında yaptığı muharebeyi bir İtilâf uçağını düşürerek kazanmıştır. Eylül ayı başında yeniden Limni Adasının Mondros Limanına bir taarruz düzenlenecek olması sebebiyle Karadeniz Boğazına deniz uçağı celp edilmiş ve bu kuvvetler Yüzbaşı Goltz komutasında 2/3 Eylül tarihinde Limni'deki uçak üssüne başarılı bir hücum gerçekleştirmiştir⁹⁸.

97 Nisan 1916 da Almanya'ya gönderilen subaylar; Yzb. İbrahim Murat, Yzb. Ahmet Cemal, Kamil Mehmet, Mehmet Yahya ile Üstğm. Ali Mehmet Bey'lerdi. archive.li/JPLbr (Archive.is (webpage capture) (Erişim Tarihi: 22.11.2017)

98 Lorey, **a.g.e.** s.156,159, 163–165; Deniz uçakları bölük komutanı Goltz, Binbaşı rütbesiyle Temmuz 1918 tarihinde Osmanlı deniz uçakları müfettişliğine tayin edilmişti. Bkz. **a.g.e.**

1917 yılı yaşanırken Türkiye'deki Alman deniz uçaklarının rakamı 14'e yükselmiştir. İstanbul'daki Deniz Uçak Okulundaki uçaklar da her an savaşa hazır bekletiliyorlardı ki, 26 Martta Ruslar Terkos Gölü ve bendine bomba yağdırınca kara ve deniz uçakları duruma derhâl müdahâle etmiş, üç uçaktan ikisini düşürmüştür. 18 Mayıs'taki hava muharebesinde ise de bir Rus uçağı düşürülmüş, aynı ayın sonlarında bir Rus denizaltısı olan "Morj" batırılmıştır. 1917 yılında bir de L 59 zeplini Anadolu'ya getirilmiş, İstanbul, İğneada, Midye, Zonguldak ve Karaburun üzerinde seyr-ü sefer yaptırılarak Ruslara gözdağı verilmeye çalışılmıştır. Tüm bunlara rağmen Ruslar iki Türk mavnasını zapt ederken, 22 küçük yelkenliyi de batırabilmiştir⁹⁹.

İmroz baskını yapıncaya kadar (20 Ocak 1918) bölgede deniz uçaklarının keşif ve savunma mücadeleleri devam etmiştir. İmroz baskını aynı zamanda Midilli zırhlısının sonunu getiren de bir plan olmuştur. Bu baskın mahiyeti taarruzun planları Enez önlerinde aylar önce ele geçirilen bir İngiliz karakol gemisinden alınan evraklar vasıtasıyla hazırlanmıştır. İngilizler, haritada temiz olarak gösterilen her bölgeyi tek tek mayınlamışlardır. Türklere ait üç deniz uçağı Yavuz ve Midilli'yi denizaltılara karşı, diğer üç kara avcı uçağı da İngiliz uçaklarına karşı tüm bölgeyi muhafaza amaçlı denetime almıştır. İngiliz uçakları Yavuz'a saldırınca, Alman Teğmen Shubert bir İngiliz uçağını düşürmüş, diğerini inişe mecbur bırakmıştır. Ayrıca bir Alman denizaltısının ateşle yine bir İngiliz uçağı düşürülmüştür. Bu, ittifak kuvvetlerinin aslına bakılırsa önemli zaferlerinden birisidir¹⁰⁰.

Osmanlı Genelkurmayı Karadeniz ve Marmara'da bulunan İngiliz ve Fransız denizaltıları ile İngiliz Hava Kuvvetlerine karşı Yavuz Zırhlısının İstinye'de, Midilli Kravazörünün Haliç'te kısmen de olsa emniyetini donanmaya bağlı deniz uçakları ile almıştır¹⁰¹. Osmanlı Donanma Komutanlığı gö-

s.176, 24-25 Eylül gecesi Çavuş Limpart ve Çavuş İlgenstein ile Teğmen Philip idaresindeki deniz uçakları Limni ve Taşoz hava tesisini bombalamışlardı. Bkz. a.g.e. s.377.

99 Kansu vd., a.g.e. s. 300–303; Osmanlı ordusunda en fazla uçak düşüren Alman ve Türk pilotları, Yzb. Buddecke (11), Schüz (9), Croneiss (5), Meinecke (4), Ali Rıza (1), Cemal (1), Bkz. Kansu vd., a.g.e., s.353.

100 Tarman, Sıtkı; **Türk Havacılık Tarihi (İstiklâl Harbi) 1918–1923**, C II, Eskişehir 1953, a.g.e., s.374.

101 Tunaboğlu, İskender, **Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Yavuz (Goeben) Zırhlısı**, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2006, s.60.

revini yürüten Tümamiral Souchon, 24 Ağustos 1917 tarihinde Alman Açık Deniz Donanması 4. Kruvazör Filosu Komutanlığı'na atandığından, yerine Tümamiral Rebeur Van Paschwitz tayin edilmiştir. Amiral Souchon üç yıl süren Osmanlı Donanma Komutanlığı süresince Yavuz ve Midilli'yi ihtiyatlı kullanmak suretiyle bu gemilerin Türk-Alman ittifakının idamesine yardımcı olmasını sağlamıştır. İki Amiral arasındaki görev devir-teslim töreni 4 Eylül 1917 günü Yavuz'da yapılmıştır¹⁰². 1917 yılından itibaren Çanakkale'de sükûnet hâkim olmasına rağmen hava keşfinin devamına karar verilmiştir. Bunun için Antalya ve Karadeniz Boğazı'nın her iki yakasına birer meteoroloji istasyonu kurulmuştur.

1918 yılında Almanya'dan hâli hazırda yeni uçaklar ve malzeme sevkiyatı devam etmektedir. Temmuz ayının sonunda Umur-u Havaiye Müfettişliğinin yapılanmasında bir değişikliğe gidilerek ismi Kuva-yi Havaiye Müfettişliği olarak değiştirilmiş ve kuruma müstakil tümen seviyesinde bir hava kuvveti hüviyeti kazandırılmıştır. Tüm bu değişim içerisinde İzmir, Erzurum, Konya, Musul, Şam'da birer havaalanı yapımı planlanmış; fakat neticeye varılamamıştır. Temmuz ayı içerisinde Osmanlı Erkan-ı Harbiyesi tarafından yapılan bir değişiklik de Alman Binbaşı Goltz'un Deniz Tayyareleri Müfettişliğine tayin edilmesidir. Yeşilköy Deniz İstasyonu ile 1. ve 3. bölükler bu Alman Binbaşının emrine verilmiştir¹⁰³.

