İSTANBUL MEDENİYET ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
TARİH ANABİLİM DALI

İkinci Dünya Savaşı'nda Amerika Birleşik Devletleri Hava Kuvvetlerinin Zırhlı Harekatlardaki Rolü

Yüksek Lisans Tezi

Fikret Yıldız

Haziran 2025

İSTANBUL MEDENİYET ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
TARİH ANABİLİM DALI

İkinci Dünya Savaşı'nda Amerika Birleşik Devletleri Hava Kuvvetlerinin Zırhlı Harekatlardaki Rolü

Yüksek Lisans Tezi

Fikret Yıldız

Danışman

Prof. Dr. Mehmet Mert Sunar

Haziran 2025

TEZ JÜRİSİ ONAYI

Fikret Yıldız tarafından hazırlanan İkinci Dünya Savaşı'nda Amerika Birleşik Devletleri Hava Kuvvetlerinin Zırhlı Harekatlardaki Rolü" başlıklı bu Yüksek Lisans Tezi, Tarih Anabilim Dalı'nda hazırlanmış ve jürimiz tarafından kabul edilmiştir.

JÜRİ ÜYELERİ **İMZA**

Tez Danışmanı:

Prof. Dr. Mehmet Mert Sunar

İstanbul Medeniyet Üniversitesi

Üyeler:

Prof. Dr. Recep Karacakaya

İstanbul Medeniyet Üniversitesi

Prof. Dr. Ramazan Erhan Güllü

İstanbul Üniversitesi

Tez Savunma Tarihi: 24/ 06/ 2025

BEYANLAR

Yazım ve Kaynak Gösterme Kılavuzu Beyanı

Danışmanlığımda yazılan bu tezin Chicago yazım ve kaynak gösterme kılavuzunda belirtilen kurallara uygun olarak yapılandırıldığı ve bu kılavuzun dipnot kaynak gösterme standartlarının bu tezde tutarlı olarak uygulandığı tarafımdan incelenerek teyit edilmiştir.

İmza

Prof. Dr. Mehmet Mert Sunar

Etik İlkelere Sadakat Beyanı

Hazırladığım bu tezin tamamen kendi çalışmam olduğunu, akademik ve etik kuralları gözeterek çalıştığımı ve her alıntıya kaynak gösterdiğimi beyan ederim.

İmza

Fikret Yıldız

ÖZET

İkinci Dünya Savaşında Amerika Birleşik Devletleri Hava Kuvvetlerinin Zırhlı Harekatlardaki Rolü

Yıldız, Fikret

Yüksek Lisans Tezi, Tarih Anabilim Dalı

Danışman: Prof. Dr. Mehmet Mert Sunar

Haziran 2025

Bu tez, İkinci Dünya Savaşı'nda Amerika Birleşik Devletleri Hava Kuvvetlerinin zırhlı operasyonlarındaki rolünü incelemektedir. Bu tezde önce Birinci Dünya Savaşı'nda Amerikan hava ve zırhlı kuvvetlerinin durumu ve ortak operasyon yapma fikrinin doğuşu üzerinde durulacak, ardından iki dünya savaşı arası dönemdeki askeri ve bürokratik çevrenin hava ve zırhlı unsurlara bakış açıları, endüstriyel ilerleme ve ekonomik gücün bu unsurların geliştirilmesi üzerindeki etkisi ve ortak operasyon yapma fikrinin teorik altyapısı üzerine odaklanılacaktır. Tezin temel altyapısı oluşturulduktan sonra ortak zırhlı ve hava operasyonlarının pratikte nasıl işlediğini ve muharebe sahasında efektifliği İkinci Dünya Savaşı'ndaki Amerikan askeri harekatları üzerinden incelenecektir. Savaş sürecinde Amerikalıların katıldığı bütün askeri harekatlar ele alınmayacak, bunlar arasından seçilen Kuzey Afrika'daki Meşale Operasyonu, Pasifik Cephesi, Normandiya Çıkarması, Kobra Operasyonu ve Bulge Muharebesi sırasında gerçekleştirilen hava ve zırhlı birlik operasyonlarına odaklanılacaktır. Bu tezin ana hedefi, hava kuvvetlerinin muharebe sahasında bulunan tanklar başta olmak üzere zırhlı birliklerle nasıl bir koordinasyon ve strateji içerisinde bulunduğu, bu operasyonların nasıl hayata geçirildiği, operasyon sırasında hangi strateji ve taktiklerin kullandığı, düşman kuvvetlerin bu hava ve zırhlı unsurlara karşı nasıl önlemler aldığı ve hava kuvvetlerinin zırhlı birliklere verdiği bu desteğin muharebe alanına ve savaşın genel gidişatına nasıl etki ettiğini araştırmaktır. ayrıca Amerika Birleşik Devletleri'nin İkinci Dünya Savaşı sırasında kullandığı tanklar ve uçaklarının teknolojik durumları, kabiliyetleri, teknik özellikleri ve dönemin hava hakimiyeti ve yakın hava desteği anlayışı gibi hususların teorik ve pratik açıdan hava kuvvetleri ve zırhlı birlik koordinasyonu ve doktrinine nasıl bir etki ettiği incelenmeye çalışılacaktır

Anahtar Kelimeler: Hava Kuvvetleri, Zırhlı Birlikler, İkinci Dünya Savaşı, Ortak Operasyon, Yakın Hava Desteği.

ABSTRACT

The Role of the United States Air Force in Armored Operations During World War II

Yıldız, Fikret

Master's Thesis, Department of History

Supervisor: Title, Prof Dr. Mehmet Mert Sunar

June 2025

This thesis investigates the significant role of the United States Air Forces in armored operations during World War II. It begins by thoroughly examining the status of U.S. air and armored forces in World War I and the historical origin of joint operations between these two critical military elements. Next, it explores the interwar period in detail, focusing on the evolving military and bureaucratic perspectives, the impact of industrial development, and economic growth, as well as the theoretical foundations that shaped air-armored cooperation and joint operational doctrines. After establishing this theoretical and historical framework, the thesis analyzes selected joint operations during World War II. These include key campaigns such as Operation Torch in North Africa, the Pacific Theater engagements, the Normandy Invasion, Operation Cobra, and the Battle of the Bulge. The study centers on how air forces effectively coordinated with armored units, particularly tanks, examining the strategies and tactics employed during these operations. It also investigates enemy countermeasures against these combined forces and evaluates the overall impact of air support on battlefield effectiveness, operational success, and the broader progress of the war.Furthermore, the thesis provides an in-depth examination of the technological capabilities, equipment, and technical specifications of the tanks, fighter planes, and bombers employed by the U.S. during this period. It also considers how contemporary concepts of air superiority and close air support influenced both the theoretical doctrines and practical coordination of air and armored forces, ultimately shaping the combined arms warfare that defined much of the Second World War's combat operations.

Keywords: Air Force, Armored Units, World War II, Joint Operations, Close Air Support.

İÇİNDEKİLER

Kısaltmalar iii

Tablo Listesi.....iiv

Harita Listesi v

Giriş 1

1. Bölüm: İkinci Dünya Savaşı Öncesi Amerikan Hava ve Zırhlı Kuvvetleri.....6

1.1 Birinci Dünya Savaşı'nda Amerikan Hava Kuvvetlerinin Gelişimi 6

1.2 Birinci Dünya Savaşı Sırasında Amerikan Zırhlı Kuvvetlerinin Gelişimi....13

1.3 Birinci Dünya Savaşı'nda Amerikan Hava ve Zırhlı Birliklerinin Ortak Harekatları.....16

1.4 İki Dünya Savaşı Arası Dönemde Amerikan Hava ve Zırhlı Kuvvetlerin Gelişimi.....18

1.4.1 Askeri Havacılıktaki Teknolojik Gelişimler.....18

1.4.2 Tank ve Zırhlı Araçlardaki Teknolojik Gelişmeler.....20

1.4.3 Askeri-Bürokratik Değişimler.....21

1.5 Endüstriyel Gelişim ve Ekonomik Gücün Ortak Operasyonlar Üzerine Etkileri 23

2. Bölüm: İkinci Dünya Savaşı'nın Başlangıcı ve Amerikan Ordusunun Yapılanması 27

2.1 Pearl Harbor Baskını ve Birleşik Devletlerin Savaşa Katılması.....27

2.2 Hava ve Zırhlı Kuvvetler Arasındaki Koordinasyon, Ortak Operasyonların Şekillenmesi ve Bunlara Yönelik Doktrinler.....31

2.2.1 Askeri-Bürokratik Yapılanma ve Planlar.....31

2.2.2 Müttefiklerle İş birliği.....35

2.2.3 Zırhlı Birlikler ve Hava Kuvvetlerinde Doktrinler 36

2.3 Amerikan Ordusunda Kullanılan Tank ve Uçak Modellerinin Teknik Özellikleri ve Operasyonlara Etkisinin Analizi 50

2.3.1 Savaş Sırasında Kullanımda Olan Amerikan Tankları 50

2.3.2 Savaş Sırasında Kullanımda Olan Önemli Uçak Modelleri.....55

3. Bölüm: Savaş Sürecinde Öne Çıkan Hava Destekli Zırhlı Operasyonlar 59

3.1 Meşale Operasyonu.....59

3.1.1 Müttefik Planları ve Harekâtın Çerçevesi.....59

3.1.2 Müttefik Hava Kuvvetlerinin Operasyona Hazırlık Süreci.....61

3.1.3 Operasyon Sırasında Mihver Kuvvetlerin Durumu 63

3.1.4 Müttefik Kuvvetlerin Durumu 65

3.1.4.1 Batı Görev Gücü....65
3.1.4.2 Kuzey Taarruz Grubu....66
3.1.4.3 Merkez Taarruz Grubu....67
3.1.4.4 Güney Taarruz Grubu....68
3.1.5 Çıkarma Sırasında Hava Kara Koordinasyonu ve Efektifliği....68
3.2 Pasifik Cephesi....70
3.3 Normandiya Çıkarması....74
3.3.1 Operasyonel Hazırlık....74
3.3.2 Neptün Operasyonu....79
3.4 Kobra Operasyonu....86
3.4.1 Planlama....86
3.4.2 Zırhlı Düzen Koruması (Armored Column Cover)....90
3.4.3 Operasyon....92
3.5 Bulge Muharebesi....100
3.5.1 Planlama....100
3.5.2 Operasyon....104
Sonuç....111
Kaynakça....120

Kısaltmalar

ACC: Zırhlı Kol Koruması

ACTS: Hava Kuvvetleri Taktik Okulu

AEF: Amerikan Seferi Kuvvetleri

AFQH: Kuzey Afrika Merkez Karargâhı

ASP: Hava Destek Müfrezesi

AWPD: Hava Savaş Planlama Dairesi

FM: Saha Yönetmeliği

GHQ: Genel Karargâh/Genel Komuta Merkezi

IMP: Sanayi Seferberlik Planı

ISR: İstihbarat, Gözetleme, Keşif

LCM: Orta Boy Çıkarma Gemisi

LCT: Büyük Boy Çıkarma Gemisi

LCVP: Küçük Boy Çıkarma Gemisi

LVT: Paletli Çıkarma Aracı

PMP: Koruyucu Seferberlik Planı

PMP: Koruyucu Seferberlik Planı

RAF: Kraliyet Hava Kuvvetleri

TAC: Taktiksel Hava Komutanlığı

USAAC: Amerika Ordu Hava Kolordusu

USAAF: Amerikan Ordu Hava Kuvvetleri

USS: Amerika Birleşik Devletleri Gemisi

WPD: Savaş Planlama Dairesi

WRP: Savaş Kaynakları Kurulu

Tablo Listesi

Tablo 1: Amerika Birleşik Devletleri'nin Ve Dönemin Diğer Güçlerinin Yıllara Göre Askeri Üretimi 25
Tablo 2: M4A2 Sherman'ın Tankı Teknik Özellikleri.....51
Tablo 3: M26'in Pershing Teknik Özellikleri 52
Tablo 4: M18 Hellcat Teknik Özellikleri 54
Tablo 5: M36 Jackson'ın Teknik Özellikleri 54
Tablo 6: P-51 Mustang'in (D varyasyonu) Teknik Özellikleri 55
Tablo 7: P-47 Thunderbolt'un Teknik Özellikleri 56
Tablo 8: A-20'un Havoc Teknik Özellikleri 57
Tablo 9: A-26 Invader'ın Teknik Özellikleri 58
Tablo 10: 6 ve 11 Haziran arası Neptün Operasyonu'nda Amerikan Muharebe Düzeni 81
Tablo 11: Neptün Operasyonu'nda Müttefik Kuvvetlerin Askeri Yapısı 83
Tablo 12: Kobra Operasyonu Sırasında 9. TAC Tarafından Yok Edilen Düşman Ekipmanları.....98
Tablo 13: Bulge Muharebesi'nde Bulunan Amerikan Hava ve Kara Birimleri 102

Harita Listesi

Harita 1: Meşale Operasyonu Harekât Haritası.....61
Harita 2: Meşale Operasyonu Sırasındaki Konvoy Rotaları. 63
Harita 3: Iwo Jima Harekât Planı 73
Harita 4: 6 Haziran 1944 tarihinde Batı Cephesi'nde Alman Birlikleri.....77
Harita 5: 24 Temmuz Tarihinde Müttefik Cephesi 88
Harita 6: Kobra Operasyonu'nda Birliklerin Saldırı Bölgeleri ve İlerleme Yolları 96
Harita 7: Bulge Muharebesi ve Cephe Hattı 104

Giriş

Tarihsel süreç içerisinde insan dahil tüm canlıların bir yaşam mücadelesi içerisinde olduğunu görmekteyiz. Bu mücadeleler insanlar tarafından güç, din, ideoloji, intikam, korku ve bazen de sadece hayatta kalmak için verilmiş ve tarih boyunca toplulukların ve ülkelerin bitmek bilmez bir savaş döngüsünün içerisine girmesi ile sonuçlanmıştır. Taraflar, bu verilen savaşlarda galip gelmek için devamlı bir inovasyona ihtiyaç duymuşlardır ve askeriye burada öncelik konumuna yerleştirilmiştir. Askeri alandaki icat, keşif ve gelişmeler sadece teknolojik açıdan değil, askeri strateji ve taktikler, toplumsal yapı, kanunlar ve gündelik hayattaki pratikleri de içine alan geniş bir alanı kapsamaktadır. İcatlar ve keşifler vasıtası ile ilerlemeyi başaramayanlar tarihi açıdan önemsiz konuma itilirken, sağlayan tarafların ise tarihi ve dünyayı şekillendirme fırsatını yakaladıkları görülmektedir. İnsanlık tarihinde gerçekleşen keşif ve icatların birçoğunun savaşlar sırasında gerçekleşmesi özellikle Endüstri Devrimi sonrası dönemde karşımıza çıkan bir gerçekliktir. Bu gelişimler 19. ve 20.yüzyılda tavan yaparak birçok yeni alet, araç ve makinanın icat edilmesini sağlamıştır. Bu makinalardan belki de en önemlisi, insanların tarih içerisinde her zaman hayali olan uçmayı sağlayan uçaklardı. Uçaklar kısa bir süre içerisinde askeri otoriteler tarafından savaş makinalarına çevrilmiş ve bu savaş makinaları süreç içerisinde birçok inovasyon geçirmiştir. Birinci Dünya Savaşı'ndan itibaren uçaklar bir hava unsuru olarak muharebe sahalarında baş göstermiştir. Bu süreç içerisinde hem sivil hem de askeri otoriteler bu yeni icadın muharebe sahasında nasıl kullanılacağı veya kullanılması gerekip gerekmediğini tartışırken, aynı süreçte insanlık, savaşın getirdiği başka bir inovasyon olan tanklarla tanıştı. Birinci Dünya Savaşı sırasında ateş gücü ve zırh koruması sayesinde tanklar, günümüzle karşılaştırdığımızda oldukça ilkel durumda olsa da muharebe sahasına büyük bir etki bıraktı. Bu dönemde birçok askeri otorite, uçakların ve tankların muharebe sahasında nasıl kullanılacağıyla alakalı bir fikir birliği sağlayamasa da tanklar ve uçaklar alanında inovasyonlar devam etti. İkinci Dünya Savaşı'nda ise tanklar ve uçaklar bir arada ortak harekatlarda kullanılarak birçok muharebede ve cephede tarafların zafere ulaşmasını sağlayan ana unsurlar haline geldiler. Amerika Birleşik Devletleri ise bu konuda ileri çıkan devletlerden biriydi.

Bu tez Amerika Birleşik Devletleri örneğinde İkinci Dünya Savaşı sırasında hava unsurlarının, zırhlı harekatlarda nasıl bir etkisi olduğunu ve bu iki birimin koordineli operasyonlarının nasıl bir gelişim izlediğini inceleyecektir. Ana amaç öncelikle İkinci Dünya Savaşı sırasında böyle bir koordinasyonun var olup olmadığını belirlemek, ardından ise hava unsurları ve zırh birlikler hakkında o dönemde geliştirilen doktrinler ile bu birliklerin muharebe sahasında izledikleri genel stratejileri ve taktikleri incelemektir. Tezin bir diğer amacı da endüstriyel güç ile sivil ve askeri bürokrasinin bu koordinasyon üzerindeki etkilerini ele almaktır.

Bu tezin ana odağını oluşturan soru, hava unsurları ve zırhlı birliklerin arasındaki koordinasyonun muharebelerin kazanılmasında nasıl ve ne kadar rol oynadığıdır. Hava kuvvetleri ve zırhlı birliklerin koordinasyonu ve entegrasyonunun muharebelerde ve genel olarak savaşta başarısı ve bu başarının büyüklüğü, üzerinde durulması gereken bir konudur. Özellikle hava ve zırhlı birliklerin ortak operasyonlarının nasıl şekillendiği, teknik açıdan kullanılan ekipmanların sınırlarının bu operasyonları nasıl etkilediği, bu operasyonlar için hangi tür doktrinler üzerine çalışıldığı ve bu süreçte komuta kademesi başta olmak üzere askeri otoritelerin bu gelişime nasıl yanıt verdiği bu çalışmada ele alınmaya çalışılacaktır. Bu konu çerçevesinde Amerika Birleşik Devletleri'nin seçilmesinin sebebiyse dönemin en büyük endüstriyel gücü olmasının yanında, hava unsurları açısından savaş sürecinde en güçlü ülke olmasıdır. Aynı zamanda Amerika Birleşik Devletleri'nin, hava gücü alanında günümüze kadar devam eden üstünlüğü ve muharebe sahasında yakın hava desteğini zırhlı birliklerle koordineli ve efektif kullanabilmesi bu tip bir üstünlüğün nasıl kurulduğunun araştırılmasını cazip kılmaktadır.