1918 yılı Şubatına gelindiğindeyse, Osmanlı hava gücünün emrinde 22 adette tayyare istasyonu mevcuttur¹⁰⁴. Yalnız Osmanlı'nın çekildiği bazı yerlerdeki uçak birlikleri ilga edilirken, uçaklar da daha sonra konuşlandırılacağı yer tespit edilmek üzere gemilerle İstanbul'a getirilmiştir¹⁰⁵. Hava keşfi için deniz uçak ve kara uçak istasyonlarından birer bölük tahsis edilmiştir. Bu bölükler:

102 Tunaboylu İskender, "Midilli'nin Sonunu hazırlayan İmroz harekatı", **Studies Of The Ottoman Domain**, C 3, S 4, Şubat 2013, s.39.

103 **ATASE Arşivi, BDH-1**, 09. 01.1334, Kl.: 1421 Dos.: 148; **ATASE Arşivi**, K: 51, G: 103, B: 103-1 (22.12.1334) (22.12.1918).

104 **ATASE Arşivi, 13 ŞB. Umuru Havaiye Müfettişliği**, 04.11.1333, KL.: 1395, Dos.: 30-34.

105 **ATASE Arşivi**, K: 51, G:103, B:103-1 (22.12-1334).

- 1) Düşman taarruz hareketlerini gözetlemek, mayın tespiti yapmak.
- 2) Düşman saldırılarına karşı koymak ve emredildiğinde taarruz faaliyeti-
tinde bulunmak.
- 3) Telsiz istasyonu bulunan Mavna Adasını savunmak. (Adalar Denizi
Bölgesindekiler)
- 4) Limni, Bozcaada, İmroz ve Taşoz adalarındaki kara ve deniz uçak
istasyonlarına taarruzda bulunma görevini icra etmekteydi¹⁰⁶. **Tablo 4**;

Osmanlı Ordusunun Envanterine Giren Deniz Uçakları			
YIL	OSMANLI ENVANTERİNE KATILAN UÇAK (DENİZ)	YIL	OSMANLI ENVANTERİNE KATILAN UÇAK (DENİZ)
1915	Harbiye Nezaretine ait 2 adet Neiuport marka ve Boğazlar Komutanlığının emrine verilmiş 2 adet daha deniz uçağı vardır, ancak bu son iki uçak Alman envanterindedir.	1916	3 adet WD 2 ve WD12 tipinde uçak alınmıştır.
1917	Osmanlı Devleti'nin emrinde 1917'ye gelindiğinde 17 adet deniz uçağı mevcuttur. Fakat bu mevcudun 3 adeti mezkûr yıl içerisinde satın alınmıştır.	1918	Bu yıl içerisinde envantere 14 uçak kalmıştır, bunun 6 adeti yeni alımdır.

5. Millî Mücadele Dönemi Türk Deniz Havacılığı

1919 senesinin sonlarına doğru İzmir'deki istasyonda 5. Tayyare Bölüğü'nden sekiz ve Güzelyalı'daki bölükten de üç tayyare ile bir deniz tay-

106 1918 senesinde Çanakkale'deki deniz uçağı istasyonuna Branderburg tipi iki deniz uçağı gelince Türk muharebe kudreti artmıştı. Bkz. Lorey, a.g.e., s.175.

yare bölümü mevcuttur¹⁰⁷. Damat Ferit Paşa, Nisan 1920’de yeniden işbaşına geldiğinde Anadolu’da baş gösteren isyan hareketini sona erdirmek maksatlı İtilâf Kuvvetlerinin bastırıldığı broşürleri Türk pilotlarına da dağıttırmak istediğinde Maltepe Uçak İstasyonunun pilotları bunu Anadolu hareketine katılmanın fırsatı olarak değerlendirerek, dört uçağı uçuşa hazır duruma getirerek kaçırmayı denemişlerdir. Fakat uçaklardan ikisi kalkış sırasında kırıldıysa da Albatros-D III tipi avcı uçağı Anadolu’ya kaçabilmeyi başarmıştır¹⁰⁸.

İngilizler, İstanbul’u 16 Mart 1920 yılında resmen işgal ettikten sonra ilk iş olarak saat 16.00’den itibaren Maltepe Uçak İstasyonuna girmiş ve buradaki muhtelif cins ve tipteki işe yarar mühimmata el koyup, çoğunu tahrip etmişlerdir¹⁰⁹. İngilizlerin desteğiyle 15 Mayıs 1919’da İzmir’i işgal eden Yunanlar da ilk iş olarak Sarayönü Uçak İstasyonunu ve Güzelyalı Deniz Uçak İstasyonunu tahrip ederken işe yarar uçaklara da el koymuşlardır¹¹⁰.

Erzurum’daki Uçak İstasyonundaki uçaklarında hemen tamamı işe yaramaz durumdadır. Bu sebeple 13 Haziran 1920 tarihinde Müdafaa-i Millîye Vekâlet’inin 328 sayılı emriyle Harbiye Dairesine bağlı olarak Kuva-yi Havaiye Şubesi tesis edilmiştir. Anadolu Kuvvetlerine bağlı Hava Kuvvetleri personeli 10 pilot, 20 rasat-pilot, 32 gedikli subay (astsubay) ve on makinist olmak üzere toplam 40 askerden teşekkül etmiştir. Eskişehir Uçak İstasyonu aynı zamanda hem okul hem fabrika hem de tamirhane olarak hizmet verecektir. Konya’da bulunan uçak istasyonu da XII. Kolorduya bağlanacaktır¹¹¹.

107 **TİH**, *Batı...*, s.29.

108 Bozkurt, Abdurrahman, “Türk Hava Sahasının Belirlenmesi”, **Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, C 15, S 1, Edirne, 2013, s. 264.