Tez için geniş bir yelpazeyle yayılan bir kaynak havuzu kullanılmaya çalışılmıştır. Çalışmada kullanılan birinci el kaynaklar arasında ilk sırada İkinci Dünya Savaşı öncesi ve savaş sırasında yayınlanmış saha yönetmelikleri (*Field Manuals* [FM]) gelmektedir. Bu saha yönetmelikleri Amerikan Savaş Bakanlığı tarafından yayınlanmış olup, dönemin uygulamadaki askeri doktrinleri ve eğitimlerini açıklayan en önemli kaynaklardır. Bu kaynaklar askerlerin ve birliklerin sahada nasıl hareket edeceğini, hangi taktik ve stratejiler üzerinden ilerleyeceğini gösterdiği için büyük bir önem taşımaktadır. Tez için önemli olan başka bir birinci el kaynaksa Savaş Bakanlığı tarafından yayımlanmış olan, *M4 Sherman, P-47 Thunderbolt* gibi dönemin kullanımdaki tank ve uçaklarının özelliklerini ve kabiliyetlerini teknik olarak

açıklayan belgelerdir. Bu belgeler sayesinde sahada bulunan tank ve uçakların kabiliyetlerini öğrenerek muharebedeki performanslarını daha iyi bir şekilde açıklamamız ve anlamamız mümkün olmaktadır Birincil kaynak olarak çalışmada kullanılan diğer bir metin çeşidi ise savaş sonrası yazılan hatıratlardır. Örnek olarak General Patton'ın hatıratı "*War As I Knew It"*,[1] tezde yararlanılan önemli birinci el kaynaklardandır. Fakat tarih araştırmalarında kullanılan bütün kaynaklar gibi bu hatıratlara da temkinli yaklaşılması gerekilmektedir. Bu çalışmada kullanılan hatıratların çoğunun savaş sonrası yazılmış olması ve yazarlarının sadece güç, makam ve ün sahibi kimseler olarak değil aynı zamanda tarihin kazananları olarak tarihi kendi hatırladıkları ve istedikleri gibi şekillendirme eğilimleri karşısında dikkatli olunmalıdır. Bu sebeple bu çalışmada hatıratlar üzerinde durulacak olsa da bunlardan alınan bilgilerin diğer kaynaklardan doğruluğu teyit edilmiş bilgiler olmasına dikkat edilecektir. Doğruluğu teyit edilemeyen bilgiler araştırma içerisinde belirtilecek veya yer almayacaktır.

İkinci el kaynaklar açısından da tezde mümkün olabildiğince geniş bir havuzdan istifade edilmeye çalışılmıştır. İkinci el kaynaklar arasında Wesley Frank Craven ve James Lea Cate'in editörlüğünü yaptığı 1983 yılında hazırlanmış yedi ciltten oluşan "*The Army Airforces in World War 2"* [2] eseri önemli bir yer almaktadır. Bu yedi ciltlik eserin bu çalışma için en önemli ciltleri ikinci, üçüncü ve beşinci ciltlerdir. İkinci cilt 1942 tarihinden 1943 tarihindeki Pointblank Direktifine kadar olan bölümü kapsamaktadır. Bu bölümde Meşale Operasyonu ve Kuzey Afrika Cephesi'nin Müttefik Kuvvetler için nasıl sonlandığı hava kuvvetleri perspektifinden anlatılmaktadır. İlerleyen bölümlerde ise Husky Operasyonu'yla birlikte İtalya'nın işgalini ele alınmaktadır. 1944 ve 1945 tarihleri arası Avrupa Cephesi üzerinde duran üçüncü cilt Normandiya Çıkarması, Kobra Operasyonu ve Bulge Muharebesi'ni içerisinde barındırması sebebiyle tez için önemli bir kaynak niteliğindedir. Iwo Jima, gibi Pasifik Cephesi'nde önemli muharebeler, Japon anakarasına düzenlenen stratejik bombardımanlar saldırıları, 6 ve 9 Ağustos 1945 tarihlerinde atılan atom bombalarının incelendiği beşinci ciltten de bu çalışmada yararlanılmıştır. Steven J. Zaloga'nın İkinci

[1] George S. Patton, Jr. *War as I Knew It* (Boston: Bantam War Book, 1975).
[2] Wesley Frank Craven ve James Lea Cate, *The Army Air Forces in World War II* (Washington, D.C: Office of Air Force History, 1983).

Dünya Savaşını konu aldığı. "*Tank Battles of The Pacific War 1941-1945"*, [3] "*Breakout from Normandy"*,[4]. *"Armored Combat in the Normandy Campaign June-August 1944"*[5] adlı eserleri bu çalışmanın operasyonel kısma odaklandığı bölümde kara birliklerinin durumu ve hareketlerini araştırmak ve açıklamak için istifade edilen önemli eserlerdir. Bu çalışmada ikincil kaynak olarak öne çıkan diğer iki eser ise Michael Bechthold'un "*The Development of an Unbeatable Combination: US Close Air Support in Normandy"*[6] ile *Amerikan Tarihi Ordu Ofisi* tarafından yayımlanmış "Ninth Airforce: April to November 1944[7]" başlığını taşıyan çalışmalardır.

Bu çalışmada kullanılan diğer bir kaynak türü ise hava kuvvetleri ve zırhlı birliklerin ortak operasyon tarihi üzerinde yazılan tezlerdir. Bu tezler arasında ilk olarak Scoot. A. Hasken'in 2003 tarihinde Florida Teknoloji Enstitüsü'nde yazdığı *"A Historical Look At The Close Air Support"*[8] adlı yüksek lisans tezini önümüze çıkmaktadır. Scoot Hasken bu tezde yakın hava desteğini bir olaya veya bir döneme sınırlamayarak yakın hava desteğini, tarih içerisinde operasyonlar ve organizasyonlar üzerinde anlatmaktadır. Başka bir yüksek lisans teziyse Patrick Coffey'nin Maxwell hava üssünde yer alan Amerikan Hava Üniversitesinde 2011 tarihinde *yazdığı "The Evolutıon Of Integrated Close Air Support: World War II, Korea And The Future Of Air-Ground Combined Arms"* adlı yüksek lisans tezidir. Bu tez de Scoot Hasken'in tezinde olduğu gibi yakın hava desteğini ve kara hava yer koordinasyonunu tarihsel süreç içerisinde ele almaktadır. Tam bir benzerlik olmasa da tez içerisinde Kobra Operasyonu'nun incelenmesi sebebiyle 2019 tarihinde Michael Taylor'ın U.S. Army Command and General Staff College'da yazdığı *Operational Art Within a Large-Scale Combat Operation: Operation Cobra* [9]adlı monografi de belirtilmesi gerekmektedir. Son olarak Ian Robert Gooderson'un King's College'da 1994 tarihinde yazdığı *Allied*

[3] Steven J. Zaloga, *Tank Battles of The Pacific War 1941-1945* (Hong Kong: Concord Publication Company, 1995).
[4] Steven J. Zaloga ve Tony Bryan, *Operation Cobra 1944: Breakout from Normandy* (Oxford: Osprey Publishing, 2001).
[5] Zaloga ve Balin, *D-Day Tank Warfare. Armored Combat in the Normandy Campaign June-August 1944* (Hong Kong: Concord Publication Company, 1994).
[6] Michael Bechthold, "The Development of an Unbeatable Combination: US Close Air Support in Normandy," *Canadian Military History* 8, no.1 (1999). https://scholars.wlu.ca/cmh/vol8/iss1/2/.
[7] Army Air Force Historical Studies, *Ninth Airforce: April to November 1944* (Alabama: Army Historical Office).
[8] Scott A. Hasken, "Historical Look at Close Air Support" (Yüksek Lisans Tezi., Florida Institute of Technology, 2003).
[9] Maj. Michael Taylor, "Operational Art Within a Large-Scale Combat Operation: Operation Cobra" (Yüksek Lisans Tezi., General Staff College, 2019).

Close Air Support, 1943-1945 [10]adlı bir tez bulunmaktadır fakat bu teze dijital ortamdan erişim sağlanamamaktadır.

Tezin konusuyla alakalı Türkiye'de yapılan çalışmalara bakıldığında ise ne yazık ki yeterli bir tablo öne çıkmamaktadır. Türkiye'de yapılan hava kuvvetleri çalışmalarının çoğunluğu Birinci Dünya Savaşı, Kurtuluş Savaşı ve Cumhuriyet Dönemi için yapılmış çalışmalardan oluşmaktadır. Tezin konusu açısından Amerika Birleşik Devletleri'ni kendine odak noktası almasa da tarihsel dönemi incelemesi açısından bir çalışma öne çıkmaktadır. Bu çalışma Sıtkı Egeli'nin "*Hava Gücünün Tarihi Gelişimi: Nitelikler, Bileşenler, Görevler ve Etkinlik Açısından Bir Değerlendirme"* [11] adlı eserdir. Bu eser Birinci Dünya Savaşı öncesi dönemden insansız hava araçlarına kadar olan süreyi sade bir şekilde anlatan bir makaledir. Özellikle organizasyon ve teorik bakımdan Türkçe literatür için önemli bir kaynaktır. Türkçe çevirilere bakıldığında ise ne yazık ki yeterli derecede Türkçe çeviri bulunmamaktadır. Bu tez Amerika Birleşik Devletleri'nde zırhlı birliklere sağlanan yakın hava desteğinin savaşın sonucuna ve genel etkisini tarihsel süreç içinde inceleyerek başarılı bir örneğin kökenlerini ortaya koymayı amaçlamaktadır. Bu amaç doğrultusunda ortak operasyonların tarihsel süreç içerisinde nasıl bir şekilde evrim geçirdiği, teknolojik gelişimin bu sürece nasıl bir katkı sağladığı, ortak operasyonların nasıl bir başarı oranı olduğu, stratejik ve taktiksel yaklaşımların ülkeler arasında nasıl bir değişiklik gösterdiği ve hangisinin daha etkili olduğu gibi sorulara cevap aranmıştır. Bu cevaplar aranırken geniş bir kaynak havuzu kullanılarak olabildiğince farklı görüş ve yorumlara yer verilmeye çalışılmıştır.

[10] Ian Robert Gooderson, "Allied Close Air Support: 1943-1945" (Yüksek Lisans Tezi., King's College, 1994).
[11] Sıtkı Egeli, "Hava Gücünün Tarihi Gelişimi: Nitelikler, Bileşenler, Görevler Ve Etkinlik Açısından Bir Değerlendirme," *Güvenlik Stratejileri Dergisi 17*, no.39 (Eylül 2021): https://doi.org/10.17752/guvenlikstrtj.1001299.

1. Bölüm: İkinci Dünya Savaşı Öncesi Amerikan Hava ve Zırhlı Kuvvetleri

1.1 Birinci Dünya Savaşı'nda Amerikan Hava Kuvvetlerinin Gelişimi

Birçok tarihçi ve düşünür, modern savaşın temel taşları veya ilk modern savaş olarak nitelendirilebilecek savaşın ne olduğu üzerine farklı görüşler beyan etmiştir ve bu konuda tartışmaya devam etmektedir. Tarihçiler bu hususlar üzerinde bir uzlaşı sağlayamasa da birçoğunun kesin olarak kabul ettiği nokta modern savaşın temellerinin 19. yüzyılda atıldığıdır. Farklı görüş açılarına göre Kırım Harbi, Amerikan İç Harbi, 1866 Prusya-Avusturya Harbi ve 1870-71 Fransız-Prusya Harbi gibi harplerin modern savaşın temellerini attığı iddia edilmiştir. Ancak Napolyon'dan itibaren 19. yüzyılda verilen mücadeleler, muharebeler ve savaşlar bütününün Birinci Dünya Savaşı'ndaki teknoloji, strateji ve taktiğin temeli attığını kesin bir gerçekliktir. 1914-1918 yılları arasını kapsayan Birinci Dünya Savaşı sırasında 19. Yüzyılın tecrübe ve mirasına dayanılarak modern savaşın ilk örneği verilmiştir. Birinci Dünya Savaşı veya diğer bir adıyla Büyük Savaş[12], İkinci Dünya Savaşı'na kadar yaşanmış tarih içerisindeki en büyük savaşlardandır. Özellikle savaşın sonlarına doğru muharebe sahalarında yer alan tanklar, zırhlı araçlar, avcı, engelleyici, bombardıman ve yakın hava desteği uçakları, modern savaşın temelini attı.

Bu bölümde Birinci Dünya Savaşı öncesi durum, teknolojik ve askeri olarak incelenecektir. İlk olarak teknolojik gelişime bakıldığında Napolyon Savaşları sonrası dönemde Prusya gibi devletlerin askeri başarılarına büyük bir katkı sağlayan kurma kollu tüfekleri görülmektedir. İlk kurma kollu tüfek Nikolaus von Dreyse tarafından icat edilmiş ve Dreyse Needle-Gun adı verilmiştir. 1841 tarihindeyse Prusya Ordusu tarafından ana piyade silahı olarak kullanıma alınmıştır.[13] Kurma kollu tüfeklerin 1864 Danimarka-Prusya Harbi ve 1866 Prusya-Avusturya Harbi'nde başarıları sebebiyle neredeyse tüm ülkeler tarafından benimsenmiştir. Aynı zamanda bu dönemde demir yollarının askeri amaçlı kullanılması ve topçular önderliğinde ateş gücünün ordular tarafından benimsenmesi askeri inovasyona büyük bir katkı sağlamaktaydı. 1911 tarihine gelindiğindeyse Birinci ve İkinci Dünya Savaşları'nda kullanılmış ve bir

[12] Great War: Birinci Dünya Savaşı sırasında ve iki dünya savaşı yılları arasında savaşın büyüklüğü ve yıkıcılığı sebebiyle Birinci Dünya Savaşı'ns verilen addır.
[13] Wolfgang Finze, *Prussian Needle Guns: Guideline for Prospective Collectors and Shooters* (Norderstedt: BoD-Books on Demand, 2016), 1-2.

simge haline gelmiş *Lewis Silahının* başta Birleşik Krallık olmak üzere türevlerinin makinalı tüfek olarak kullanılmaya başlanmıştır.

Hava Kuvvetlerine bakıldığındaysa ilk olarak hava balonları ile karşılaşılmaktadır. 18.Yüzyıldan itibaren aktif bir şekilde kullanılan hava balonları çoğunlukla keşif amaçlı kullanılmaktaydı. Amerika Birleşik Devletleri'yse hava balonları ilk olarak Amerikan İç Savaşı ve İspanyol-Amerikan Savaşında, düşman mevzilerini keşfetme ve merkezi karargâha bildirme için kullanmıştı.[14] 1884 tarihine gelindiğindeyse Fransa'da ilk hava gemisi icat edildi.[15] Bu hava araçları motorsuzdu ve hidrojen gibi gazları yakıt olarak kullanmaktaydı. Hava gelişimi açısından bir diğer önemli tarihse 1899 yılıydı. Bu tarihte Hague şehrinde gerçekleşen Birinci Uluslararası Barış Konferansında 5 yıllığına balonlardan bomba benzeri patlayıcıların atılmasını yasakladı[16]. Bu kararın alınmasındaki temel sebep olası savaşlarda hava bombardımanı sebebiyle oluşacak sivil kaybın önüne geçmekti. İlk motorlu hava aracı veya daha bilindik tabiriyle ilk uçak 17 Aralık 1903 tarihinde ilk denemesi yapılan Wright Kardeşlerin uçağıydı. Wright Kardeşlerin motorlu uçağı, balonlardan ve zeplinlerden daha kontrol edilebilir olması sebebiyle askeri ve sivil otoritelerin büyük oranda ilgisini çekti ve devletler, kendi uçak varyasyonlarının yapımını başlattılar. Fakat ilk uçaklar oldukça ilkeldi. İlk uçakların çoğu ahşap ve kumaşlardan oluşan ve motoru pilotun arkasında bulunarak itici kuvvetle havalanan uçaklardı. Savaşın ilerleyen yıllarında bu pervanenin önde olduğu modellerle değiştirildi.[17]

Amerikan Hava Kuvvetlerine ve gelişime bakıldığında ise hava kuvvetlerinin Amerika Birleşik Devletleri'nde 1907 tarihinde *Sinyal Birliği* adı verilen birlik içerisinde yer almaya başladığını görülmektedir. Adından da anlaşılacağı üzere Sinyal Birliğinin amacı, olası savaşlarda havadan gözcülük ve keşif yaparak edindiği istihbaratı merkez karargâha bildirmesiydi.[18] Birinci Dünya Savaşı öncesi Amerika Birleşik Devletleri'nde muharebe sahasındaki her iki tümen için bir filo keşif uçağı ve

[14] Herbert P. LePore, "In the Sky: A History of Liaison Aircraft and Their Use in World War II," *U.S. Army History*, no.17 (1990): 30.
[15] Andrew West, *Birinci Dünya Savaşı,* çev. Selçuk Uygur (İstanbul: Kronik Kitap, 2022), 234.
[16] Sarah Jane Fox, "The Evolution of Aviation in Times of War and Peace: Blood, Tears, and Salvation", *International Journal on World Peace*, no.14 (2014): 52.
[17] West, *Birinci Dünya Savaşı,* 235.
[18] Michael J. Chandler ve Otto P. Weyland, *USAF: Close Air Support in the Korean War (* Maxwell AFB, Air University Press, 2007) 6.

bir keşif balon bölüğü verilmekteydi.[19] 1910'lu yıllara gelindiğindeyse, Avrupalı büyük güçlerle karşılaştırıldığında Amerika Birleşik Devletleri'nin hava gücü, oldukça zayıf durumdaydı. Birleşik Devletler 'de hava gücünün mevzilendirmesiyse 1914 tarihinde sadece Meksika'ya karşı güvenlik amaçlıydı.[20] 1916 tarihinde *Punitive Expedition*[21] ismi verilen operasyon Amerikan hava kuvvetlerinin katıldığı ilk askeri operasyondu.