109 **ATASE Arşivi, İSH 9-A**, Kutu: 500, G: 154, Fih: 30, 30-1, 30-2, sıra: 6107, 21.06.1336.

110 Tarman, **a.g.e.**, s.14-15.

111 Konya’daki askerî hava üssünde Birinci Dünya Savaşı’ndan kalma 10kg. 60 adet uçak bombası mevcuttu. Ayrıca Türklerin 7,5’luk top mermilerini incelemek suretiyle uçak bombası yapma girişimleri de başarısızlıkla neticelenmişti. **a.g.e.**, s.188; Alaysa, **a.g.e.**, s.66-67. Ekim 1920 senesinde Avro tipi bir Yunan avcı uçağı Çine’de mecburi iniş yapınca Türkler tarafından el konularak Afyon’a getirilmiştir. Dört adet de Havilland-9 tipi Yunan keşif uçağı ele geçirilmiş, Temmuz 1921’de Muğla’da ele geçirilene “İsmet” adı verilmiştir. Bunun dışında yine bir adet Brege-14 A2 keşif uçağı Eylül 1921’de Sarıköy’de ele geçirilmiş, uçağa “Sakarya” adı verilmiştir. İzmir’de ise dört adet Brege-14 B2 tipi Yunan keşif uçağı ele geçirilirken, Seydiköy civarında üç adet Nieuport tipi avcı uçağı ele geçirilerek eğitim uçağı olarak kullanılmışlardır. Bkz. Sıtkı Tarman; **Türk Havacılık Tarihi (İstiklâl Harbi) 1918-1923**, C II, Eskişehir 1953, s. 193-194.

Bunun dışında Ankara'daki Temsil Heyeti İstanbul'da konuşlandırılan deniz uçaklarının 23 Mart 1921 tarihinde Felah Grubuna gönderdikleri bir şifreyle kaçırılmasını istemiştir. Hatta kaçırılacak uçakların açıkta tutulmaması için Amasra ve Fethiye istasyonlarına hazırlıklara başlama emri verilmiştir. Bu beş adet Gotha tipi deniz uçağı kaçak olarak Haliç'teki deniz ambarlarından Amasra'daki istasyona getirilir. Amasra'nın kadrosu hazırken, Fethiye'nin personeli ve askerî mühimmatları temin edilemediğinden, bölük lağvedilmek zorunda kalınır. Amasra Uçak İstasyonunda bulunan üç deniz uçağı Ağustos ve Eylül aylarının ortalarına kadar Boğaz, Kefken, Ereğli, Akçaşehir arazisi üzerinde keşif maksatlı mutat uçuşlar gerçekleştirir. 9 Ağustos günü bir Türk deniz uçağı yağmurdan kanatları çürümüş olduğundan kazaya uğrar¹¹².

Aynı dönem içerisinde BMM'de Trabzon Mebusu Hüsrev Bey ve arkadaşlarının verdiği önerge ile ayrıca Meclis namına bir uçağın Kuva-yi Havaiye envanterine katılması amacıyla 7500 liranın bir komisyon teşkil edilerek meclis veznesinden alınmasına ve bu paranın 6 ay müddetince mebusların maaşlarından beşer lira kesilmesi suretiyle tekrar meclis veznesine ödenmesi hakkında bir çalışma yapılması da karara bağlanmıştır¹¹³.

1921 yılının Ekim ayının 6. günü Karadeniz'de İtilâf güçlerinin deniz harekâtlarını denetlemek ve sevkiyat için ortamın müsait olup olmadığını keşfetmek maksatlı Amasra'da bir deniz uçak istasyonu kurulması kararlaştırılmıştır. Kasım 1921 tarihinde de Binbaşı Savmi (Uçkan) yanında iki güverte, iki de makine teğmeni olduğu hâlde İnebolu'da bulunan; Birinci Dünya Savaşı bakiyesi deniz uçağı istasyonuna gelerek, buradaki Muavenet-i Bahriye Cemiyeti vasıtasıyla gönderilen 3 deniz uçağını da yanlarına teknelere yükleyerek Aralık 1921'de Amasra'ya ulaşmıştır¹¹⁴.

Amasra'da tesis edilen bu deniz hava üssü sayesinde Batı ve Orta Karadeniz bölgesinde nakliyat, sevkiyat, gözetleme ve muhafaza işleri daha rahat yapılabilir duruma gelmiştir.

112 Işın, Mithat; İstiklâl Harbi Deniz Cephesi, İstanbul, 1946, s.113; Anadolu'da 19 Ağustos 1922 tarihi itibarıyla 22 Konya'da, ikisi Adana'da, onu Batı Cephesinde olmak üzere 24 uçağın mevcut olduğu bilinmektedir. Bkz. Zeki Sarıhan, İstiklâl Savaşı Günlüğü, C. IV, Ankara 1996, s.588.

113 **TBMM Zabıt Ceridesi**; C 10, İ:34, Dev: 1, İç. Sen:2 (16.5.1337), s.295.

114 **TİH, Deniz Cephesi**, Saim Besbelli, C V., Ankara 1964, s.32.

1922 senesine gelindiğindeyse, Haliç deniz ambarlarında kalan son iki deniz uçağı da kaçırılarak İzmit'teki istasyona getirilmiştir. Elbette uçakların uçurulması kadar zor olan bir diğer hususta hangi hava koşullarında uçulacağını tayin edilmesidir. Bu sebeple, Türklerin İstiklâl Mücadelesinde ihtiyacını duydukları bir diğer materyalse meteoroloji istasyonudur. Bu istasyonun tesisi için Kuva-yi Havaiye Müfettişliği Birinci Dünya Savaşı'nın ardından Nafia ve Maarif Vekâletlerine teslim edilmiş olan rasat malzemesinin Konya Kuva-yi Havaiye idaresine sevk edilmesini istemiş, fakat bu malzemeyi faâl hâle getirecek yetişmiş personel olmaması sebebiyle teşkilât, Türk İstiklâl Savaşı süresince vücuda getirilememiştir¹¹⁵.

Ancak her türlü zorluğa rağmen başlatılan işten vazgeçilmemiş ve aynı dönem içerisinde BMM'de, Müdafaa-i Millîye bütçesinden pilotlara sair masrafları için 800 kuruş maaşlarından ayrıca ek ödenek olarak diğer askerî sınıflardan ayrı ücret verilmesi kararlaştırılmıştır. Bu teklif maddelere dökülerek, 9 Mart 1921 günü de Mecliste yapılan oylamayla da kabul edilmiştir¹¹⁶.

Kanun şu hususları kapsamaktadır:

- a) Pilotlara ve uçuş öğretmenlerine rütbelerine bakılmaksızın maaşlarından ve seferberlik tahsisatlarından maada 800 kuruş harçlık verilmesi,
- b) Astsubaylara ve diğer teknik personele tayyaresüvar (pilot) olmak şartıyla maaşlarının dışında 200 kuruş harçlık verilmesi,
- c) Bu kanun neşredilmesinin ardından yürürlüğe girer,
- d) Bu kanunun işlerliğinden Müdafaa-i Millîye ve Mâliye Nazırı sorumludur¹¹⁷.

1922 senesinin başında Türk ordusunun uçak ihtiyacı giderek artmıştır. Birinci Dünya Savaşı'ndan kalan uçakların önemli bir kısmı düşman elinde

115 Tarman, **a.g.e.** s.177-179; Amasra Deniz Uçak İstasyonu, 6.11.1921 senesinde Karadeniz Boğazı'nda deniz seferlerini denetlemek ve İtilâf kuvvetlerinin savaş gemilerinin hareketlerini keşif maksatlı teşkil edilmiştir. 2 Aralık 1922 tarihine gelinceye kadar Amasra Deniz Uçak İstasyonunun komutanlığını Binbaşı Savmi (Uçan) yapmış, ama kendisi sonra İzmit Deniz Uçak İstasyonuna tayin olmuştur. 18 Haziran 1922 tarihinde İstanbul'dan kaçırılan uçakların Ankara'da ilk deneme uçuşları gerçekleştirilmişti. Bkz. Sarihan, **a.g.e.**, C IV, s.482.

116 **TBMM Zabıt Ceridesi**, C 9, İ:5, Dev. 1, İç Sen.:3 (9 Mart 1921), s. 137-138.

117 **TBMM Zabıt Ceridesi**, C 9, İ:5, Dev. 1, İç Sen.:3 (9 Mart 1921), s. 139

kalmıştır. Anadolu'ya kaçırılanlar ise artık kifayetsizdir. Bu gelişme üzerine Saffet (Arıkan) ve Nuri (Conker) Beyler, uçak temin etmek için Almanya'ya gönderilmiştir¹¹⁸. Heyet, Almanya'dan 21 uçak almaya da muvaffak olmuştur. Satın alınan uçaklar, Almanya'dan Rusya'nın Baltık limanlarına nakledilerek, geniş Rus arazisini boyuna kat etmiş ve Novrosiski Limanına ambalajlı hâliyle ulaştırılmıştır. Bu noktada devreye giren Türk tekneleri; Şahin ve Aydın Reis sair askerî mühimmat ile beraber uçakları ve yedek parçalarını da Trabzon'a taşımışlardır. Taşınan malzemeler arasında deniz uçağı olmamasına rağmen yedek parçalar arasında deniz uçakları içinde kullanılan mühimmat mevcuttu¹¹⁹.

Büyük Taarruzun gerçekleşmesinden 10 gün önce Kuva-yi Havaiyye'nin durumu şu biçimdedir¹²⁰: **Tablo 5**;

Uçağın Türü	Tipi	Sayısı
Avcı Uçağı	Spad XIII	20
Avcı Uçağı	Albadros D III	1
Keşif Uçağı	Breguet 14 B2	10
Keşif Uçağı	De Havilland	1
Keşif Uçağı	Fiat	1
Okul Uçağı	Aviatik	1
Deniz Uçağı	Gotha	3
	Deniz Uçağı: 3	Toplam Uçak: 37

118 Karadoğan Umud C., "Millî Mücadele Yıllarında Türk Bahriyesinin Durumu ve Faaliyetleri", **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi (ATAM)**, C XXVIII, S 81, Ankara Kasım 2011, s. 616-617.

119 Işın, **a.g.e.**, s.119-121; Uçak nakliyatı oldukça gizli tutuluyordu. Şahin Novrosiski Limanına yanaştıktan sonra limanın yakınlarındaki çimento fabrikasından nakliyatın yapılması kararlaştırıldı. Bu sırada limanda bulunan bir Yunan şilebi tüm sevkiyatı tehlikeye soktu. Bu hâlde hiçbir gizlilik kalmayacaktı. Şahin'in komutanı Kıdemli Yüzbaşı Cevat, Yunan şilebini ihtar etti. Bulunduğu yeri terk etmesini istedi, fakat menfi cevap alınca şilebin hâlâtlarını gemiye çıkan üç er vasıtasıyla kesti ve yükleme rahatlıkla temin edildi. İstiklâl Mücadelesi'nin neticelenmesinin ardından Şahin vapuru subay ve eratını ikramiye ile taltif edildi. Bkz. **a.g.e.**, s.120-121.

120 Kayabalı vd., "Türk Hava...", s.503.

1 Şubat 1923’de Amasra ve İzmit’ten sevk edilen bir kısım uçak ve onlara ait malzeme, İzmir Bayraklı’da “1’nci Bahri Tayyare Bölüğü” ismiyle yeni bir deniz uçak birliğinin tesisine imkân vermiştir. Bu bölüğün Gotha sistemindeki iki adet deniz keşif uçağı Mayıs 1923’te uçuş vazifesini yerine getirmeye başlamış ve böylece meteoroloji faaliyeti de hızlanmıştır. İzmir’deki bu komutanlık, bir müddet Kuva-yi Havaiye Müfettişliğine bağlı olarak faaliyetini yürütmüştür¹²¹.

Günümüzde ise Türk Hava ve Deniz Kuvvetlerinin envanterinde deniz uçağı bulunmamaktadır. Bu ihtiyaç Firkateynlerin üzerine yerleştirilen helikopter pistleri ve helikopterlerle çözülmüş görülmüyor.