Büyük Savaş öncesi hava kuvvetlerine verilen bu mütevazi görevlere paralel olarak hava kuvvetleri için yapılan harcamaların da oldukça sınırlı olduğunu görülmektedir. Uçakların üretimi ve lojistiği için gerekli malzemelerin tedariğinin motorize araçlarla yapılması planlansa da bu araçların ordunun öncelikli görülen farklı ihtiyaçları için kullanılması sebebiyle Hava Kuvvetleri'ne çoğunlukla at arabalarıyla ikmal yapılmaktaydı.[22] Yine de 1910'lu yıllardan itibaren Amerika Birleşik Devletleri'nde uçakların bir saldırı aracı olarak kullanılma çalışmaları başlamıştı. Ocak 1911 ve Haziran 1912 tarihlerinde, ordu pilotları uçaklarda makineli tüfek ve bomba kullanımına yönelik tatbikatlar gerçekleştirmiştir. Buna rağmen 1914 tarihinde Amerika Birleşik Devletleri Savaş Bakanlığının sunduğu raporda uçaklar ve uçak filolarından sadece keşif ve gözlem aracı olarak bahsedilmekteydi.[23] Zaten 1913'ün Şubat ayında Meclis Komitesi, James Hay tarafından bağımsız bir hava kuvvetleri kurulması için verilen ve *Hay Bill* adıyla bilinen tasarıyı çoktan reddetmişti.[24] Bu reddin arkasında kara ordusu generalleri başta olmak üzere ordunun üst kademesi tarafından hava kuvvetlerinin oldukça yeni ve güven duyulamayacak bir güç olarak görülmesi yatmaktaydı. İleride daha detaylı bir şekilde anlatılacak olan hava ve kara kuvvetleri arasındaki bu çekişme, iki dünya savaşı arası dönem ve İkinci Dünya Savaşı yıllarında devam edecekti.

Hava kuvvetlerinin bu dönemdeki teknolojik gelişimine bakıldığında 1914 ve 1918 tarihleri arasında uçakların büyük bir evrim geçirdiğini görülmektedir. 1914

[19] Michael Lewis, *Close Air Support: World War I through World War II* (Maxwell AFB, Air University Press, 1997), 7.
[20] David.R Mets, "A Companion for Aspirant Air Warriors: A Handbook for Personal Professional Study," (Doktora Tezi., Air University, 2010), 11-12.
[21] Punitive Expedition: 1916'daki Punitive Expedition, Pancho Villa'nın ABD'ye saldırısına misilleme olarak General Pershing komutasında Meksika'ya düzenlenen askerî harekâttır. Villa yakalanamadı, ancak ABD ordusu sınır güvenliğini sağladı ve askeri deneyim kazandı
[22] Mets, "A Companion for Aspirant Air Warriors," 11.
[23] Chandler ve Weyland, *USAF: Close Air Support in the Korean War*, 5.
[24] Lewis, *Close Air Support*, 7.

tarihinde uçaklar, parçaları birbirlerine bağlanmış veya lehimlenmiş uçan demir parçaları olarak görülürken, savaş sırasında yaşanan yenilikler sonrasında oldukça karmaşık sistemler barındıran dört motorlu bombardıman uçakları savaş sahalarında boy göstermeye başladı.[25] Bu yeniliklerin en önemlisi ise "*Synchronizer*" (Senkronize Edici) adı verilen mekanizmaydı. Bu mekanizma uçaklara monte edilmiş olan makineli tüfeklerin, pervane kanatlarının arasından mermi atabilmesine olanak sağlayabilmekteydi. Bu, askeri uçaklar için büyük bir ilerlemeydi çünkü senkronize edici sistem sayesinde uçakların ateş gücünde bir devrim yaşandı.[26] Bu sistem özellikle avcı uçakları için büyük bir gelişmeydi. Pilotlar herhangi bir yedek personele ihtiyaç duymadan senkronize edici teknoloji sayesinde uçağın ön tarafına yerleştirilmiş *Lewis Silahı* gibi makinalı tüfekleri başta hava hedeflerine karşı olmak üzere herhangi bir yardım almadan rahatça kullanabilmekteydi. *Lewis Silahı* gibi makinalı tüfekler ilk olarak havadan havaya saldırı amaçlı kullanılsa da ilerleyen tarihlerde kara hedefleri için de kullanılmaya başlanmıştır.

28 Haziran 1914 tarihinde Avusturya-Macaristan İmparatorluğu veliahtı Franz Ferdinand'ın Saraybosna'da Gavrillo Princip tarafından suikasta uğramasıyla Avrupa'da Alman İmparatorluğu kurulduğundan beri beklenen büyük savaş başladı. Amerika Birleşik Devletleri İtilaf Kuvvetleri'ne yakın bir pozisyonda kalsa da 1914-1917 yılları arasında tarafsızlığını büyük oranda korumayı başardı. Bu tarafsızlığının en büyük sebebi Amerikalıların büyük bir çoğunluğunun bu savaşı Avrupalıların savaşı olarak görmeleri ve kendi ülkeleri bir tehdit altında olmadığı ya da kendilerine savaş ilan edilmediği müddetçe bir savaşa girilmesinin hata olduğunu düşünmeleridir. Aynı Pearl Harbor öncesi İkinci Dünya Savaşı'nda olduğu gibi Birinci Dünya Savaşı'nda da Amerikalılar kendilerini ilgilendirmediğini düşündükleri bir savaşta can vermek istememekteydiler. Fakat Alman İmparatorluğunun 6 Nisan 1917 öncesi Atlantik Okyanusunda Birleşik Krallığa giden Amerikan ticari gemilerini taciz etmesi ve Lusitania Olayı [27] gibi olaylar, Amerikan kamuoyunda Almanya karşıtı görüşlerin revaç bulmasına sebebiyet vermekteydi. Almanya'ya savaş açılmasına giden süreçte bardağı taşıran son damlaysa Zimmermann Telgrafı oldu. Alman Dışişleri Bakanı olan

[25] Tami Davis Biddle, *The Airplane and Warfare, Volume I: Theory of War and Strategy* (Carlisle PA.: Strategic Studies Institute, US Army War College, 2012), 273.
[26] Mets, "A Companion for Aspirant Air Warriors," 11.
[27] Lusitiana Olayı: 1915 tarihinde Birleşik Krallığa ait ve Amerikan bayrağı taşıyan bir ticari geminin Alman denizaltıları tarafından batırılmasıdır.

Arthur Zimmermann tarafından Meksika'ya gönderilen bu telgraf, iki devlet arasında Amerika Birleşik Devletleri'ne karşı bir ittifak önermekteydi. İngiliz istihbaratı bu telgrafın şifresini çözerek Amerika Birleşik Devletleri'ne iletti. Amerikan kamuoyu ve bürokratik çevrede bu telgraf büyük bir infial yarattı ve Amerika Birleşik Devletleri'nin Almanya ve müttefiklerine karşı savaşma isteği büyük oranda arttı. 6 Nisan 1917 tarihine gelindiğinde Amerika Birleşik Devletleri Almanya'ya savaş ilan ederek Birleşik Krallık ve Fransa'nın yanında savaşta yer aldı.

Almanya'nın bu telgraftan ne amaçladığını bir tartışma konusudur fakat genel kanı, Amerika Birleşik Devletleri'nin savaşa katılması olasılığında Amerikan ordusunu meşgul ederek Avrupa Cephesi'ne gelmesini engellemeyecek bir ittifak peşinde olduğudur. Birleşik Krallık ve Fransa savaş sürecinde Amerika Birleşik Devletleri'yle ticaret içerisindeydi. Bu ticaret sadece askeri ürünler ve hammaddelerden oluşmamaktaydı. Sivil ürünlerin ticareti de büyük oranda yapılmaktaydı. Bu dönemde Almanya, Kuzey Fransa'nın bir kısmını elinde bulundurmaktaydı ve Doğu Cephesi'ndeki muharebeler büyük oranda bitmişti. Almanya harita üzerinde savaşın kazanan tarafı gibi gözükse de askeri, politik ve iktisadi anlamda büyük bir kriz içerisindeydi. Birleşik Krallık ve Fransa tarafından uygulanan kıta ablukası sebebiyle büyük bir iktisadi kriz ve hammadde sıkıntısı çekmekteydi. Bu sıkıntılar Alman kamuoyunda Kaiser'e ve Alman hükümetine karşı muhalefetin artmasına yol açmaktaydı. Bu muhalefetin en büyüğünü sosyal demokratlar yapmakta ve savaşa karşı çıkmaktaydılar. Almanya'nın Fransa ve Birleşik Krallığı güçsüz düşürmek için Atlantik Okyanusu'nda sınırsız bir denizaltı operasyonu planlaması ve bu operasyon sonucunda Amerika Birleşik Devletleri'nin de zarar göreceğini ve savaşa büyük oranda dahil olacağını bilmesi sebebiyle Alman karar alıcıları Meksika'yı bir dikkat dağıtıcı olarak kullanmayı planlamıştı. 6 Nisan 1917 tarihinde Amerika Birleşik Devletleri'nin savaşa dahil olmasıyla Amerika'da uçak ve askeri ekipman üretimi büyük oranda hızlandı fakat sürenin kısıtlı olması sebebiyle Amerikan üretimi uçaklar, Almanlara karşı Batı Cephesi'nde büyük etki yaratamadı.[28] Bu süreçte Başkan Woodrow Wilson, Amerikan Genelkurmay Başkanı

[28] Mets, "A Companion for Aspirant Air Warriors", 12.

Peyton March'ı Fransa'ya göndermektense Washington'da yanında tutmayı tercih etti ve General Pershing'i *Amerika Seferi Kuvvetleri*'nin başına geçirdi.[29]

Amerika Birleşik Devletleri'nin savaşa girmesiyle Amerikan harbiyesi içerisinde en çok tartışılan konulardan biri ise hava kuvvetlerinin rolüydü. 1917 Nisan ayında hava kuvvetlerinde, hava subayı olarak sadece 65 personel bulunmaktaydı ve bu 65 personelden sadece 26 tanesi gerçekten havacıydı. Ordu envanterinde ise sadece 250 uçak bulunmaktaydı.[30] Bu süreçte Mayıs 1917'de Amerikan Kongresi savaş için yeni bir hava kuvvetleri kurulması gerektiğini belirtti ve 13 filodan oluşan bir kuvvet kurulması için hazineden 54,25 milyon dolar para ayırdı.[31]

Bu dönemde özellikle William "Billy" Mitchell gibi ileride Amerikan askeri havacılığının önemli isimlerinden olacak şahıslar hava gücünün sahadaki belirleyici rolünü anlatmaya çalışsa da hava gücüne ayrılan kaynakların yetersizliği, tecrübe eksikliği ve yeterince araştırmanın olmaması gibi sebeplerle tam anlamıyla bir doktrin oluşturamadılar.[32] Fakat Mitchell bu süreçte sınırları kesin bir şekilde belli olmayan bir doktrin ve strateji planlamasına girişmişti. Hava kuvvetlerinin muharebe sahası içerisinde nasıl kullanılacağı üzerine araştırma yapmak için Mitchell 1917 tarihinde gözlem amaçlı olarak Paris'e gönderildi ve gözlemleri doğrultusunda bir rapor hazırladı. Raporda öne çıkan maddeler şu şekildeydi;

-Hava üstünlüğü başarılı hava operasyonların ön koşuludur.

-Hava üstünlüğünü ve kontrolünü sağlamanın en iyi yolu düşman hava kuvvetlerine yapılacak taarruz harekatlardır.

-Düşman hava ve kara kuvvetlerine yapılan saldırılar, düşmanın saldırı kapasitesini ve harekât alanını kısıtlar

-Hava kuvvetlerini sadece keşif amaçlı kullanmak, hava kuvvetlerinin potansiyelini kısıtlamaktadır

-Hava gücü tek bir komutanlık altında daha efektif çalışmaktadır.[33]

---

[29] George B. Eaten, "General Walter Krueger and Joint War Planning, 1922–1938," *Naval War College Review* 48, no.2 (1995): 94, http://www.jstor.org/stable/44642772.
[30] Lewis, *Close Air Support*, 6-8.
[31] Stephen McFarland, *A Concise History of the U.S. Air Force (*Washington D.C: Air Force History and Museums Program, 1997),10.
[32] Chandler ve Weyland, *USAF: Close Air Support in the Korean War.*, 6.
[33] Chandler ve Weyland, *USAF: Close Air Support in the Korean War.*, 6. 6-9.

Mitchell'ın raporu üzerine 1917 tarihinde Binbaşı Edgar Gorell, hava doktrini açısından önemli bazı noktalara değinen bir plan hazırladı. Bu plan Müttefik Kuvvetlerin İkinci Dünya Savaşı'nda uygulayacağı bombardıman planıyla benzerlik içerisindeydi. Gorell'e göre yapılması gereken şey, Alman ulusunun savaşma şevkini stratejik bombardıman saldırılarıyla kırarak savaşı bitirmekti. Mitchell' da bu planı doğru buluyordu ve eğer savaş 1918 tarihinde bitmeseydi hava gücünün savaşın sonucunu belirleyeceğini düşünmekteydi.[34] Birinci Dünya Savaşı sırasında savaşa katılan ülkelerde birçok askeri teorisyen, hava kuvvetlerine önemli rol veren farklı savaş planları geliştirdi Bu teorisyenlerden en ünlüleriyse İtalyan Giulio Douhet, Amerikalı William "Billy" Mitchell ve İngiliz Sir Hugh Trenchard'tır.[35] Amerikan örneğinde hava kuvvetleri için Edgar Gorell ve Billy Mithcell gibi teorisyenler farklı planlarla gelseler de başta kara kuvvetlerindeki komutanlar olmak üzere ordunun üst kademesinde bu planlara sıcak bakılmıyordu. Ünlü Amerikan generali Pershing gibi isimler, hava kuvvetlerine oldukça temkinli yaklaşmaktaydı ve Amerika Birleşik Devletleri'nin savaşa geç katılması sebebiyle hava kuvvetlerinin kendini yeteri kadar gösterememesi, kara kuvvetleri komutanları tarafından hava kuvvetlerine yönelik muhalif yaklaşmaları şiddetlendirmişti.[36] Kara kuvvetlerinin hava birliklerinin muharebedeki rolü üzerine temkinli yaklaşımı devam ederken Ağustos 1917'ye gelindiğinde Amerika Birleşik Devletleri Savaş Bakanı Newton Baker'ın emriyle kurulan Bolling Komisyonu'nda ideal bir hava filosunun %62.5 bombardıman uçağı, %37.5 savaş uçağı olması önerisinde bulunuldu.[37] Burada belirtilmesi gereken önemli bir nokta bu dönemde bombardıman uçaklarının sadece stratejik bombardıman amaçlı kullanılmadığıdır. Bombardıman uçakları çoğunlukla düşman mevzilerini, düşmanın geri çekilmesini veya cepheye desteğe gelmesini engellemek amaçlı taktiksel bombardımanlar da yapmaktaydı.

Batı Cephesi'nde faaliyet gösteren Amerikan üretimi uçaklara bakıldığında ise *Dh-4* ve *Küçük Curtiss* hafif bombardıman uçaklarını öne çıkmaktadır. Avrupa'ya ulaşabilen uçakların çoğunluğu *Küçük Curtiss* uçaklarıydı. Britanya tasarımı ve Amerikan üretimi olan *Dh-4* tipi uçaklar ise savaşın son haftalarında Batı Cephesi'nde

[34] Francis E. Taylor, *A House Built on Sand: Air Supremacy in US Air Force History, Theory, and Doctrine* (Maxwell AFB, Air University Press, 2020), 7-8.
[35] Biddle, *The Airplane and Warfare*, 275-79.
[36] Chandler ve Weyland, *USAF: Close Air Support in the Korean War*, 7.
[37] Taylor, *A House Built on Sand*, 7.

faaliyet gösterebilmişti.[38] Hava kuvvetleri pilotlarının eğitimleri incelendiğinde ise Amerikan pilotları, Fransa'nın orta kısımlarında, cepheden uzak bölgelerde eğitim aldıktan sonra savaşa katılmaktaydılar. Bu eğitimin verildiği en önemli okullardan birisi ise Issoudon'da bulunan okuldu. Bu okul savaş sürecinde 5000 Amerikan öğrenci ve 1000 uçakla sayı açısından zirveyi görmüştü.[39]

1.2 Birinci Dünya Savaşı Sırasında Amerikan Zırhlı Kuvvetlerinin Gelişimi

Tank ve zırhlı kuvvetlerin Birinci Dünya Savaşı sırasındaki gelişimine incelendiğinde ise öne çıkan ilk ve en önemli olay olarak Somme Muharebesi'dir. 1916 tarihinde Fransa'nın kuzey batı kesiminde yer alan Somme bölgesinde İngilizler insanlık tarihinde ilk kez muharebe alanında tank kullandılar. Bu tanklar *Mark 1* tanklarıydı ve oldukça ağırlardı. Almanya, İngilizlerin tank hamlesine karşı hazırlıksız yakalandı ve tanklar muharebe alanında Alman hatlarını yarma harekatlarında birçok kez başarılı bir şekilde kullanıldı. Tanklarında sahaya çıkmasıyla aynı hava kuvvetlerinde olduğu gibi tankların muharebe alanında hangi rolü üstleneceği üzerine tartışmalar başladı fakat bu tartışmalar Birinci Dünya Savaşı'nda oldukça az ölçekteydi. 1916 ve 1918 yılları arasında tanklar genel olarak piyade destek aracı olarak kullanılmaya devam etti. Muharebe alanında tankların ana kullanım şekli şu şekildeydi: tanklar düşman mevzilerine topçu ve hava kuvvetlerinin yardımlarıyla bir yarma harekâtı gerçekleştirir, piyadelerse tankın zırh ve ateş gücü korumasıyla tankı bir siper olarak kullanarak düşman mevzilerine saldırı düzenlerlerdi. Tankların bu şekilde savaş sahnesine çıkması Amerika Birleşik Devletleri de bu konuda bazı adımlar atmaya zorladı.