121 Keyüsk, a.g.e., C. II, s.185.

SONUÇ

Osmanlı Devleti, XX. Yüzyılın başında hızlanan havacılık faaliyetinin uzağında kalmamak ve yapılan gelişmeleri yakından takip edebilmek için 1909 yılında çalışma başlatmıştır. Bu gayr-i resmi faaliyet 1 Haziran 1911 tarihinde Türk havacılığı Tayyare Komisyonu'nun yürürlüğe girerek faaliyete geçmesi ile resmen göreve başlamıştır. Osmanlı ordusunun kara ve deniz havacılığı adına her neye ihtiyacı varsa; silah, uçak, balon, yedek parça gibi bunların temini ile "Tayyare Komisyonu" görevlendirilmiştir.

Türk havacılığının ilk konuşlandığı ve teşkilatlandığı Yeşilköy'de açılan Ayastefanos Tayyare Meydanı ve hava okuludur. Fransa'dan satın alınan ve 1912 yılının Mart ayında İstanbul'a konuşlandırılan ilk uçaklar envantere girmiş, Avrupa'da aldıkları eğitim sonrasında pilotluk brövelerini alarak dönen Fesa ve Kenan Beyler ilk pilotlar olarak Osmanlı havacılığının tarihinde yerlerini almışlardır. Plt. Yzb. Fesa Bey, Osmanlı Devleti'nin ilk motorlu uçuşunu 26 Nisan 1912 tarihinde başarı ile tamamlamış ve Türk askeri havacılığının ülke sınırlarında uçan ilk "hava süvarisi" olmuştur. 3 Temmuz 1912'de Hava Okulunun açılması ile birlikte pilotların milli imkanlarla yetişmesine fırsat verecek olması açısından son derece önemli olmuştur.

Osmanlı Devleti hava gücünü 1911 yılında oluşturmuş olmasına rağmen Trablusgarp Savaşı'nda gerek savaş koşulları gerekse coğrafi koşullar sebebi ile bölgeye sevkیات yapmışsa da Cezayir sınırında el konulan uçaklar cepheye ulaştırılamamıştır. İtalyanlar, Trablusgarp Savaşı'nda 4 balon ve 28 uçak kullanmıştır. Osmanlı Genelkurmayı bu dönemde yurtdışına pilot eğitimi maksatlı personel gönderme kararı almıştır.

Balkan Savaşlarının başlangıcında tecrübesizlik, personel ve envanter eksikliği, yönetim ile ikmal noktalarında yaşanan beceriksizlikler ve aksaklıklar savaşın ilk aşamalarında Osmanlı havacılığına zor zamanlar yaşatsa da savaşın sonuna doğru elde edilen bazı tecrübelerle yaşanan bazı sıkıntılar aşılabılmıştır. Bu durum Balkan Savaşlarında değilse de Birinci Dünya Savaşı sırasında Türk havacılarının işine fazlası ile yarayacaktır. Özellikle burada uygulanan yabancı pilot ve teknisyen görevlendirmenin askerlik mesleği etiğine uygun olmayacağı öngörülmüş, Türklere ait toprakların yine Türk unsurlarca muhafazasının gereği üzerinde durulmuştur. Harekâtın ikinci safha-

sında cephede Türk pilotlar görev almışlar ve görevlerini layık-ı veçhile icra etmeye gayret etmişlerdir.

Birinci Dünya Savaşı müddetince elde yeteri kadar uçak ve pilot olmasına rağmen gelen başarı ya da başarısızlık sorgulanacak olursa, burada da karşımıza ardı ardına gelen savaşlarda yitirilen tecrübeli pilotların yerine deneyimsiz ve hatta brövesiz, acele ile Almanya'dan getirilen öğrenci pilotlarla harekâtların düzenlenmeye kalkışılması sorunun ana kaynağı olarak görülmektedir. Elbette bu durumun yanında düzenlenen hava hareketlerinin sevk ve idaresinin havacılık hususunda yeterli deneyime ve bilgi birikimine henüz sahip olmayan kara kuvvetleri personeline devredilmesi de komuta kademesi anlamında ayrı bir talihsizlik olarak gözükmektedir.

Süreç içerisinde yaşanan olumlu gelişmelerden bazıları ise, müttefik olan Almanların Türklere savaş döneminde pilot, pilotaj eğitimi ve uçak anlamında desteğini esirgememiş olmasıdır. Bu gelişme Türk havacılığının ilerlemesinde belki de en önemli tesiri yapan faaliyetlerden birisi olmuştur. Birinci Dünya Savaşı ve sonrasında Türk havacılığında önemli bir yere sahip olan Umur-u Havaiye Müfettişliğinin kurulması, Türk havacılığına sağlam bir ivme kazandırmıştır. Bu sayede ilk defa havacılık kendi içerisinde sınıflandırılabilmiştir.

Haziran 1914'te Deniz Tayyare Mektebi'nin kuruluşu gerçekleştirilebilmiştir. Savaşın başlangıcında Fransız sistemine göre tesis edilmiş olan Türk havacılığı, savaşla birlikte Alman ekolünü benimsemiş ve Alman subayları ile adeta yeni bir kimlik kazanmıştır. Almanların Türklerin emrine verdiği ve 3 Şubat 1915'te göreve başlayan Binbaşı Erich von Serno, savaş süresince Genel Karargâh emrinde kurulan 13. Sahra Seyr-i Havaiye Müfettişliğine, 1915 de değişen adı ile Umur-u Havaiye Şubesine müdür olarak tayin edilmiştir.

Birinci Dünya Savaşı'nın en şiddetlendiği 1915-1916 yılları arasındaki dönemde Osmanlı hava gücüne destek mahiyetinde Osmanlı Donanma-i Muavenet-i Milliye Cemiyeti yeniden devreye girmiş ve havacıların ihtiyacı olan deniz uçaklarını almak maksadı ile iane toplamaya başlamıştır. Aynı zaman diliminde Osmanlı deniz uçağı pilotları Çanakkale'de 41 adet keşif uçuşu gerçekleştirmiş, İtilaf güçlerinin askeri tesisleri, mayın tarama ve kömür gemileri bertaraf edilirken, boğaza dökülen mayınların yerleri de tespit edilmiştir.