Amerika Seferi Kuvvetleri (AEF) Haziran 1917'de Paris'e vardığında bu kuvvetlerin komutanı General Pershing, tanklar ve zırhlı kuvvetlerin muharebe sahasında nasıl kullanılacağı hakkında bir araştırma yapılması ve bu araştırma için bir komite kurulmasını kararlaştırdı.[40] Bu komite yaptığı araştırmaların sonucunu rapor olarak 1 Eylül 1917'de General Pershing'e sundu. Bu rapor, tankların gelecekte muharebe sahalarında zafer için önemli bir araç olduğunu belirtmekteydi.[41] Bu rapor üzerine General Pershing'in alt komutasında yer alacak bir tank birliği kurulması

[38] Mets, "A Companion for Aspirant Air Warriors," 12.
[39] Mets, "A Companion for Aspirant Air Warriors", 12.
[40] Eric Anderson, "The Dawn of American Armor: The U.S. Army Tank Corps in World War I," On Point 21, no.4 (2016): 6-7.
[41] Anderson, The Dawn of American Armor," 6-7.

kararlaştırıldı. Bu tank birliği için 600 ağır, 1200 ise hafif tank kullanılması hedeflendi. Tankların temini için, ağır tanklar İngilizlerden, hafif tanklar ise Fransız Renault tanklarından ithal edilecekti.[42]

Amerikan Seferi Kuvvetleri için bir tank okulu da gerekmekteydi ve 1916 *Punitive Expedition*'da yer almış ve akıcı Fransızca bilen George S. Patton bu görev için gönüllü oldu. Patton ilk olarak Chamlieu'daki Fransız tank okulunu ve ardından Billiancourttaki Renault tank fabrikasını ziyaret ederek buralarda edindiği tecrübelerinin sonucunda Şubat 1918'de Langres'de ilk Amerikan tank okulunu kurdu.[43] Yeni kurulacak tank birliğinin başına *Punitive Expedition'da* ilk motorize ikmal hattını oluşturan Süvari Albay Samuel D. Rockenbach atandı.[44] Amerikalıların tank eğitimleri bu süreçte sadece Fransa'daki okulla sınırlı kalmadı. Birleşik Krallık'ta kurulan bir tank okulu, nisan ayından itibaren Amerikan 1. Tank Taburunun eğitimlerine başladı. Aynı dönemde Pennslyvania'daki Camp Colt'ta da bir tank okulu açıldı ve bu tank okulunun başına Yüzbaşı Eisenhower getirildi.[45] Eisenhower bu okuldaki başarıları sayesinde kısa bir sürede rütbe atladı ve İkinci Dünya Savaşı'na gelindiğinde ise kendisi Müttefik Kuvvetlerin Genel Kumandanı oldu.

Amerikan Seferi Kuvvetleri savaş boyunca Renault *FT-17* hafif tankı ve *Mark V* ağır tankını kullandı. *FT-17* tankı 5 m uzunluk, 1,88 m genişlik, 2 m yüksekliğe sahipti. Tanka silah olarak 37 mm'lik bir top veya 8 mm'lik bir makineli tüfek monte edilebiliyordu. *Mark V* tankı ise 8 m uzunluk, 4 m genişlik, 2,7 m yükseklikteydi. Ağır zırhı daha fazla koruma sağlıyor ve 2 adet 57 mm top ve 4 makineli tüfek taşıyordu.[46] Kara birliklerinde tank kullanımı konusunda bu dönemde ortaya çıkan bir diğer önemli unsur ise ordu mühendisleriydi. Motorize birliklerin ve tank kuvvetlerinin savaşın sonlarına doğru zaferin ana elementlerinden olmasıyla mühendisler, muharebe alanında tarihte hiç olmadığı kadar büyük bir öneme sahip oldular. Mühendisler savaş sırasında yolların ve köprülerin yapımı ve tamiri, ikmal hatlarının devamlılığının sağlanmasının yanı sıra motorlu araçların tamir ve bakımı açısından çok önemli roller üstlendiler.[47]

---

[42] Anderson, "The Dawn of American Armor," 6-8.
[43] Anderson, "The Dawn of American Armor," 7-9.
[44] Anderson, "The Dawn of American Armor," 7-9.
[45] Anderson, "The Dawn of American Armor," 8-10.
[46] Anderson, "The Dawn of American Armor," 8.
[47] S. D. Rockenbach,"American Tanks." *The Military Engineer* 15, no. 82 (1923): 305, http://www.jstor.org/stable/44573472.

Birinci Dünya Savaşı sırasında hava-kara koordinasyonuna, özellikle tank ve uçaklar arasındaki iletişimine gelindiğinde farklı bir gelişim süreci ile karşılaşılmaktadır. Savaşın başlangıcında havadan havaya ve karadan havaya komünikasyon oldukça sınırlıyken savaş sürecinde bu alanlarda önemli gelişimler yaşandı.[48] Hava kuvvetlerine bayrakla sinyal verilmesi ve ardından radyoların uçaklara yerleştirilmesiyle havadan havaya ve karadan havaya komünikasyon gelişerek savaş sahasında uçakların rolü daha fazla önem kazandı, ama bu koordinasyon halen yeterli seviyede ve verimlilikte değildi. Tanklar ve uçakların birbirleriyle iletişim halinde olması dönemin teknolojileri sebebiyle oldukça zordu. Çoğunlukla tanklar merkez karargâhtan belli bir noktaya hava desteği istemekte, merkez karargahdan uçakların olduğu piste hedefler hakkında bilgi iletilmekte, pisten ayrılan uçaklar ise verilen bilgiye göre görevi yerine getirmekteydi. Fakat uçaklar havalandıktan sonra havada bu görevin değiştirilmesi ya da uçaklara yeni bir görev verilmesi mümkün değildi. Bunun için uçakların piste geri dönerek merkez karargâhtan yeniden bilgi ve saldırı noktası alması gerekmekteydi.[49] İletişimde bu dönemde kablolu telefonlar büyük oranda kullanılmaktaydı fakat kabloların cephe hattına döşenmesi büyük bir sorun teşkil etmekteydi.[50]

İngilizler, bu dönemde uçakların daha verimli kullanılması için birçok farklı yöntemlere başvurmuştu. Bu yöntemlerden biri renkli duman fişekleriyle ile haberleşmeydi. Farklı renklerde duman çıkaran fişekler kullanılarak hava kuvvetleri için saldırı noktaları belirlenmekteydi fakat bu yöntem savaş alanında beklenilen etkiyi yaratamadı.[51] Duman fişeklerinin istenilen verimlilikte çalışmamasının arkasında muharebe sahasının genişliği, havaalanlarının cephe hattının gerisinde bulunması, düşman kuvvetlerinin fişekleriyle karışabilmesi, mevzilerdeki başta topçular gibi birliklerin atışları sebebiyle muharebe sahasında fişeğin görünürlüğünün azalması ve renkli bir dumanla iletişim sağlanmasının emir ve talep açısından yeterli bilgi verememesi gibi sebepler yatmaktaydı. Duman fişekleri yolu ile haberleşme Birinci Dünya Savaşı'nda yeterli etkiyi yaratamasa da ilerleyen zamanlarda kullanılmaya devam etmiş ve halen günümüzde de kullanılmaya devam edilmektedir.

[48] Taylor, *A House Built on Sand*, 274.
[49] Brereton Greenhous, "Close Support Aircraft in World War I: The Counter Anti-Tank Role," *Aerospace Historian* 21, no.2 (1974): 88.
[50] Mesut Uyar, *Savaş ve Ordu: Ordu Bilgisi* (İstanbul: Yeditepe Yayınevi, 2022), 73.
[51] Greenhous, "Close Support Aircraft in World War I," 84.

Günümüzde muharebe alanında yeterli iletişimin olmadığı zamanlarda hava desteği için askerler, farklı renklerde duman bombalarını kullanarak hava kuvvetlerinden yakın hava desteği isteyebilmektedirler. Savaş sürecinde gelişen teknolojilerle kablosuz telgrafın tanklar ve uçaklar için kullanılmasıyla tank birlikleri ve hava kuvvetleri arasındaki iletişim büyük oranda bir gelişim göstermişti. Tank kuvvetleri kablosuz telgraf üzerinden düşman kuvvetlerinin bulunduğu koordinatları ve gerekli bilgileri vererek hava desteği isteyebilmekteydi.[52] 1917 tarihindeyse Amerika Birleşik Devletleri, kendi karadan havaya radyo dalgalarını kullanan radyo vericisini icat etti. Birinci Dünya Savaşı'nın sonlarına doğru radyolar oldukça ilkel olmasına rağmen savaş sahasına hava desteği açısından büyük bir kolaylık sağladı.

1.3 Birinci Dünya Savaşı'nda Amerikan Hava ve Zırhlı Birliklerinin Ortak Harekatları

Amerika Birleşik Devletleri'nin savaş sürecinde gerçekleştirdiği hava-kara ortak operasyonlarına incelendiğinde bunlar arasında St. Mihiel Taarruzu öne çıkmaktadır. Ortak Operasyonlar (Joint Operations) hava, kara ve deniz kuvvetlerinden en az iki farklı askeri kuvvetin operasyona katılımıyla gerçekleşen bir harekatlardır. Birinci Dünya Harbi sırasında İtilaf Devletleri'nin gerçekleştirdiği 1915 Gelibolu Harekâtı modern savaş tarihi açısından örnek gösterilebilecek ilk ortak operasyonlardandır.[53]

St. Mihiel Taarruzu 1918 yılı 12-16 Eylül tarihinde Amerikan Seferi Kuvvetleri tarafından gerçekleştirilmiş Birinci Dünya Savaşı'ndaki büyük Amerikan askeri harekatlarındandır.[54] Bu taarruzda ilk muharebe gören birim Patton komutasındaki Fransız kuvvetleri ile hareket eden 1. Tank Tugayıydı. Hava koşulları sebebiyle tanklar muharebe alanında beklenilen büyük etkiyi yaratmasa da harekatta genel olarak bir başarı sağladılar.[55] St. Mihiel Taarruzunda General William "Billy" Mitchell komutası altında 61 Fransız, 26 Amerikan, 3 İtalyan ve İngilizlerin 9 yedek filosunun toplam 1.481 uçağından oluşan çok büyük bir hava gücü bulunuyordu. Amerikalılar tarafından merkezi bir noktadan kontrol edilen bu hava gücü sayesinde

[52] Greenhous, "Close Support Aircraft in World War I," 88.
[53] Edward R. Lucas ve Thomas A. Crosbie, "Evolution of Joint Warfare." *In Handbook of Military Sciences* (2021), 2-3, https://doi.org/10.1007/978-3-030-02866-4_21-1.
[54] Donald A. Carter, *St. Mihiel, 12–16 September 1918* (Washington, D.C: Center of Military History, United States Army, 2018), 38-40.
[55] Anderson, "The Dawn of American Armor," 10.

hava kuvvetleri muharebe alanında büyük başarılar sağladı.[56] 1918 yılına gelindiğinde hem Müttefik Kuvvetler hem de Almanya, kara saldırılarını desteklemek amacıyla yakın hava desteği gerçekleştirebilecek büyük uçak filoları oluşturmuştu. İngilizlerin yakın hava desteği uçak filoları 1918 Ağustos taarruzunda özellikle tank kuvvetleriyle birlikte hareket ederek sahadaki piyadeye büyük bir destek sağlamıştı.[57]

Bu yakın hava destek filoları St. Mihiel saldırısında da yer alarak başta Patton'nın 1. Tank Tugayı olmak üzere kara birliklerine hava desteği sağladı. Bazı görüşlere göre 1. Tank Tugayının hava koşullarını sebebiyle başarısızlığını başarıya çeviren ana faktör hava kuvvetleri ve sağladığı yakın hava desteğiydi. Yakın hava desteği, düşman kuvvetlerine yeterli hasarı veremediği durumlarda bile düşman askerler üzerinde psikolojik hasar bırakmaktaydı. Hava kuvvetleri tarafından sağlanan yakın hava desteği düşman birliklerinin bazen geri çekilme, bazense hücum harekatlarını durdurarak bunları savunma pozisyonuna geçmeye zorlamaktaydı.[58]

St. Mihiel Taarruzunda tank ve uçak koordinasyonu ise şu şekilde ilerlemiştir. Hava birlikleri, saldırı öncesi keşif uçuşları gerçekleştirerek düşman mevzilerindeki zayıf noktaları belirlemiş, tank birimlerine ve karargâha bildirmiştir. Avcı uçaklarının hava hakimiyetini sağlaması üzerine tank birlikleri keşif uçaklarının belirttiği yerlere yarma operasyonu düzenlemekteydi.[59] Bu süreçte bombardıman uçakları düşman topçu mevzileri başta olmak üzere güçlü tahkimat noktalarına hava saldırıları gerçekleştirmiştir. Yakın hava desteği uçaklarıysa düşmanın makinalı tüfek mevzilerini ve anti tank silahlarını özellikle hedef alacak hava uçuşları düzenleyerek tank birliklerine yakın hava desteği sağlamıştır.[60] 1918 Ağustos ve Eylül ayı taarruzlarında İtilaf kuvvetlerinin yakın hava desteği uçaklarının yarattığı etkiyi Alman General Eric von Ludendorff savaşın en karanlık günü olarak nitelendirmiştir.[61] St. Mihiel Taarruzu sırasında Amerikan kuvvetleri yaklaşık 7.000 kayıp verdi. Bu kayıpların yaklaşık 4.500'ü ölü, geri kalanı ise yaralıydı. Alman kuvvetleri ise toplamda 20.000 civarında kayıp verdi ve Amerikan ilerleyişine karşı

[56] Lewis, *Close Air Support,* 8.
[57] Williamson Murray, *The Evolution of Joint Warfare* (Washinton D.C: National Defense University, 2002), 31-32.
[58] Lewis, *Close Air Support,* 8-9.
[59] Maj Michael J. Taschner, *Examples of Airmindedness from America's First Operational Air Campaign: The St. Mihiel Offensive 1918* (Maxwell AFB: Air Command and Staff College, 1997), 10-13.
[60] Taschner, *Examples of Airmindedness from America's First Operational Air Campaign*, 14-17.
[61] Murray, *The Evolution of Joint Warfare*, 32.

büyük bir direniş gösteremeden geri çekilmek zorunda kaldı.[62] St Mihiel Taarruzundan başarıyla ayrılan 1. Tank Tugayı Eylül ayında 28. ve 35. Piyade Tümenleri ile birlikte Meuse Argonne Taarruzuna katıldı. Argonne Taarruzunda 1. Tank Tugayı büyük kayıplar verdi fakat hava kuvvetleri ve müttefik askerlerin yardımlarıyla taarruz başarıyla sonlandırıldı.[63]

1.4 İki Dünya Savaşı Arası Dönemde Amerikan Hava ve Zırhlı Kuvvetlerin Gelişimi

Büyük Savaşın sona ermesiyle başta Amerika Birleşik Devletleri olmak üzere ülkelerin büyük bir çoğunluğu barış dönemine girdi. Bu dönemde askeri üretim ve subay eğitimi gibi alanlarda büyük bir azaltılmaya gidildi. Nitekim her ne kadar askeriye ve üretim büyük oranda küçülse de teknolojik ve doktrinel gelişimlerde büyük bir atılım yaşandı. Bu bölümde ilk olarak uçak ve tankların savaş arası dönemde nasıl bir teknolojik gelişim katettiğini inceledikten sonra taktiksel ve doktrinel gelişimler incelenecektir.

1.4.1 Askeri Havacılıktaki Teknolojik Gelişimler

Birinci Dünya Savaşı sırası ve sonrasında uçakların gelecekteki ortak muharebeler ve operasyonlar için büyük bir potansiyel taşıdığı ortaya çıkmıştı, fakat iki dünya savaşı arası dönemde özellikle yakın hava desteği uçaklarının gelişimi büyük oranda tıkanmıştı. Öte yandan yine bu dönemde gündüz bombalama yapabilecek yüksek irtifa bombardıman uçakları hem üretim hem de doktrinel açıdan büyük bir ivme kazanmıştı.[64] Bombardıman uçaklarına artan ilginin sonucunda bu alanda önemli teknolojik gelişmeler yaşandı. Bu teknolojik gelişmelerden en dikkat çekeni ise "M-Serisi Bombardıman Nişangahı"ydı. 1920'lerde Carl Norden tarafından geliştirilen "M-Serisi Bombardıman Nişangahı", yüksek irtifa bombardımanlarının daha etkili hale gelmesini sağlamaktaydı ve bombardıman uçaklarının kara birliklerine hava desteği verilmesini kolaylaştırdı[65]

Yine bu dönemde uçak motorları alanında da büyük bir teknolojik atılım yaşanmıştır. Sodyum soğutmalı valfler, yüksek oktanlı yakıtlar ve süper şarjlı motorlar

[62] Carter, *St. Mihiel, 12–16 September 1918*, 40.
[63] Anderson, "The Dawn of American Armor," 11-14.
[64] Peter A. Costello, *A Matter of Trust: Close Air Support Apportionment and Allocation for Operational Level Effects* (Maxwell AFB: Air University Press, 1997), 8.
[65] Stephen McFarland, *A Concise History of the U.S. Air Force*, 18.

sayesinde askeri uçakların yüksek hızlara çıkması sağlanmıştı.[66] Bu icatlar sayesinde, 1920'lerin çift kanatlı bombardıman uçaklarından 1930'ların tam metal uçak dizaynlarına geçiş sağlandı. *Martin B-10* gibi uçaklar, geleneksel uçaklardan daha hızlı ve daha uzun menzilli hale geldi.[67] Örnek olarak *Keystone* bombardıman uçağıyla *B-17* bombardıman uçağını kıyaslayabiliriz. 1920'lerin iki motorlu *Keystone* bombardıman uçakları, çelik tüpler ve kumaş yüzeylerden yapılmıştı ve bir ton bomba yükü ile saatte 98 mil hızla 350 mil uçabiliyordu. Ancak 1930'ların sonunda Boeing'in dört motorlu *B-17* bombardıman uçağı iki ton bomba yükü ile saatte 300 mil hızlarına çıkabilmekte ve uzaklık olarak 800 mil uçabilmekteydi.[68] Aynı zamanda bu dönemde uçaklarda iletişim açısından da bir gelişim sağlandı. 1930'lu yıllardan itibaren ise radyo, hava kuvvetlerinde eğitimler sırasında aktif ve yaygın olarak başta Amerika olmak üzere kullanılmaya başlandı.[69]

Yakın hava desteği uçaklarına bakıldığında ise bu dönemde fazla bir gelişim görmesek de birden fazla dizayn ve prototipler karşımıza çıkmaktadır. Yakın hava desteği uçakları için birçok Amerikan şirketi farklı modeller geliştirdi. Bu modeller *A-3, A-12, Curtiss A-21* modelleriydi. 1938 tarihideyse General Oscar Westover'ın isteğiyle hava kuvvetleri için yeni bir hafif bombardıman/yakın hava desteği uçağı *A20 Havoc* seçildi.[70] Bu süreçte prototipten öteye gidemeyen bir diğer uçak modeliyse Boeing *GA-2'*di fakat bu modelden teknik sorunlar sebebiyle ancak 1 adet prototip inşa edilebildi.

Avcı uçakları incelendiğinde ise aynı bombardıman uçaklarında olduğu gibi büyük bir gelişim görülmektedir. 1920'lere gelindiğinde Amerikan Ordusu envanterinde Birinci Dünya Savaşı'ndan kalma, gelecekteki modellerle karşılaştırıldığında oldukça ilkel uçaklar bulunmaktaydı. Bu uçaklar düşük beygirli, açık kokpite ve kötü aerodinamiğe sahip uçaklardı. Uçak endüstrisi ve teknolojisinin hızlı bir şekilde ilerlemesi sebebiyle 1920'lerde geliştirilen *Curtiss PW-8, Boeing P-12* gibi geçiş uçakları unutulmuş ve saha deneyimi yok denecek kadar az uçaklardır. 1930'lu ve 1940'lı yılların başındaki avcı uçakları bakıldığında ise *P-26, P-36* ve en

[66] Warren A. Trest, *Air Force Roles and Missions: A History* (Washington, D.C: Air Force History and Museums Program, 1998), 72-75.
[67] Trest, *Air Force Roles and Missions* Trest, 72-75.
[68] McFarland, *A Concise History of the U.S. Air Force.*, 14.
[69] Lewis, *Close Air Support*, 12.
[70] Lewis, *Close Air Support*, 13.

önemlisi *P-40 Warhawk* avcı uçakları Amerikan envanterinde öne çıkmaktadır. Bu uçaklarda kokpitin kapalı ve iniş takımlarının geri çekilebilir olduğu bir dizayn tercih edilmişti. Ana saldırı silahı olaraksa .50 kalibre makinalı tüfek bulunmaktaydı. Eklenebilen parçalarla bu uçakların alt kısmına yakın hava desteği veya bombalama görevleri için bomba mekanizması yerleştirilebilmekte ve bomba taşıyabilmekteydiler. Bu uçaklardan *P-40* avcı uçağı ise Amerika Birleşik Devletleri'nin İkinci Dünya Savaşı'na girdiği sırada hava kuvvetlerinin ana muharebe uçağı haline gelmişti.

1.4.2 Tank ve Zırhlı Araçlardaki Teknolojik Gelişmeler

Birinci Dünya Savaşı sırasında tankların muharebe alanındaki etkileri tüm dünyadaki askeri teorisyenler tarafından dikkatle incelenmekte ve tank teknolojileri üzerinde çalışmalar yapılmaktaydı. İki dünya savaşı arası dönemde Amerika Birleşik Devletleri'ne bakıldığında askeri personel, ekipman açısından Almanya, Sovyetler Birliği gibi ülkelerle karşılaştırdığında nicelik bakımından geride olduğu görülmektedir. İlk olarak Birinci Dünya Savaşı sonrası tank ekollerinin gelişmine odaklanıldığında günümüze kadar gelen tank dizayn stilinin Fransız tipi ekolden geldiği saptanmaktadır. İngiliz ve Alman tanklarının *Romboid* şekli süreç içerisinde terkedilirken, Fransız *FT17* tipi tanklar savaş sahalarına uygun görülerek tüm ülkeler tarafından benimsenmiştir.[71] Amerika Birleşik Devletleri de aynı şekilde *M2, M3 Lee* ve *M4 Sherman* tipi tanklarında bu ekolden ilerlemiştir. Büyük Savaşta tankların muharebe sahasındaki önemi, otoriteler tarafından kabul görünce birçok ülke olası savaşlar için ideal bir tank arayışına girmişti. Bu idealler Birleşik Devletler için 10-15 ton ağırlığında, yolları kapatmaması için fazla geniş veya fazla uzun olmayan, ortalama saatte 20 km hızlarda kesintisiz yolculuk edebilecek, tareti 360 derece dönebilecek, 45 derece açılardan rahatça çıkabilecek, iletişim için radyosu bulunacak ve mühimmat kapasitesi için tankın içinde olabildiğince geniş alan ayrılacak tank modellerini içeriyordu.[72] Bu hedefler üzerinden 1921 tarihinde *M1921* ve 1930'lu yıllarda *M2* hafif ağırlık ve ardından *M2* orta ağırlık tankı geliştirildi fakat beklenilen sonuç alınamadı. Özellikle *M2* orta ağırlık tankı, dönemindeki *Panzer 3* ve *T-26* gibi tanklara karşı oldukça yetersizdi. 1939 tarihinde İkinci Dünya Savaşı'nın başlaması

[71] Ryan Jenkins, *World War 2: The Famous Tank Battles That Defined WWII* (Charleston: CreateSpace Independent Publishing Platform, 2014), 10.
[72] Rockenbach, "American Tanks," 306-7.

üzerine Amerika Birleşik Devletleri'nde *M3 Lee* tankı ve ardından Amerika Birleşik Devletleri ve Sovyetler Birliği dahil Müttefik Kuvvetlerin kullanacağı *M4 Sherman* tankı geliştirildi. Tank üretimi ve personel eğitimine bakıldığında ise savaş sonrası tank üretiminin ve personel eğitiminin büyük oranda azaltılmasına karşın Camp Meade'de yılda ortalama 200 subay ve 1200 asker eğitecek büyük bir eğitim kampı kurulduğu görülmektedir. Bu dönemde Birleşik Devletler Ordusu'nda tankçı eğitiminin ilk ayı normal bir piyade eğitimi ile geçmekte ardından da mekanik, topçu, istihbarat ve sürüş eğitimleri verilmekteydi. Bu eğitimde kullanılacak tanklarsa *Ordu Mühimmat Departmanı* tarafından sağlanmaktaydı.[73]

1.4.3 Askeri-Bürokratik Değişimler

İki dünya savaşı arası dönem hava gücünün muharebe alanındaki rolünün belirleneceği dönem olmuştur fakat bu dönemde Amerika Birleşik Devletleri'nde askeri-bürokratik çevre arasında ciddi anlamda fikir ayrılıkları ortaya çıkmıştır. Bu bölümde genel olarak hava ve kara kuvvetlerinin aralarında nasıl bir fikir ayrılığına düştüğünü, askeri-bürokratik çevrenin bu fikir ayrılığına nasıl bir çözüm bulmaya çalıştığı incelenecektir. Birinci Dünya Savaşı sonrası dönemde Amerika Birleşik Devletleri'nde hava gücünün bağımsızlığı bir tartışma konusuydu. Amerika Birleşik Devletleri'nde savaş sonrası General Pershing'in emriyle kurulan *Dickman Kurulu*'nda hava gücünün kara birliklerinden bağımsız olarak savaşı etkileyemeyeceğini savunulmuştu.[74] 1920 tarihinde *Ordu Yeniden Yapılanma Yasası* ile hava gücünün kara kuvvetlerinin muharip bir birimi olarak kalmasına karar verildi ve Savaş Bakanlığı, Genelkurmay Başkanlığı ile olan mevcut ilişkilerinde herhangi bir değişiklik yapılmadı. Taarruz havacılığının gelişmi, diğer branşlar gibi, hava gücünün kontrolü ve doktrinsel yönü konusundaki ordu içi bürokratik mücadelelerden olumsuz etkilendi fakat bu alandaki çalışmalar devam etti. 1922 tarihine gelindiğinde ise Amerika Birleşik Devletleri Genelkurmay Başkanlığı 10-5 koduyla yayınladığı *Doktrinler, Prensipler ve Yöntemler* adlı yönetmelikte tüm hava gücünün kara ordusu için yardımcı bir birim olduğu bir kez daha belirtti.[75]

Savaş sonrası dönemde bütçe kısıtlamaları ve kuvvetlerin terhis edilmesi, hava subayları için ciddi zorluklar oluşturmaktaydı ve genel gelişimi yavaşlatmaktaydı.

[73] Rockenbach, "American Tanks," 306-7.
[74] McFarland, *A Concise History of the U.S. Air Force*, 12.
[75] Lewis, *Close Air Support*, 9.

Aynı zamanda bu dönemde Amerikan Hava Kuvvetleri, Amerikan Kara Kuvvetleri içerisinde Ordu Hava Servisi (Army Air Service) adında bir yapı altında görev almaktaydı. Bu süreçte Amerika Birleşik Devletleri'nin Ordu Hava Servisi için ayırdığı askeri ödenekler, 1918'de 460 milyon dolardan 1920'de 25 milyon dolara düşürülmüştü.[76] Bütçedeki bu düşüş, savaş sonrası olduğu için anlaşılabilir düzeydeydi. İki dünya savaşı arası dönemde havacılar, kara kuvvetlerine yakın hava desteğinin savaşın gidişatı için oldukça önemli olduğunu kabul etse de hava kuvvetlerinin tek rolünün kara birimlerine destek değil, muharebe sahasın dışına çıkarak başta ikmal hatları endüstriyel bölgeler gibi stratejik ve taktiksel mevzilere saldırılar yapmak olduğunu açıkça belirtmişlerdi. Kısaca hava kuvvetlerinin tek amacının kara birliklerine yakın hava desteği sağlamasından ibaret olmaması gerektiğini, stratejik ve taktiksel bombardımanın gelecek bir savaşta belirleyici faktör olduğunu savunmaktaydılar ve başta bürokrat, askerler, teorisyenler ve devlet adamlarına bu konu ile alakalı bilgiler vermekteydiler.

1926'da Amerika Birleşik Devletleri Kongresi, Ordu Hava Servisini yardımcı bir kuvvetten Kara Ordusuna bağlı yarı bağımsız bir hava kuvvetine dönüştürerek, Amerika Ordusu Hava Kolordusu 'nu (USAAC) kurdu.[77] Aynı yıl Savaş Bakanlığı tarafından yayımlanan TR 440-15 adlı eğitim yönetmeliğinde hava gücünün gelecekteki savaşlarda hayati bir rolü olduğunu ve hava kuvvetlerinin hava hakimiyetini kesin bir şekilde sağlamasının gerekliliği ifade edildi.[78] Aynı zamanda bu yönetmelikte her saha ordusuna bir taarruz ve bir takip uçak birliği verilmesi planlanmıştı. Bu düzenlemeler çerçevesinde kara birliklerinin genel karargâhına artıdan bir takip bir adet de bombardıman birliği rezerv amaçlı verilecekti.[79]

Hava Kuvvetleri'nin bağımsız bir organizasyon olma yolundaki mücadelesi, 1 Mart 1935'te hava kuvvetleri için bir Hava Genel Karargâhı kurulmasıyla devam etti ancak tam bağımsızlık sağlanamadı. Hava Genel Karargâhı, ordunun taktik birimi olarak Langley Field'de kuruldu ve hava komutanının savaş zamanında cephe komutanına rapor vermesi kararlaştırıldı.[80] Bu süreçte Hava Genel Karargâhı,

[76] Major Gary C. Cox, *"Beyond the Battle Line* US Air Attack Theory and Doctrine, 1919–1941," (Yüksek Lisans Tezi., Air University, 1996), 5.
[77] McFarland, *A Concise History of the U.S. Air Force*, 12.
[78] Taylor, *A House Built on Sand*, 78.
[79] Lewis, *Close Air Support*, 11.
[80] Cox, "Beyond the Battle Line", 27-29.

finansman eksiklikleri nedeniyle büyük zorluklarla karşılaştı. 1932-1936 yılları arasında uçak sayısı 1.646'dan 855'e düştü. Ayrıca, personel eksikliği de önemli bir sorun teşkil etmekteydi ve subay sayısı beklenilen hedefin çok altındaydı. Bu finansal ve personel sorunları, Amerikan askeri havacılığının gelişimini sınırlasa da Savaş Bakanlığı bu soruna tamamen kayıtsız da değildi.[81] 1935 yılında Savaş departmanı tarafından 440-15 kodlu yönetmeliğe görev doktrinleri adı altında yeni bir bölüm eklendi. Bu bölümde 1926 yılında belirtildiği gibi hava hakimiyetinin önemi bir kez daha öne çıkartılmış, USAAC'ın ilk amacının hava hakimiyetini tamamen sağlaması gerektiğini belirtmişti[82]

20 Haziran 1941 tarihinde ise 95-5 kodlu Kara Kuvvetleri yönetmeliğiyle Amerikan Ordu Hava Kuvvetleri (United States Army Air Force ya da USAAF) kurularak hava kuvvetlerinin daha merkezileşerek kara ordusunda daha özerk bir yapıya sahip olması sağlandı ve bu yeni kurulan organizasyonda Amerikan Ordu Hava Kuvvetleri bünyesinde Genel Hava Karargâhını da barındırmaktaydı.[83] Fakat bu merkezileşmede Kara Kuvvetleri halen oldukça güçlü bir konumdaydı ve etki alanları oldukça fazlaydı. Amerika Birleşik Devletleri ordusunda, İkinci Dünya Savaşı'nda yaklaşıldıkça, 1940 tarihinde FM-1-5 (Field Manuel), 1943 tarihinde ise Fm-100-200 kodlu saha yönetmelikleri yayınlandı. Bu yönetmeliklerin hepsindeki hava gücü hakkında vurgulanan ana nokta ise hava hakimiyetinin zafer yolundaki en önemli nokta olduğuydu.[84] Bu saha yönetmelikleri orduda geçerli doktrinler ve askerin muharebe sahasında nasıl hareket edeceği üzerine büyük bir önem taşımaktadır. Bu sebeple ilerleyen bölümlerde, operasyonel sürece geçmeden önce bu yönetmelikler daha detaylı bir şekilde açıklanacaktır.

1.5 Endüstriyel Gelişim ve Ekonomik Gücün Ortak Operasyonlar Üzerine Etkileri

Bir ülkenin ekonomik gücünün ve kapasitesinin askeri operasyonlar ve savaşların başarıya ulaşmasındaki en kritik unsurlardan olduğu su götürmez bir gerçektir. Lojistik, hammadde, üretim kapasitesi gibi faktörler ekonomiye bağlı bir durumdadır. Ekonomiye bağlı olmadığı düşünülen strateji, taktik ve mühendislikte

[81] Cox, "Beyond the Battle Line," 27-29.
[82] Taylor, *A House Built on Sand*, 8.
[83] Lewis, *Close Air Support*, 12.
[84] Taylor, *A House Built on Sand*, 8.

derine inildiğinde bunların da ekonomiye derinden bağlı olduğu görülmektedir. Strateji, taktik ve askeri teorisyenlerin tecrübe kazanabilmeleri ve bu tecrübeleri gelecek nesle aktarabilmeleri için yeterli düzeyde askeri eğitim harcaması gerekmektedir. Bu tecrübeleri kazanabilmeleri içinse yeni teknolojileri ve icatları takip edebilmeleri ve askeriyenin bu yeni buluşları orduya entegre etmesi sağlanmalıdır. Mühendislikteyse örnek olarak Amerika Birleşik Devletleri'nin 1929 Dünya Ekonomik Krizi, sınır olduğu ülkelerin Amerika Birleşik Devletleri'yle karşılaştırıldığında zayıflığı ve ülkenin bir işgal tehditti altında olmaması sebebiyle tank projelerine yeterli yatırımı sağlayamaması sebebiyle tank dizaynı konusunda diğer ülkelerin gerisinde kalması gösterilebilir.[85] Bu sebepler yüzünden başarıya ulaşmanın en büyük kaidesi açık bir şekilde güçlü bir ekonomiden geçmektedir.