1916 yılı aynı zamanda Osmanlı Deniz Havacılığı açısından yeniden yapılanma yılı olmuş ama bu yapılanma komutanlığı ileriye taşıyacağı yerde daha sınırlı bir çerçevenin içerisine adeta hapsedmiş, bu durum savaşın seyrini de deniz havacılığı anlamında olumsuz olarak etkilemiştir.

1917 yılında Osmanlı'da deniz uçaklarının sayısı arttığı gibi Rusların saldırısı sayısı da doğru oranda artış göstermiştir. Ancak Osmanlı Deniz Hava Gücü bu saldırılara Rusların denizaltısını batırarak ve avcı uçaklarını düşürerek karşılık vermiştir.

Kurum, 1918 yılına geldiğinde adını Kuva-yi Havaiye Müfettişliği şeklinde değiştirse de başında yönetici olarak gene Bnb. Erich von Serno bulunmuştur. Bnb. Erich von Serno tarafından savaş müddetince, kara ve deniz havacılarından mürekkep 18 bölüklük cephe keşif ve bombardıman gücü meydana getirilmiştir.

Almanlar, savaş devam ederken 300'den fazla uçağı Osmanlı Devleti'ne satmışlardır. Bu uçaklar hava teknolojisinin gerisinde kalmış, Alman pilotların uçmaktan kaçındığı savaş araçlarıdır. Dönemin en iyi uçağı olarak lanse edilen Fokker tipi uçaklar Osmanlı envanterine çok sonra girmiştir. Bu uçakların varlığı savaşın seyrini belirli bir müddet mutlaka değiştirmiş ve bu sayede önemli bir savaş aracı olarak tarih sahnesindeki yerini almıştır.

Millî Mücadele dönemine ise, yeterli uçak ve personelin olmaması deniz havacılığının Anadolu'nun savaş haline müdahalesini önlemiştir. Fakat az olan uçak ve personele rağmen yürütülen keşif, taşıma, muhaberat ve savunma faaliyeti yine de Türk deniz uçakçılığının geleceğı açısından önemli aşamalar olarak değerlendirilebilir.

KAYNAKÇA**ARŞİV BELGELERİ****GENELKURMAY ASKERİ TARİH VE STRATEJİK ETÜT DAİRE BAŞKANLIĞI ARŞİVİ (ATASE)**

ATASE Arşivi, BDH-1, 09. 01.1334, Kl.: 1421 Dos.: 148

ATASE Arşivi, 13 ŞB. UMUR-U HAVAIYE MÜFETTİŞLİĞİ, 04.11.1333, KL.: 1395, Dos.: 30-34

ATASE Arşivi, K: 51, G:103, B:103-1 (22.12-1334)

ATASE Arşivi, İSH 9-A, Kutu: 500, G: 154, Fih: 30, 30-1, 30-2, sıra: 6107, 21.06.1336

ATASE Arşivi, Kl: 1441, Dos: 250, A1/13, D 2, Fih: 13

BAŞBAKANLIK OSMANLI ARŞİVİ

Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Y.PRK.ASK. Kutu No: 254, Gömlek No: 8, Belge No: 1, 29.12.1325

BOA, Y.A.HUS. Kutu No: 521, Gömlek No: 154 Belge No: 1, 27 Nisan 1326

BOA, HR.SFR. (3), Kutu No: 656, Göm. No: 1, Belge No:1, 9 Ocak 1912 (1328)

BEO, Kutu No: 4013, Gömlek No: 300907, Belge No: 1 (21 Şubat 1327)

BEO, Kutu No: 4013, Gömlek No: 300924, Belge No: 1-2 (23 Şubat 1327)

BEO, Kutu No: 4190, Gömlek No: 314180, Belge No: 1 (27 Teşrin-i Sani 1327)

BOA, MV. Kutu No: 186, Gömlek No: 36, Belge No: 1, 5Şubat 1329

BOA, MV. Kutu No: 234, Gömlek No: 150, Belge No: 1 A, 17 Cemazüyel-Evvel 1332 ve 31 Mart 1330

BOA, A.) MTZ. (5), Kutu No: 39, Gömlek No: 30, Belge No: 1 13 Mayıs 1330

BOA, DH. EUM.THR. Kutu No: 78, Gömlek No: 30, Belge No: 1 15
Temmuz 1330

BEO, Kutu No: 4330, Gömlek No: 324700 Belge No. 1 (Harbiye id/54-1)

BOA, İ.TAL. Kutu No: 483, Gömlek No: 13 Belge No: 1, 04.06.1331

TÜRK İNKILAP TARİHİ ENSTİTÜSÜ (TİTE)

Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Arşivi (TİTE), Sıra No: 42, Kutu No:
214, Belge No: 15, (28.07.1325) (10.08.1909)

Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Arşivi (TİTE), Sıra No: 60, Kutu No:
228, Belge No: 18, (28.10.1325) (10.11.1909)

Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Arşivi (TİTE), Sıra No: 73, Kutu No:
226, Belge No: 5, (15.12.1325) (28.12.1909)

Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Arşivi (TİTE), Sıra No: 154, Kutu
No:219, Belge No:10, (26.05.1326) (08.09.1910)

Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Arşivi (TİTE), Sıra No: 341, Kutu
No:219 Belge No:6, (09.01.1328) (08.01.1912)

Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Arşivi (TİTE), Sıra No: 356, Kutu
No:219, Belge No:1, (17.02.1328) (01.03.1912)

Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Arşivi (TİTE), Sıra No: 1110, Kutu
No:271, Belge No:26, (24.10.1331) (06.11.1915)

MECLİS CERİDELERİ

TBMM Zabıt Ceridesi; C:10, İ:34, Dev.: 1, İç. Sen:2 (16.5.1337)

TBMM Zabıt Ceridesi, C:9, İ:5, Dev.: 1, İç Sen.:3 (9 Mart 1921)

GAZETELER

Milliyet, “Osmanlı Tayyare Bölüğü Geri Gelecek”, 21.08.2017

Ereğli Önder,”Ereğli Uçak Yapacak”, 21 Ağustos 2017

BASILİ ESERLER

Aydar; Orhan, **Uçan Süvariler**, Ankara 1948.

Artuk, Nevzat, **Cemal Paşa (Ahmet Cemal)**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2008.