Bir diğer noktaysa ortak operasyonlar için gereken üretim kapasitesidir. Ortak operasyonların sadece başarıya ulaşması için değil, planlanıp hayata geçirilmesi için güçlü bir ekonomik altyapı, hammaddeye ulaşım kolaylığı ve yeterli üretim bandına sahip olunması gerekmektedir. Günümüzde yüksek teknoloji ürünleri, mikroçip endüstrisi gibi askeri sanayinin can damarı olan sektörlerin İkinci Dünya Savaşı'ndaki karşılığı ise otomotiv sektörüydü. Amerikan otomotiv endüstrisi, Amerika Birleşik Devletleri'nin can damarıydı. 1945 yılına kadar üretilen uçak motorlarının %75'i, üretilen silahların üçte biri, üretilen tank ve tank parçalarının %80'i ve üretilen dizel motorların %50'si Amerika Birleşik Devletleri'ndeki otomotiv endüstrisi tarafından üretilmişti. Savaş sırasında Amerika Birleşik Devletleri'nde 88 bin tank, 310 bin Uçak, 806 bin 73 adet kamyon, 12 milyon 500 bin adet silah, 10 adet Savaş gemisi, 27 adet uçak gemisi, 110 adet eskort uçak gemisi, 211 adet denizaltı, 907 adet Kruvazör ve Destroyer, 7500 adet lokomotif, 41 bin adet topçu, 82 bin amfibi ekipmanı üretmişti.[86] Amerikan endüstrisinin üretim gücü sayesinde, Amerika Birleşik Devletleri kısa bir sürede mobilize olarak hava kara ve deniz kuvvetleri açısından güçlü bir askeriye kurabilmişti. 1939 yılında Amerika Birleşik Devletleri'nin savaş üretimi, gayrisafi milli hasılanın %2'sinden azken 1944 yılında %44'e, endüstriyel ham maddelerin üretimiyse 1940 ve 1944 yılları arasında %60 arttığını görülmektedir.[87] Diğer taraftan askeri endüstri Amerika Birleşik Devletleri bağlamında ekonominin güçlenmesine de

[85] Jenkins, *World War 2: The Famous Tank Battles That Defined WWII,* 31.
[86] Thomas D. Morgan, "The Industrial Mobilization of World War II: America Goes to War". *U.S. Army Center of Military History, no. 30* (1994), 30.
[87] Morgan, "The Industrial Mobilization of World War II," 30.

sebebiyet verdi. 1940 yılında 101,4 milyar dolar olan Amerikan ekonomisi, 1944 yılına gelindiğinde 174,84 milyar dolara çıkmıştı.[88] 1944 yılında 1939 kıyasla Birleşik Devletlerin iş gücünde 18,7 milyon daha fazla insan bulunmaktaydı. Bunların 11 Milyonu ordu personeliyken 7,7 milyonu ise sivil iş gücündeydi. Bu artış ekonominin canlanmasına ve 1929 ekonomik krizinin etkilerini ortadan kaldırılmasına yardımcı oldu.[89]

Tablo 1: Amerika Birleşik Devletleri'nin Ve Dönemin Diğer Güçlerinin Yıllara Göre Askeri Üretimi

	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	Total
Amerika								
İncelenen Aylar	..	..	1	12	12	12	8	45
Tüfekler	..	..	38	1542	5683	3489	1578	12330
Makinalı Tabancalar	..	..	42	651	686	348	207	1933
Makinalı Tüfekler	..	..	20	662	830	799	303	2614
Ağır Silahlar	..	..	3	188	221	103	34	549[a]
Mortarlar	..	..	0.4	11.0	25.8	24.8	40.1	102.1
Tanklar ve Kundağı Motorlu Topçular	..	..	0.9	27.0	38.5	20.5	12.6	99.5
	..	..	1.4	24.9	54.1	74.1	37.5	192.0
Gemiler	..	..	544	1854	2654	2247	1513	8812
Birleşik Krallık								
İncelenen Aylar	4	12	12	12	12	12	8	72
Tüfekler	18	81	79	595	910	547	227	2457
Makinalı Tabancalar	..	..	6	1438	1572	672	231	3920
Makinalı Tüfekler	19	102	193	284	201	125	15	939
Ağır Silahlar	1	10	33	106	118	93	28	390
Mortarlar	1.3	7.6	21.7	29.2	17.1	19.0	5.0	100.9
Tanklar ve Kundağı Motorlu Topçular	0.3	1.4	4.8	8.6	7.5	4.6	2.1	29.3
Uçaklar	1.3	8.6	13.2	17.7	21.2	22.7	9.9	94.6
Gemiler	57	148	236	239	224	188	64	1156
Sovyetler Birliği								
İncelenen Aylar	..	..	6	12	12	12	8	50
Tüfekler	..	..	1567	4049	3436	2450	637	12139
Makinalı Tabancalar	..	..	90	1506	2024	1971	583	6174
Makinalı Tüfekler	..	..	106	356	459	439	156	1516
Ağır Silahlar	..	..	30	127	130	122	72	482
Mortarlar	..	..	42.3	230.0	69.4	7.1	3.0	351.8
Tanklar ve Kundağı Motorlu Topçular	..	..	4.8	24.4	24.1	29.0	20.5	102.8
Uçaklar	..	..	8.2	21.7	29.9	33.2	19.1	112.1
Gemiler	..	33	62	19	13	23	11	161

	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	Total
Almanya								
İncelenen Aylar	4	12	12	12	12	12	4	68
Tüfekler	451	1352	1359	1370	2275	2856	665	10328
Makinalı Tabancalar	40	119	325	232	234	229	78	1257
Makinalı Tüfekler	20	59	96	117	263	509	111	1176
Ağır Silahlar	2	6	22	41	74	148	27	320
Mortarlar	1.4	4.4	4.2	9.8	23.0	33.2	2.8	78.8
	0.7	2.2[b]	3.8	6.2	10.7	18.3	4.4	46.3
	2.3	6.6	8.4	11.6	19.3	34.1	7.2	89.5
Gemiler	15	40	196	244	270	189	0	954
İtalya								
İncelenen Aylar	..	6	12	12	8	..	..	38
Tüfekler	..	..	..	..	..	..	..	..
Makinalı Tabancalar	..	..	..	..	..	..	..	..
Makinalı Tüfekler	..	..	..	..	..	..	..	125
Ağır Silahlar	..	..	..	..	..	..	..	10
Mortarlar	..	..	..	..	..	..	..	17.0
Tanklar ve Kundağı Motorlu Topçular	..	..	..	..	..	..	..	3.0
Uçaklar	1.7	3.3	3.5	2.8	2.0	..	..	13.3
Gemiler	40	12	41	86	148	..	..	327
Japonya								
İncelenen Aylar	4	12	12	12	12	12	8	72
Tüfekler	83	449	729	440	634	885	349	3570
Makinalı Tabancalar	..	..	..	..	..	3	5	8
Makinalı Tüfekler	6	21	43	71	114	156	40	450
Ağır Silahlar	1	3	7	13	28	84	23	160
Mortarlar	0.5	1.6	1.1	1.5	1.7	1.1	0.3	7.8
Tanklar ve Kundağı Motorlu Topçular	0.2	1.0	1.0	1.2	0.8	0.4	0.2	4.8
Uçaklar	0.7	2.2	3.2	6.3	13.4	21.0	8.3	55.1
Gemiler	21	30	49	68	122	248	51	589

Kaynak: Mark Harrison, "The Economics of World War 2, an Overview," in *The Economics of World War II: Six Great Powers in International Comparison*, haz. Mark Harrison (Cambridge: Cambridge University Press, 1998), 30–31.

Ekonomi ve ortak operasyonlar konusuna geri dönüldüğünde önceden bahsedildiği gibi ortak operasyonlar var olabilmesi için güçlü bir ekonomik altyapı şarttır. Ortak operasyonlarda, özellikle hava kara koordineli operasyonlarda lojistik en

[88] https://eh.net/encyclopedia/the-american-economy-during-world-war-ii/ Erişim Tarihi: 02.02.2025
[89] Morgan, "The Industrial Mobilization of World War II," 31.

kritik faktörlerden biridir. Operasyonun başarıya ulaşabilmesi için izlenecek strateji ve taktikler ile sahaya yansıtılan askeri güç, askeri birimlerin tedarik zincirinden geçmektedir. Başta ekipman ve mühimmat olmak üzere, insan gücü tedariği, iletişim ve gıda temini başarı yolunda en önemli faktörlerdendir. Bu sebeple savaş boyunca Amerika Birleşik Devletleri başta olmak üzere savaş içerisinde yer alan tüm ülkelerin ilk önceliği güçlü bir lojistik sistem kurmak olmuştur. Bundan yola çıkarak Almanların Doğu Cephesi'ndeki başarısızlığını lojistik hatların uzaması ve Müttefik Kuvvetlerin Dresden gibi Alman askeri endüstrisinin güçlü şehirlerini bombalamasına bağlayabilmekteyiz. Özellikle 1943 yılından itibaren Alman Hava Kuvvetleri (*Luftwaffe)* hava hakimiyetini kaybetmeye başlamış ve 1944'ün ikinci yarısına geldiğimizde Alman ordusu hava kara ortak operasyon yapma olasılığını büyük oranda kaybetmiştir.

Amerika Birleşik Devletleri güçlü ekonomisi sayesinde sadece kendi askeri harekatları için gereken kaynakları bulmakla kalmamış, müttefiklerine de yardım edebilmiştir. 1941 yılında imzaladığı *Lend Lease Act*[90] sayesinde başta Birleşik Krallık, Sovyetler Birliği ve Çin gibi ülkelere büyük askeri ve sivil yardımlar yapmıştır. Sovyetler Birliği açısından bakıldığında toplam 11,3 milyar dolar, enflasyona vurulduğundaysa 1941 ve 1945 yılları arasında günümüz parasıyla 180 milyar dolarlık bir yardım yapılmıştır.[91] Bu yardımlar sırayla 400 bin kamyon, 14 bin savaş uçağı, 8 bin traktör, 13 bin tank, 1.5 milyon yorgan, 15 milyon askeri bot, 107 bin ton pamuk, 2.7 milyon petrol ürünü ve 4.5 milyon ton gıdadır.[92] Burada tank ve uçak sayıları incelendiğinde bu sayıların Sovyetler Birliği'nin Doğu Cephesi'nde tank ve uçakların katıldığı Kursk Muharebesi ve Bagration harekatı gibi askeri operasyon ve muharebelere büyük oranda katkı sağladığı saptanmaktadır. Özellikle bu

[90] Lend Lease Act: Lend Lease Act, 1941 tarihinde Amerikan Başkanı Roosevelt tarafından yürürlüğe sokulmuş bir yasadır. Bu yasa sayesinde Amerika Birleşik Devletleri, İkinci Dünya Savaşı'nda Müttefik Kuvvetlere askeri ve sivil ekipman temini sağlayabilmiştir.

[91]U.S. Embassy in Russia, "World War II Allies: U.S. Lend-Lease to the Soviet Union, 1941–1945," erişim tarihi 2 Şubat 2025, https://ru.usembassy.gov/world-war-ii-allies-u-s-lend-lease-to-the-soviet-union-1941-1945/#:~:text=Totaling%20%2411.3%20billion%2C%20or%20%24180,common%20enemy%20%E2%80%94%20bloodthirsty%20Hitlerism.%E2%80%9D

[92]U.S. Embassy in Russia, "World War II Allies: U.S. Lend-Lease to the Soviet Union, 1941–1945," erişim tarihi 2 Şubat 2025, https://ru.usembassy.gov/world-war-ii-allies-u-s-lend-lease-to-the-soviet-union-1941-1945/#:~:text=Totaling%20%2411.3%20billion%2C%20or%20%24180,common%20enemy%20%E2%80%94%20bloodthirsty%20Hitlerism.%E2%80%9D

harekatlara *Sherman Emcha* tanklarının da katıldığını bildiğimiz için açık bir şekilde yabancı yardımlarla da ortak operasyonlar yapılabileceği görülmektedir fakat ortada değişmeyen tek noktaysa bu tankların ve uçakların gene güçlü bir ekonomik güç olan Amerika Birleşik Devletleri tarafından üretildiği ve ortak operasyonlarda kimin kullandığı önemsiz olsa da ekonominin belirleyici bir faktör olduğudur.

2. Bölüm: İkinci Dünya Savaşı'nın Başlangıcı ve Amerikan Ordusunun Yapılanması

2.1 Pearl Harbor Baskını ve Birleşik Devletlerin Savaşa Katılması

1800'lü yıllardan itibaren Asya ve Pasifik bölgeleri, sömürgeci ve emperyalist güçlerin hedefindeki noktalarındandı. Britanya, Fransa, Portekiz, İspanya, Hollanda ve ardından Almanya, özellikle Pasifik bölgesi için bir yarışa girişmişti. Ancak bu dönemde Pasifikte yükselen iki yeni güç bulunmaktaydı. Bunlardan ilki Meji Restorasyonuyla hızlı bir şekilde modernleşen Japonya, diğeri de Amerika Birleşik Devletleri'ydi. Japonya kısa sürede ekonomisini ve endüstriyel üretimini modernleştirmeyi başararak 1905 tarihinde Kore'yi önce himayesi altına aldı, ardından da 1910 yılında fiilen ilhak etti. 1905 tarihinde aynı zamanda Japonya dünyayı şaşırtarak Rus Çarlığını ağır bir yenilgiye uğrattı ve Pasifik'te büyük bir güç olarak ortaya çıktı. Japonya, Birinci Dünya Savaşı'nda büyük bir mücadele vermese de Pasifik'te Alman İmparatorluğu'nda bulunan adaların bir kısmını ele geçirdi fakat savaş sonunda Paris Barış Konferansında hem itibar hem de toprak bakımından beklediğini alamadı. 1929 Dünya Ekonomik Krizinin Japonya'daki emekleyen demokrasiye darbe vurması ve radikal sağın kısa bir sürede hükümeti ele geçirmesiyle Japonya aynı Almanya'da olduğu gibi faşist bir ideolojiye yöneldi ve yayılmacı bir politika sergilemeye başladı. Bu yayılmacı politikanın ilk adımı olarak da 1931 yılında Mançurya'yı işgal etti. Japon işgali sonrası bölgede Mançuko adında bir Japonya'ya bağlı bir devlet kuruldu. 1937 tarihine gelindiğindeyse Japonya, Marco Polo Köprüsü olayını sebep göstererek bir iç karışıklıkta olan Çin'e savaş ilan etti. Çin bu dönemde başta komünistler olmak üzere ayrılıkçı hareketlerle mücadele etmekteydi ve merkezi hükümet tam olarak kontrolü sağlayamamaktaydı. Japonya bu durumdan yararlanarak kısa bir süre içerisinde Kuzey ve Orta Batı Çin'i işgal etti. Bu işgal sırasında yaşanan en kan dondurucu olaysa 1937 Nanking katliamıydı. Çin'in başkenti olan Nanking'e giren Japon kuvvetleri büyük bir katliam yaptı. Bu dönemde başta Amerika Birleşik

Devletleri olmak üzere Sovyetler Birliği ve Birleşik Krallık gibi ülkeler Japonya'yı kınadı fakat bu yeterli olmadı. Japon Amerikan ilişkileri oldukça gergin bir durumdayken Japonya'nın bir Amerikan gemisi olan *USS Panay* gemisini batırması üzerine iki devlet arasındaki gerginlik büyük oranda arttı. Japonya bu olay için özür dileyip Amerika Birleşik Devletleri'ne tazminat ödese de Amerikan hükümeti ve kamuoyunda Japonya'ya karşı olan antipati büyük oranda arttı.

Pasifik'te Japon İmparatorluğu'nun yayılmacı politikalarının Amerika Birleşik Devletleri'nin bölgedeki hakimiyetini tehdit etmesi, Amerikalıların olası bir savaş için önlemler almaya başlaması ile sonuçlandı. Amerikan Savaş Bakanlığı, olası bir tehditte karşı Savaş Bakanlığı Planlama Şubesi, Ordu ve Deniz Kuvvetleri Mühimmat Kuruluna olası bir mobilizasyon için plan ve program oluşturma emri verdi. Bu Planlama sonucunda 1930 tarihinde Sanayi Seferlik Planı (IMP) oluşturuldu ve 1939 yılına kadar bu plan durumlara göre revize edildi. Aynı zamanda IMP planının yanında PMP adı verilen Koruyucu Seferberlik Planı da bu dönemde oluşturuldu.[93] Eylül 1939 tarihinde, Almanya'nın Polonya'yı işgali üzerine İkinci Dünya Savaşı'nın başlamasıyla Başkan Roosevelt, Koruyucu Seferberlik Planını (PMP) devreye sokarak olası savaşta mühimmat ve ekipman üretimini korumak için Savaş Kaynakları Kurulu (WRP) adlı yapıyı kurdu.[94]

1939 yılında yaşanan bir diğer gelişme de Halkin Gol Muharebesi'ydi. Bu muharebe Japon İmparatorluğu ve Sovyetler Birliği arasında, günümüz Kuzey Kore ve Vladistok sınırlarında gerçekleşmişti. Bu dönemde Japonya'da üç farklı güç odağı bulunmaktaydı; sivil bürokrasi, Kara Kuvvetleri ve Deniz Kuvvetleri. Kara Kuvvetleri Japonya'nın yayılmacı politikalarını Sovyetler Birliğiyle bir savaş üzerinden ilerletmek isterken Deniz Kuvvetleriyse Pasifik'e yönelmek istemekteydi. Halkin Gol Muharebesi tarihte bir dönüm noktasıydı. General Zhukov önderliğindeki Kızıl Ordu, Japonya'nın Kwantung Ordusu'nu Halkin Gol'de büyük bir yenilgiye uğratmasıyla Sovyetlerle yapılacak bir savaş üzerinden yayılma planı geçerliliğini yitirdi. 1941 tarihinde Nazi Almanya'sı Avrupa'da hakimiyetini sağlamış, 22 Haziran 1941 tarihinde başlattığı Barbarossa Operasyonu başarılı bir şekilde ilerlemekteydi. Japonya'ysa Çin'le halen bir savaş vermekteydi. Almanya'nın Fransa'yı işgal etmesi ve Vichy başkentli bir kukla devlet kurmasıyla Japonya Fransa'nın başta Hint-Çin

[93] Morgan, "The Industrial Mobilization of World War II," 31.
[94] Morgan, "The Industrial Mobilization of World War II," 30.

bölgesi (Günümüz Vietnam, Kamboçya) ilhak etmeyi planladı. 1940 ve 1941 yılları arasında Japonya önce kuzey, ardından güney Hint-Çin bölgesini ilhak etti. Bu bölgenin ilhak edilmesini iki büyük sebebi vardı. İlk sebebi bu bölgedeki kauçuk ve petrol yataklarının ele geçirilerek savaş endüstrisi için hammadde sağlanmasıydı. İkinci sebepse İngiliz Hindistan'ı üzerinden Çin'e giden ticaret akışını durdurmaktı. Bu süreçte Japon Dışişleri Bakanı Yösuke Matsuoka, Nisan 1941 tarihinde Sovyetler Birliği'yle bir saldırmazlık paktı imzaladı. Haziran 1941 tarihinde Almanya'nın Sovyetler Birliğine savaş ilan etmesi üzerine Yösuke bu paktın ihlal edilip Sovyetler Birliğine saldırılması gerektiğini belirtse de Halkin Gol Muharebesi'ndeki yenilgi sebebiyle bu görüş rafa kaldırıldı.[95]

Japonya'nın Güney Asya bölgesine hızla yayıldığını gören Amerika Birleşik Devletleri Japon İmparatorluğu'na, gaz, petrol gibi askeri ve sivil sanayi için gerekli hammaddelerin ticaretini yasakladı ve geniş bir ambargo uyguladı. Japonya İmparatorluğu'nun kontrolu altında olan topraklar özellikle petrol gibi hammaddeler bakımından oldukça fakirdi ve bu yetersizlik Japonya'nın yayılmacı politikalarındaki ana motivasyon olmuştu. Amerika Birleşik Devletleri'nin elinde bulunan Panama Kanalı'nın Japon ticari gemilerine kapatılması, Japon sanayisine büyük bir darbe vurmuştu. Japonya'nın karşısında bu gelişmeler sonrası iki seçenek bulunuyordu; Japonya'nın 1937 tarihinden beri savaşta olduğu ve geniş topraklar kazandığı Çin ve Hint-Çin bölgesinden çekilmesi veya Amerika Birleşik Devletleri ve diğer Müttefik Kuvvetlere karşı bir savaşa girmesi. O dönemin siyasi bağlamında birinci seçeneğin izlenmesi mümkün gözükmüyordu.

Savaşı destekleyen askeri çevrelerde ise Ordudan sorumlu Bakan General Hideki Tojo ve Amiral Yamamoto gibi isimler, uzun sürecek bir savaşta Japonya'nın Amerika Birleşik Devletleri'ni alt edemeyeceğini düşünmektelerdi. Bu sebeple ana plan 6 ve 12 ay içerisinde Amerikan Pasifik Filosu başta olmak üzere anahtar noktalara saldırılar düzenlemek ve bu saldırılar sonrası hızlı bir şekilde Güney Asya ve Orta Pasifiği ele geçirerek bir güvenli alan oluşturmaktı.[96] Japon İmparatoru Hirohito'nun kasım ayında Amerika Birleşik Devletleri'ne karşı yapılacak bir askeri operasyona ve ilerisinde savaşa onay vermesi üzerine askerî harekât için planlar yapılmaya başlandı. Bu planlardaki ana kilit nokta Amiral Yamamoto'nun belirttiği gibi Japonya'nın uzun

[95] Antony Beevor, *The Second World War* (Londra: W&N, 2014), 298.
[96] Beevor, *The Second World War*, 298-99.

sürecek bir savaşta galip gelemeyeceğiydi. Bu sebeple ana hedef Japon Donanmasını, konvoylarını ve ikmal hatlarını korumak için Hawai'de yer alan Amerikan Pasifik Filosunu, özellikle 3 adet Amerikan uçak gemisini yok etmekti. Bu uçak gemiler *USS Enterprise, USS Lexington* ve *USS Saratoga* uçak gemileriydi. *USS Yorktown* uçak gemisiyse bu dönemde olası bir Atlantik Cephesi için Amerikan Atlantik Donanmasında görev yapmaktaydı.

Japon Donanması Pearl Harbor saldırısını gerçekleştirmek için 26 Kasım tarihinde harekete geçti. Bu plan oldukça tehlikeli bir plandı çünkü Hawaii Amerikan anakarasına en yakın adaydı ve bu süreçte Midway, Guam gibi Amerikan adalarından geçilmesi gerekmekteydi. 7 Aralık tarihine kadar Japon gemileri, herhangi bir radar veya sonara, bir keşif uçağına veya filoya takıldıkları takdirde tüm plan başarısızlıkla sonuçlanacaktı. Bu süreçte Amerika Birleşik Devletleri, Washinton'daki Japon Büyükelçiliğinin belgeleri yakması ve ülkeden çekilmeye başlaması sebebiyle bir saldırının geleceğinden haberdardı. Başta Filipinler olmak üzere Japonya'nın saldırı düzenleyebileceği tüm adalara, stratejik noktalara olası saldırı için hazır olmaları gerektiği emri verilmişti. Hawaii'deki Amerikan Pasifik Filosunaysa hazır olun emri verilmişti fakat bu emir olası bir saldırıdan çok saldırılan yere yardıma veya Japon Donanmasına karşı saldırıya geçilmesi içindi. Kimse Japonya İmparatorluğu'nun Hawaii'ye bir saldırı düzenleyeceğini düşünmemekteydi. Bu dönemde Amerikan Pasifik Filosu komutanı Amiral Kimmel'dı ve Hawaii'deki Japon nüfusu sebebiyle olası bir sabotaja karşı önlemler almaya başlamıştı. Bu önlemlerden en önemlisi uçakların sabotaj tehlikesine karşı hangarlarda değil, pistlerde bırakılmasıydı.

7 Aralığın sabah saatlerinde, Japon Donanması, 6 uçak gemisiyle Hawaii'deki Pearl Harbor'a bir saldırı düzenledi. Bu saldırıda *USS Arizona, USS Oklohoma* gibi önemli Amerikan savaş gemileri büyük hasar görerek battı. Sabotaja karşı pistlerde bırakılan Amerikan uçaklarıysa saniyeler içerisinde Japon uçakları tarafından imha edildi ve kısa süre içerisinde Japonya, Amerikan Pasifik Filosuna büyük oranda zarar verdi. Saldırıda 2400 Amerikalı sivil ve asker hayatını kaybetti fakat bu saldırı Japonya'nın beklediği başarıya ulaşmadı. Bu başarısızlığın ana sebebiyse Amiral Yamamoto'nun ana hedefinin Amerikan Pasifik Filosundaki uçak gemilerini hedef almasıydı fakat Pearl Harbor saldırı sırasında tüm uçak gemileri keşif amaçlı gönderilmişti. Başkan Roosevelt, 8 Aralık günü yaptığı konuşmada 7 Aralık günün utanç günü olarak nitelendirdi ve Japon İmparatorluğuna savaş ilan etti. Pearl Harbor

saldırısından 4 gün sonra 11 Aralık tarihinde Adolf Hitler Reichstag'da yaptığı konuşmada Amerika Birleşik Devletleri'ne savaş ilan etti ve Amerika Birleşik Devletleri İkinci Dünya Savaşı'na resmi olarak dahil oldu. Amerika Birleşik Devletleri, bu dönemde güçlü bir deniz gücüne sahip olsa da kara ve hava kuvvetleri olarak savaşta olduğu ülkelerle karşılaştırıldığında oldukça yetersiz durumdaydı. Amerika, İkinci Dünya Savaşı başladığında askeri personeli 190 binin altındaydı ve dünyadaki sayısal olarak 17. sırada yer almaktaydı. USAAF 20 bin personele ve 1.700 uçağa sahipti. Roosevelt savaşın başlamasıyla her yıl ortalama 50 bin uçak üretimi hedefinde bulundu ve Aralık 1941 tarihinde Pearl Harbor saldırı sonrası PMP iptal edilerek genel seferberliğe geçildi.[97]

2.2 Hava ve Zırhlı Kuvvetler Arasındaki Koordinasyon, Ortak Operasyonların Şekillenmesi ve Bunlara Yönelik Doktrinler

Amerika Birleşik Devletleri'nin savaşa dahil olması sebebiyle, hava-kara koordinasyonundaki açığı hızlı bir şekilde kapatması gerekmekteydi. Bu sebeple Amerikan askeri otoriteleri tarafından 1941-1943 yılları arasında farklı planlar hazırlandı ve teorik ve doktriner alternatifler üzerinde çalışmalar düzenledi. Bu bölümde önce Amerikan askeri çevreleri tarafından benimsenin planlar ile doktrinler üzerinde durularak 3 alt başlık altında hava-kara koordinasyonunun ve İkinci Dünya Savaşı'ndaki müttefik ortak operasyonlarının nasıl şekillendiği incelenecektir.

2.2.1 Askeri-Bürokratik Yapılanma ve Planlar

1920'li yıllardan itibaren Amerika Birleşik Devletleri Harp ve Deniz Okullarında birçok savaş planları üretilmiştir.[98] Bu savaş planları ileriki yıllarda "Gökkuşağı" veya daha bilindik adıyla "Renk Kodlu Savaş Planları" ismiyle anılmıştır. Bu planlardan Kara ve Deniz Harp okullarını ortak olarak ilgilendiren plan, Turuncu plan adı verilen, olası bir Japon-Amerikan Savaşı için hazırlanmış plandı. Bu süreçte özellikle ordu ve deniz kuvvetleri arasında operasyon planlamalarındaki kilit isimlerden birisi Walter Krueger olmuştu. Walter Krueger, 26 Ocak 1881 tarihinde Batı Prusya'da dünyaya gelmiş ve 1889 tarihinde ailesiyle birlikte Amerika Birleşik Devletleri'ne göç etmiş Alman asıllı bir Amerikalıydı. İspanyol-Amerikan Savaşı ve Birinci Dünya Savaşı'nda görev aldıktan sonra 1921 ve 1938 tarihleri arasında

[97] Morgan, "The Industrial Mobilization of World War II," 30.
[98] Eaten, "General Walter Krueger and Joint War Planning," 91.

sırasıyla Kara Harp Okulu, Deniz Harp Okulu ve Savaş Planlama Dairesinde (WPD) görev almıştır.[99] Aynı zamanda Birinci Dünya Savaşı sonrası Yarbay olarak Almanya'ya askeri taktikler üzerine çalışmaya gitmiştir. Alman kökenli olması ve akıcı bir Almanca konuşması sebebiyle 1919 sonrası Alman Askeri Arşivlerine girebilen ilk Amerikalı olmuştur.[100] WPD'de Walter Krueger gibi isimler olası savaşlara karşı savunma ve saldırı planlamaları yapmaktaydı. Bu süreçte taktik ve teknolojilerin hızla gelişmesi, renk kodlu planlara da entegre edilmeye başlanmıştı.

Bu dönemde Amerikan ordusunun yapılanmasına bakıldığında hava kuvvetlerinin, kara kuvvetleri içerisinde bir yardımcı kuvvet olarak kalmaya devam ettiği görülmektedir. Bu yardımcı kuvvet 1918-1926 arasında Ordu Hava Servisi 1926-1941 tarihleri arası Amerikan Hava Kolordusu, 1941-1948 arası ise Amerikan Ordu Hava Kuvvetleri olarak adlandırılmıştı. Bu süreçte Amerikan ordusunda hava ve kara kuvvetlerinin komuta kademeleri hava unsurlarının nasıl bir yapı altında görev yapacağı konusunda birbirleriyle rekabet içerisindeydi. Hava kuvvetleri ve hava subayları, zırhlı birlikler başta olmak üzere kara unsurlarına hava desteğinin, başarı için oldukça elzem olduğunu bilmekteydi fakat hava kuvvetlerinin kara kuvvetlerine veya kolorduların komuta kontrolü altında görev yapmasına karşı çıkmaktaydılar.[101] Kara kuvvetleri generalleriyse, hava kuvvetlerinin aynı topçu birlikleri gibi kara birlikleri için yardımcı bir pozisyonda olmalarını savunmaktaydı. Hava filolarının bizzat hava kuvvetleri tarafından bağımsız bir şekilde kontrol edilmelerinin muharebe alanında etkisizliğe yol açacağına inanmaktaydılar.

1 Eylül 1939 yılında İkinci Dünya Savaşı'nın başlamasıyla Amerika Birleşik Devletleri ordusu eğitim ve planlamalarını hızlandırma kararı aldı. 1940 yılına gelindiğinde yayımlanan Air Corps FM-1-5 adlı saha yönetmeliğinde öncelikli olarak hava hakimiyetini sağlaması gereken avcı uçaklarının, kara kuvvetlerine yakın hava desteği sağlama konusunda ekipman ve personel açısından yetersiz kaldığını, bu sebeple zorunlu olmadıkça avcı uçaklarının yakın hava desteği sağlamaması belirtilmişti.[102] Fakat Avrupa'dan gelen savaş raporları incelendiğinde avcı uçaklarının yakın hava desteği konusunda başarılı olduğu, özellikle zırhlı birliklerle

[99] Eaten, "General Walter Krueger and Joint War Planning," 92
[100] Eaten, "General Walter Krueger and Joint War Planning," 93
[101] Johnson Garner, "Forgotten Progress: The Development of Close Air Support Doctrine Before World War II," *Air Power History* 46, no.1 (1999): 45-49.
[102] Costello, *A Matter of Trust,* 8.

koordineli bir şekilde çalışıldığında önemli sonuçlar verdiği sonucuna varılmıştı ve FM 1-5 yönetmeliği güncellenerek Fm-10-5 yönetmeliğine evrilmişti. FM 10-5'te avcı uçakları da başta zırhlı düşman birlikleri olmak üzere kara birliklerine yakın hava desteği sağlayabileceği belirtilmişti.[103]

1941 tarihine gelindiğinde Amerika Birleşik Devletleri ordusunun savaşa hazırlık amaçlı eğitim ve tatbikatlara hız verdiği görülmektedir. Bu tatbikatlardan en önemlisi Lousiana Manevralarıydı. Lousiana Manevralarına Avrupa'dan birçok gözlemci katıldı ve bu askeri tatbikat Amerika Birleşik Devletleri ordusunun İkinci Dünya Savaşı'na girmeden önce gerçekleştirdiği en önemli askeri tatbikat oldu. Bu tatbikat başta zırhlı birlikler olmak üzere kara kuvvetleri ile hava kuvvetlerinin koordinasyonu ve ortak operasyon doktrini için bir temel oluşturdu. Lousiana Manevralarından öğrenilenler ve diğer ülkelerden gelen raporlar birleştirilerek Nisan 1942 tarihinde Fm-31-35 adlı saha yönetmeliği yayınlandı. Bu yönetmelik ile birlikte kara-hava destek sistemi ve ortak operasyonlar için kılavuz oluşturulmak istense de bunlar savaşın ilk aşamasında teoride kalarak pratikte yeterli başarıya ulaşamadı. Amerikan birliklerinin katıldığı Meşale Operasyonu ve Tunus Muharebesi sonrasında Kuzey Afrika Cephesi'nin kapanmasıyla 1943 tarihinde Kuzey Afrika'daki tecrübeler sonucunda FM 100-20 kodlu bir yönetmelik daha yayınlandı. Bu belge fiili olarak Amerikan Hava Kuvvetleri'nin USAAF'ın bağımsızlığını ilan ederek, merkezi komuta ile yönetilmesini ve esnek kullanımını desteklemiştir.[104] Fakat ilerleyen zamanlarda, özellikle 1944 tarihinden itibaren hava kuvvetlerinin bir kısmı yeniden Taktiksel Hava Komutanlığına (TAC) olarak kolordulara bağlanmıştır.

Aslında 1944 yılında hava gücünün bir kısmının kolordular arasında bölünmesi, hava gücünün etkin kullanımına darbe vurmuştu. Her kolordunun belli bir miktarda uçağı bulunması ve kolordu kumandanlarının bu uçakları yalnızca kendi kuvvetlerine odaklı bir şekilde kullanmaları Amerikan hava kuvvetlerinin makro düzeyde yapacağı etkiyi azaltmıştı engellemişti.[105] Kolordu Kumandanları, yakın hava desteği ve avcı uçaklarını kendi kuvvetlerine odaklandığı için mikro ölçekte kolordular başarılı olmaktalardı. Ancak uçakların merkezi bir şekilde kontrol edilmemesi ve yerel kuvvetler içerisinde bölünmesi büyük taarruzlarda sorun

[103] Costello, *A Matter of Trust*, 8.
[104] Louis A. Manzo, "Morality in War Fighting and Strategic Bombing in World War II," *Air Power History* 39, no.3 (1992): 37.
[105] Costello, *A Matter of Trust*, 8-9

oluşturmaktaydı ve koordinasyona büyük oranda zarar vermekteydi. Halbuki genel bir merkezden kontrol edilecek bir sistemde hava filoları sadece bir kolordu veya tümen merkezli hareket etmeyecek, tüm ordu veya ordu grubunu çerçevesine alacak bir şekilde hareket ederek tek bir merkezi alana saldırarak başta tank ve zırhlı araçlar gibi yarma harekâtı gerçekleştirebilmesine yardım edecekti. Fakat burada belirtilmesi gereken bir nokta, ordular veya kolordular tarafından yönetilen veya eşit olarak koordineli bir şekilde çalışan uçakların, cephedeki kara birlikleriyle daha uyumlu bir şekilde hareket edebilmesidir. Bu sebeple 1944 tarihinden itibaren USAAF'ın hava gücünün bir kısmı TAC oluşumuna bağlanarak çift bir sistem kurulmuştur. Bu sayede hem mikro hem de makro ölçekte başarı elde edilebilmiştir. Aynı zamanda bu sisteme benzer bir sistem günümüzde Amerika Birleşik Devletleri tarafından devam ettirilmektedir. Günümüzde Amerikan Hava Kuvvetleri'nin yanında Amerikan Ordu Hava Kuvvetleri, Amerikan Deniz Hava Kuvvetleri, Amerikan Deniz Piyadeleri Hava Kolordusu ve Amerikan Uzay Kuvvetleri olarak devam etmektedir. Bu sistem sayesinde ordunun her bir yapısı, Amerikan Hava Kuvvetlerine ihtiyaç duymadığı durumlarda kendi hedefleri çerçevesinde hava saldırıları düzenleyebilmektedir. Ancak böyle bir sistemin kurulması ve devam edebilmesi için büyük bir ekonomik ve endüstriyel altyapıya ihtiyaç duyulmaktadır.

Amerika Birleşik Devletleri'nin savaşa girme ihtimalinin konuşulduğu Ağustos 1941 tarihinde AWPD (Hava Savaş Planlama Dairesi), hava kuvvetlerinin savaş sırasında kullanacağı planlar üzerine AWPD-1 adlı bir rapor hazırladı. Bu rapor Avrupa'daki savaşı kendine merkez alan bir rapordu ve ana noktası hava hakimiyetini sağlayarak düşman ülkeler üzerinde yapılacak stratejik bombardımanın önemini belirtmekteydi.[106] Pearl Harbor saldırısı sonrası Amerika Birleşik Devletleri'nin savaşa katılması ve savaşın genişlemesiyle AWPD, Başkan Roossevelt'e AWPD-1'in genişletilerek eklentiler yapılmış olan yeni versiyonu AWPD-42'yi sundu, AWPD-42'le AWPD 1'in ana farklılıkları bakıldığında çoğunlukla nicelik üzerinde yoğunlaştığı görülmektedir. AWPD 42 sayısal üstünlüğün hava savaşında mihver kuvvetlere karşı büyük bir etken olduğunu belirtmekteydi. General Eisenhower AWPD-42'yi şu sözleriyle savunmaktaydı;

[106] Taylor, A House Built on Sand, 9.