David, Pascoe, **Uçak**, (Çev: Levent Göktem), Optimist Yayınları, İstanbul 2003.

Faroz Ahmad, **İttihatçılıktan Kemalizme**, Kaynak Yayınları, 7. Bsm., İstanbul 2014

Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı, **Birinci Dünya Harbi C.IX Türk Hava Harekâtı**, Yay. No:3, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1969.

Higham; Robin, **Hava Gücü: Özlü Bir Tarih**, ATASE Yay., Ankara 1983, s.39

Karadoğan, Umut C., **Modern Türkiye'nin Kuruluşunda Donanma (1914-1925)**, Yaklaşım Kitabevi, Ankara 2013.

Kinross, Lord, **Osmanlı İmparatorluğun Yükselişi ve Çöküşü**, (Çev: Meral Gaspralı), 4. Bsm., Altın Kitaplar, İstanbul 2012

Kural, Fethi, **Kurtuluş Yıllarında Türk Askeri Belgeleri**, 1909-1913, Hv. Bas. ve Neş. Müd., Ankara 1974.

Kurter, Ajun, **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi I**, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, Ankara 2002.

Kress, Von, **Son Haçlı Seferi Kuma Gömülen İmparatorluk**, Çev. Tahir Balaban, Yeditepe Yayınları, 2.Baskı, 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.

Lorey, Hermann, **Türk Sularında Deniz Harekâtı**, (Çev. Tacettin Talayman), C II, Deniz Basımevi, İstanbul 1946

Keyüsk, Mazlum, **Türk Havacılık Tarihi (1914-1916)**, C I, Uçuş Okulları Basımevi, Eskişehir 1951

—————; **Türk Havacılık Tarihi (1914-1916)**, C II, Uçuş Okulları Basımevi, Eskişehir, 1952.

Giray, Muharrem, **Türk Tayyareciliğinin Tarihi**, İstanbul (tarihsiz).

Müderrişoğlu, Alptekin, **Kurtuluş Savaşı'nın Mali Kaynakları**, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 1990.

Işın, Mithat, **İstiklâl Harbi Deniz Cephesi**, İstanbul 1946.

İskender Tunaboşlu, **Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Yavuz (Goeben) Zırhlısı**, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2006.

Özçelik, Selahattin, **Donanma-yi Osmani Muavenet-i Milliye**, TTK Yayınları, Ankara 2000.

Sarp, İrfan, **Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları**, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yay., Ankara 1986.

Tarman; Sıtkı, **Türk Havacılık Tarihi (İstiklâl Harbi) 1918-1923**, C II, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, Eskişehir 1953.

Tengüz, Hüsnü, **Osmanlı Bahriyesinin Mazisi**, C 1, İDO Yayınları, İstanbul 1995.

Türk İstiklal Harbi; Batı Cephesi III. Kısım, Genelkurmay Başkanlığı Yayınevi, Ankara 1999.

Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi, (Saim Besbelli) C V., Genelkurmay Başkanlığı Yayınevi, Ankara 1964.

Verel, Oktay, **İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir**, C I, Türk Hava Kurumu Yayınları 3, İstanbul 1985.

Yağın, Osman, **Türk Hava Gücü Kuruluşu, İlk Seferleri ve Yükselişi (1911-1950)**, İşbankası Yayınları, İstanbul 2017.

Kansu Yavuz-Sermet Şensöz-Yılmaz Öztuna, **Havacılık Tarihinde Türkler**, C I, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, Ankara 1971.

Özdemir Yaşar; **Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey**, Hv. Bas. ve Neşr., Ankara 1981.

Yene Bill, **The History Of U.S. Air Force**, Hong Hong 1984.

Yıldız, Gültekin, **Dünya Savaşı Tarihi Osmanlı Askeri Tarihi Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri 1792-1918**, Timaş Yay., İstanbul 2013.

Sarıhan, Zeki, **İstiklâl Savaşı Günlüğü**, C IV, TTK Basımevi, Ankara 1996.

SÜRELİ YAYINLAR

Alaysa, H. Fikret, “Türk Hava Kuvvetleri”, **Türk Kültürü Dergisi**, S 22, Ordu Sayısı, Ankara 1964, s.57-69.

Aydar, Orhan, “Deniz Tayyareciliğimizin İlk Günleri”, **Havacılık ve Spor Dergisi**, S 367, Mayıs 1946, s. 3-23.

Aydın, Abdurrahim Fahimi, “Tayyareden Uçağa: Milli Hava Sanayinin Kuruluşunda Türk Halkının Yaptığı Bağışlar”, **Karadeniz Araştırmaları**, S 31, Güz 2011, s.51-84.

Bora, Kutluhan, “Türk Deniz Havacılığının 100. Yılı”, Savunma ve Havacılık Özel Sayı, **Deniz Kuvvetleri Komutanlığı**, Ankara Haziran 2014, s.7-32.

—————, “Türk Deniz Havacılığının 100 Yılı”, **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, S 620, Eylül 2014, s.70-78.

Bozkurt, Abdurrahman, “Türk Hava Sahasının Belirlenmesi”, **Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, C 15, S 1, Edirne 2013, s.251-278.

Biçici, Mehmet, “Hatıratlarla Osmanlı Devleti’nin Savaşa Girişi”, **Gaziantep University Journal of Social Sciences (http://jss.gantep.edu.tr)**,13(3), 2014, s.693-722.

Dokur, Aydın, “I. Dünya Savaşı’nın Dönüm Noktası”, **Hayat Tarih Mecmuası**, C II, S 12, İstanbul 1969, s. 58-69.

Özcan, Sonnur Emine, “Çanakkale Savaşlarında Kullanılan Havacılık Teknolojisi”, **Bilim ve Teknik e-Dergisi (TÜBİTAK)**, Ankara Nisan 2013, s.52-56.

Ethem, “Cihan Harbinde Tayyarecilik”, **Deniz Mecmuası**, C 43, S 322, İstanbul 1931, s. 101-112.

Kayabalı-Arslanoğlu, “Türk Hava Kuvvetleri”, **Türk Kültürü**, S 116, C 10, Ankara 1972, s.472-503.

Karadoğan, Umut C., “Milli Mücadele Yıllarında Türk Bahriyesinin Durumu ve Faaliyetleri”, **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**, C XXVIII, S 81, Ankara Kasım 2011, s.603-649.

Keser, Ulvi, “I. Dünya Savaşı’nda Kıbrıs’ta Hava Faâliyetleri”, **Hava Kuvvetleri Dergisi**, C 344, Ankara 2003, s. 6-26.

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, s. 302-317.

“Tayyare Şehitlerimiz”, **Tayyare Cemiyeti Mecmuası**, Ahmet İhsan Matbaası, 1 Şubat 1926, s.8-22.

Tunaboylu, İskender, “Midilli’nin Sonunu Hazırlayan İmroz Harekatı”, **Studies Of The Ottoman Domain**, C 3, S 4, Şubat 2013, s. 37-49.

Yalçın, Osman, “Havacılık ve Hava Gücünün Doğuşu, Birinci Dünya Savaşına Etkisi”, **Atatürk Yolu**, S 59, Ankara Güz 2016, s.181-236.

Yılmaz, Duygu, “Dünyanın ilk Siyahi Pilotu ve Nesiller Boyu Havacı Bir Ailenin Olağanüstü Öyküsü”, **NTV Tarih**, S 26, İstanbul Mart 2011, s.28-32.

TEZLER VE ANSİKLOPEDİLER

Çelik, Ahmet, **II. Meşrutiyet Döneminde Türk Hava Kuvvetleri**, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Ens., Konya, 2004, (Yayınlanmamış Yük. Lis. tezi).

Yalçın, Osman, **Türk Hava Harp Sanayi Tarihi**, Gazi Üniv. Sos. Bil. Enst. Ankara, 2008, (Doktora Tezi).

İNTERNET KAYNAKLARI

<http://www.shazinem.net/hava-kuvvetleri/53761-albay-salim-ilkucan>
(Erişim Tarihi: 22.11.2017)

hv1317.html#ixzz4ruI0u0zr (Erişim Tarihi: 22.11.2017)

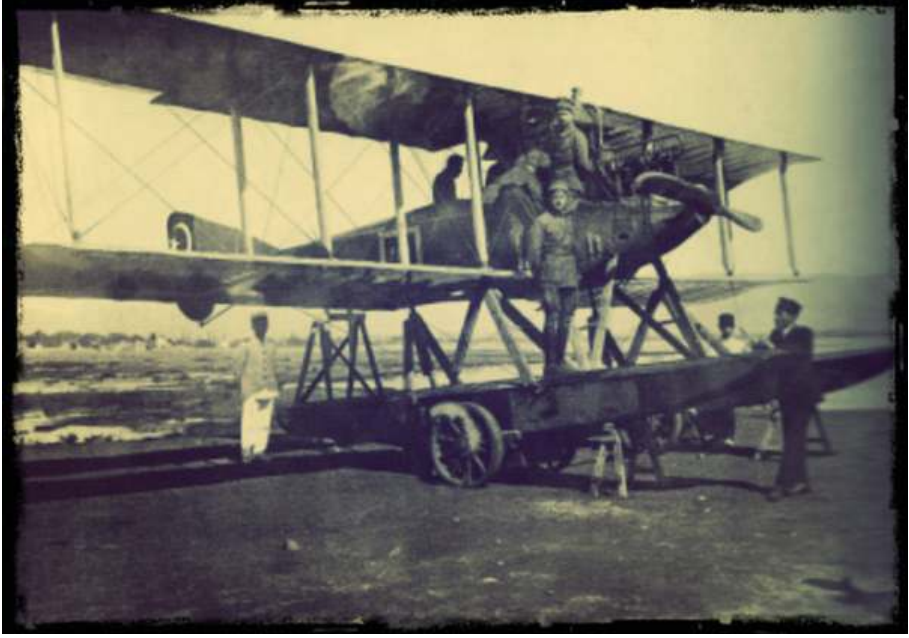
www.havaciyiz.com/Tarih11-Dogus3a.htm (Erişim Tarihi: 22.11.2017)

archive.li/JPLbr (Archive.is (webpage capture) (Erişim Tarihi: 22.11.2017)

www.havaciyiz.com/KurSav03.htm (Erişim Tarihi: 23.11.2017)

www.canakkaledebugun.com (Erişim Tarihi: 06.12.2017)

EK-1



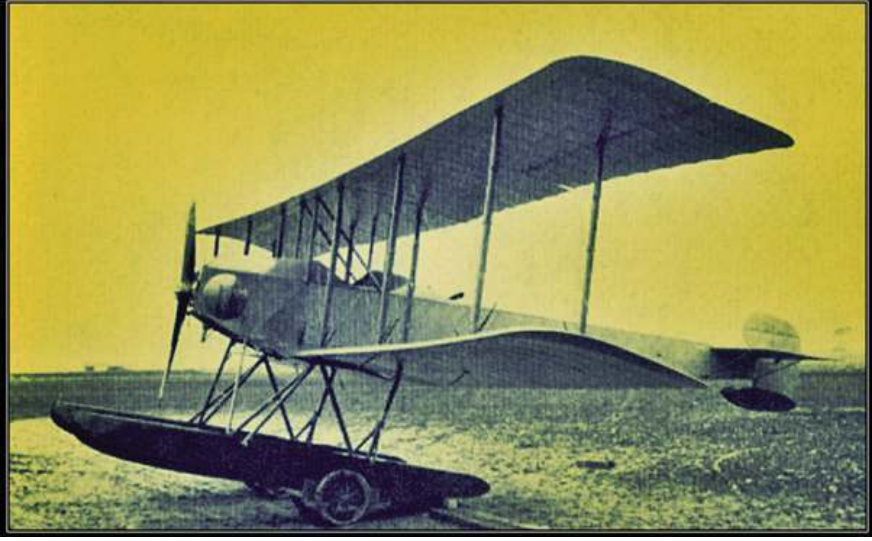
TÜRK DENİZ UÇAĞI

EK-2



ALMAN GOTHA WD 2 DENİZ UÇAĞI

EK-3



ALMAN GOTHA WD 1

EK-4



İNGİLİZLERE AİT BİR DENİZ UÇAĞI