Kara kuvvetleri Avrupa'ya ayak basana kadar bu savaş Hava Kuvvetlerinin savaşıdır. Önce hava gücünü inşa edin.[107]

Gerçekten de 1943 tarihinden itibaren Amerika Birleşik Devletleri'nin Almanya'ya karşı verdiği mücadelede İstihbarat, Gözetleme ve Keşif Grubu (ISR), USAAF en önemli birimlerden birisi haline gelecekti.[108] Bu süreçte keşif kuvveti pilotları düşman hava savunma sistemleri ve topçu ateşlerine alışmaları ve nasıl karşılık verileceğiyle ilgili eğitimler almaktaydılar.[109]

2.2.2 Müttefiklerle İş birliği

Anglo-Amerikan Kuvvetler özellikle savaşın başlarında ortak operasyonlarda yeterli uyum sağlayamamaktaydı.[110] İngiliz ordusunda iki dünya savaşı arası *The Chiefs of Staff Subcommittee* adı verilen bir ortak operasyon komutanlığı kurulmuştu.[111] Ancak komiteye rağmen İngiltere'de kara ve deniz kuvvetleri, ortak operasyonlara sıcak bakmamaktaydı. RAF (Kraliyet Hava Kuvvetleri) ise harekatlarda deniz ve kara kuvvetleriyle yapılacak iş birliklerin, hava kuvvetlerinin bağımsızlığına zarar vereceğini düşünmekteydi.[112] 1939 tarihinde İkinci Dünya Savaşı'nın başlamasıyla kara kuvvetleri yönetim kademesinin hava desteği olmadan icra edecekleri operasyonlarda Almanlara karşı güçsüz kalacaklarını fark etmesi ve Kraliyet Deniz Kuvvetlerinin de Atlantik ve Akdeniz'de hava desteğine ihtiyaç duymasıyla RAF, kara kuvvetleriyle ortaklaşa çalışmaya başlamış, deniz kuvvetlerine ise uçak desteği sağlamıştır.[113]

İkinci Dünya Harbi sırasında cepheler ve harekatlarda Müttefik Devletlerinin koordinasyonu ve uyumu, Mihver Devletleriyle karşılaştırıldığında operasyonel açıdan daha iyi bir durumdaydı. Mihver Kuvvetlerinin, özellikle İtalya ve Almanya arasındaki koordinasyonunun yetersizliği, Kuzey Afrika gibi cephelerde sorunlara yol açmıştı. Mihver Kuvvetlerin bu koordinasyon sorunu özellikle Stalingrad Muharebesi'nde ve genel bağlamda Doğu Cephesi'nde büyük sorunlara yol açmıştır.

---

[107] Taylor, A House Built on Sand, 10.
[108] Chris Rein, "From 'Observation' to 'Tactical Reconnaissance," *Air Power History* 63, no.1 (2016): 34.
[109] Rein, From 'Observation' to 'Tactical Reconnaissance," 35.
[110] Williamson Murray, *Combined and Joint War during World War II: The Anglo-American Story* (Tokyo: National Institute for Defense Studies, 2014), 85-87.
[111] Murray, *Combined and Joint War during World War II*, 33.
[112] Murray, *Combined and Joint War during World War II*, 33.
[113] Murray, *Combined and Joint War during World War II*, 33.

Stalingrad'a yapılan karşı Sovyet taarruzunda Mihver Kuvvetlerinin yetersiz koordinasyonu sebebiyle Sovyet güçleri kısa bir sürede Stalingrad'da Alman 6. Ordusu'nu kuşatabilmişti. Almanya ve Japonya arasındaki koordinasyonun da Amerika ve Büyük Britanya kuvvetleri arasındaki koordinasyonla karşılaştırıldığında oldukça yetersiz kaldığı görülmektedir.

Ancak koordinasyondaki bu görece üstünlüğe karşın savaşın erken ve orta dönemlerinde Müttefik Kuvvetlerin gerçekleştirdiği ortak operasyonlar da büyük başarısızlıklara sahne oldu. Buna 1942 Dieppe Çıkarması örnek olarak verilebilir.[114] Dieppe Çıkarmasının başarısızlıkla sonuçlanmasının sebebiyse Müttefik Kuvvetlerin yetersiz hazırlığı ve Alman savunmasının Dieppe bölgesinde yoğunlaşmasıydı. Müttefik Kuvvetler İkinci Dünya Harbi sırasında ortak iş birliğinin başarı oranını ve koordinasyonunu artırabilmek için İdari İşler Amirliği (Chief Administrative Officer) adlı bir bürokratik ve askeri bir makam oluşturmuştur. Bu makamaysa General Eisenhower getirilmiştir.[115] Müttefik Kuvvetlerin koordineli e harekatlarının ancak savaşın geç safhalarında tam efektifliğe ulaşabildiği söylenebilir.

2.2.3 Zırhlı Birlikler ve Hava Kuvvetlerinde Doktrinler

İki dünya savaşı arası dönemde askeri teorisyenler hava ve kara unsurları için farklı teoriler ve saldırı planları üzerinde çalışmalar yapmışlardı. Bu askeri çalışmaların yoğunluğu tarihte görülmediği kadar fazlaydı. Bunun sebebiyse Birinci Dünya Savaşı'nda hava ve zırhlı araçların savaş sahasında büyük bir etki yaratmasıydı. Amerika Birleşik Devletleri, Birleşik Krallık, Sovyetler Birliği, Almanya, İtalya ve Fransa'daki askeri çevreler bu iki yeni unsurun bir arada nasıl kullanılabileceği üzerinde birçok çalışmalar yapmaktaydılar. Birleşik Krallık'ta modern mekanize savaşın babası olarak bilinen J.F.C Fuller, tankların bir piyade destek aracı değil, bağımsız bir kuvvet olarak kullanılması ve mekanize birliklerle desteklenmesi gerektiğini düşünmekteydi. Hava gücünün ise tank birliklerine havadan destek sağlaması gerektiğini savunmaktaydı. Birleşik Krallık'ta bu konularda kalem oynatan başka önemli bir isim de Basil Liddell Hart'tı. O da Fuller gibi zırhlı birliklerin bir arada bulundurulması ve hava desteğiyle düşman hatlarını yarmak için kullanılmasını savunmaktaydı. Modern dönem üzerinde çalışan birçok tarihçiye göre Liddell Hart'ın

[114] Murray, *Combined and Joint War during World War II*, 95.
[115] Lucas ve Crosbie, "Evolution of Joint Warfare," 4.

bu görüşleri Heinz Guderian dahil olmak üzere birçok komutanın düşünce tarzına ve stratejilerine etki etmiştir.

Almanya'ya geldiğimizde ise Heinz Guderian ismi öne çıkmaktadır. Yıldırım Harekatı'nın ve Alman tank birliklerinin babası kabul edilen Heinz Guderian, diğer teorisyenler gibi tanklar ve zırhlı araçların piyadeden bağımsız bir yapılanma içerisinde olması gerektiğini, hava kuvvetleriyle özellikle pike bombardıman uçakları gibi yakın hava desteği uçaklarıyla bir arada koordinasyonlu bir şekilde hareket etmesi gerektiğini savunmaktaydı. Bu koordinasyon sayesinde hava hakimiyeti sağlandıktan sonra her bir yakın hava desteği uçağı, sınırı olmayan mobil bir topçu bataryasına dönüşecekti. Heinz Guderian'ın bu stratejisi Yıldırım Harekatı'na dönüşerek Nazi Almanya'sı ordularının savaşın erken döneminde *Fall Weis* (Polonya Harekâtı), *Fall Gelb* (Belçika, Hollanda, Lüksemburg ve Fransa Harekatı'nın ilk fazı), *Fall Rot* (Fransa Harekatı'nın ikinci fazı) ve Barbarossa Operasyonu'nun ilk 6 ayında büyük başarılar sağlamasını mümkün kıldı. Fransa'da ise General Charles de Gaulle, dönemin diğer teorisyenleri gibi tankların mobilitesinin ve ateş gücünün piyadelerden bağımsız bir şekilde kullanılmasını savunmaktayken Sovyetler Birliği'nde de ufak farklılıklarla benzer planlar ve teoriler bulunmaktaydı. Mareşal Mihail Tukhachevsky'nin geliştirdiği Derin Savaş/Operasyon adı verilen doktrin, tankların bağımsız bir şekilde kullanılmasını savunmaktaydı ancak bu doktrine göre muharebe sahasında hakimiyet kurulması son kertede piyade gücüne dayanmaktaydı. Bu doktrine göre savunma sırasında tek bir savunma hattı yerine birden fazla savunma hattı kurulması gerekiyordu. Düşman gücünü yavaşlatmak için kullanılacak olan ilk savunma hattı düşman uçakları ve tanklarının şok saldırısı ile karşılaşacak, bu hattın çökmesi durumunda geriye kalan askerler ikinci savunma hattı olan ana savunma bölgesine takviyede bulunacaktı. Bu plana göre düşman birlikleri ilk savunma hattı sebebiyle yavaşlayacak ve ana savunma hattına daha güçsüz bir şekilde gelecekti Ana savunma hattının yarılması veya çökmesi durumundaysa ana savunma hattının arkasında yedek kuvvetler veya karşı taarruza geçebilecek birlikler bulunacaktı. Derin Savaş Doktrini, taarruz sırasında ise Yıldırım Harekâtı gibi düşman cephesinin tek bir noktasına değil, tüm cephe hattına saldırı düzenlenmesini ve düşman cephe hatlarını çökertme üzerine kuruluydu. Bu doktrinde de diğer doktrinlerde olduğu gibi tanklar ve zırhlı birlikler piyade birlikleri gibi ayrı bir statüdedir ve hava kuvvetleriyle koordineli bir şekilde hareket etmektedir. Ancak diğer teorilere kıyasla tüm cephenin

bir arada bulunması ve birlikte taarruza geçmesi sebebiyle pratikte tanklar, diğer ülkelerde yapılan planlara göre daha az özgürdür. Bu doktrinin savunma kısmı 1941 Aralık ve 1943'ün sonu, taarruz kısmıysa Bagration Operasyonu gibi operasyonlar sayesinde başarısını kanıtlamıştır. Ancak bu doktrinin sahada başarılı bir şekilde uygulanabilmesi için büyük bir nüfusa, yeterli doğal kaynaklara, verilecek yüksek kayıpları tolere edebilecek uygun bir politik sistem ile toplumsal kültüre ve büyük bir sanayi altyapısına ihtiyaç duymaktadır.

Bu dönemde Amerikalı askeri teorisyenlere bakıldığında ise bunların zırhlı birlikler ve hava kuvvetleri arasında koordinasyon ve ortak operasyon üzerinde yaptıkları çalışmaların Avrupa ülkelerine kıyasla oldukça az seviyede olduğu görülebilir. Bu dönemde Amerika Birleşik Devletleri, 1929 Dünya Ekonomik Krizinin etkileriyle uğraşmakta, yapılan askeri çalışmaların çoğunluğuysa birbirinden bağımsız olarak deniz kuvvetleri, bombardıman ve saldırı uçakları üzerineydi. Bu dönemde Amerika Birleşik Devletleri'nde tanklar üzerine ordunun yapılanmasını etkileyecek çalışmalar yapan Adna R. Chaffe Jr.ve George S. Patton gibi iki önemli subay vardı. Bu iki isim de Amerikan tank birlikleri için tarihi öneme sahip kişilerdir. Adna R. Chaffe Jr., zırhlı birliklerinin teorik açıdan gelişmesinde önem taşımaktayken, George S. Patton ise muharebe sahasında hayata geçirdiği taktikler ve kazandığı başarılar açısından önem arz etmektedir.

Adna R. Chaffe Jr.'a bakıldığında, dönemindeki diğer teorisyenler gibi tankların piyade ve süvari gibi birliklerle kullanılması yerine tankların diğer zırhlı araçlarla birlikte bir arada bağımsız bir şekilde kullanılması gerektiğini savunmaktaydı. Chaffe tankların savaş sahasının merkezinde bulunması gerektiğini, tankın mobil bir topçu unsurundan fazla olduğu, tankın manevra kabiliyetinin ve hızının savaş sahasında etkili bir değişiklik yaratacağına inanmaktaydı. Aynı zamanda Chaffe, hava birimlerinin de muharebe alanında tank birliklerine destek sağlamasını savunmaktaydı. Bu görüş Amerikan ordusunun Almanların Yıldırım Harekâtını mümkün kılan askeri yapılanmasına benzeyen bir yapılanmaya geçmesine yol açtı. 1940 tarihinde Chaffe'in önderliğinde Amerikan Zırhlı Kuvvetleri (United States Army Armor Branch) kuruldu ve FM 100-5'adlı saha yönetmeliğine tankların sahada nasıl kullanılması gerektiği ile ilgili eklentiler yapıldı. Amerikan Zırhlı Kuvvetlerinin 1940 yılında kurulması oldukça geç bir tarihtir. Amerikan Zırhlı Kuvvetlerinin İkinci Dünya Savaşı'nın başlangıcından bir yıl sonra kurulması bir tesadüf değildir. Amerika

Birleşik Devletleri'ndeki askeri otoritelerin Polonya'nın kısa bir sürede işgal edilebilmesi ve Batı Cephesi'nde başarılı Alman zırhlı harekatlarının, Amerikan Zırhlı Kuvvetlerin kuruluşunda bir etkisi olduğunu söylemek yerinde bir tespit olur.

İki dünya savaşı arası dönemde Amerika Birleşik Devletleri, tank ve uçak koordinasyonunda çağdaşlarından geri planda olsa da hava kuvvetlerinin yapılanması ihmal edilmemiş bu konuda birçok çalışmalar yapılmıştır. Bu çalışmalardan en önemlileri Taarruz ve Bombardıman Havacılığı doktrinleri üzerineydi. Bu iki havacılık doktrini kara ve hava kuvvetlerinin nasıl kullanılacağı üzerine farklı görüşlere sahip olsalar da iki havacılık doktrininin de ortak olarak kabul ettiği ana nokta, hava hakimiyetinin önemiydi. İlk olarak Bombardıman Havacılığına bakarsak Amerikalı hava teorisyenlerinin büyük bir kısmı savaşın yalnızca cephede cereyan etmediğini, tüm ulusu kapsayan bir olgu haline geldiğini savunmaktaydı. Bu görüş, dönemin topyekûn harp[116] kavramıyla aynı doğrultuda bulunmaktadır. 1925 tarihinde William "Billy" Mitchell, yakın hava desteği ve Taarruz Havacılığı doktrininden uzaklaşarak stratejik bombardıman uçaklarının gelecek savaşlarda belirleyici faktör olduğu görüşünü savunarak ortaya bir plan koymak için çalışmalara başladı. [117] Bu dönemde özellikle İtalyan hava gücü teorisyeni Giulio Douhet gibi isimler, savaşın top yekun bir yapı kazandığını ve sivil nüfusun askeri hedeflerle eşdeğer hale geldiğini öne sürmekteydi.[118] Douhet'e göre cephe hattı artık tüm ülkeyi kapsıyor, düşmanın savaş kapasitesine katkı sağlayan herkes meşru hedef haline geliyordu. Douhet, stratejik bombardımanın, düşman sanayisini yok ederek savaşın hızla kazanılmasını sağlayacağını ve sivil halkın moralini bozarak teslimiyeti hızlandıracağını savunmaktaydı ve bu görüş Amerikan Hava Kolordusu Taktik Okulu'nda (Air Corps Tactical School-ACTS) oldukça yaygın bir görüştü. 1926 ve 1941 yılları arasında ACTS General Mitchell ve Gorell gibi kişilerden etkilenerek Endüstri Ağ Teorisi'ne yakınlaşmaya başladı.[119] Endüstri Ağ Teorisi, İtalyan teorisyen Giulio Douhet'in fikirlerinin daha planlı ve detaylı haliydi. Bu teori düşman devletin savaş sırasında ihtiyaç duyduğu 6 önemli kaynağın stratejik bombardıman uçaklarıyla yok edilmesini

[116] Topyekûn Harp: Bir devletin askeri ve sivil kaynaklarının seferber edilerek savaş için yürütüldüğü, savaşın sadece cephede değil tüm ülkeyi kapsadığı bir harptir. İkinci Dünya Savaşı topyekûn harp için en büyük örnektir.
[117] Lewis, *Close Air Support,* 10.
[118] Manzo, "Morality in War Fighting and Strategic Bombing in World War II," 41-43.
[119] Lewis, *Close Air Support,* 10.

öngörmekteydi. Bu 6 önemli kaynak, ham madde, başkent, işgücü, üretim/fabrikalar, iletişim ve altyapıydı.

Bu dönemde hava kuvvetleri çevrelerinin kara birliklerine yakın hava desteği sağlama fikrinden uzaklaştığı saptanabilmektedir fakat bu uzaklaşmanın tek sebebinin teori ve doktrin sebebiyle olduğunu söylenemez. Bu uzaklaşmanın ana sebeplerinden biri, hava kuvvetlerinin hava hakimiyet sağlandıktan sonra ana önceliğini kara birliklerine yakın hava desteği vermesi durumunda, hava kuvvetlerinin asla kara kuvvetlerinden bağımsız hareket edemeyeceği görüşünü doğurmasıdır. Bu teori doğrultusunda Amerikan havacıları 1928'de tarihinden itibaren Maxwell Field'de yeni teoriler geliştirmek üzere çalışmalar yürüttüler. Bu çalışmalar sonucu geliştirilen teoriye göre, yüksek irtifada uçabilen bombardıman uçakları, düşman altyapısını hedef alarak kara birliklerinin düşman topraklarında daha rahat ilerlemesini sağlayacaktı.[120] 1930'ların başlarındaysa Amerikalı hava teorisyenleri bombardıman doktrini üzerine çalışmalarını devam ettirdi. Yıldırım Savaşı tarzı hava ve tank koordinasyonu Almanlar tarafından benimsenirken, Amerikan ordusu Taarruz Havacılığı dışında henüz bu tür bir entegrasyonu tam olarak hayata geçirememişti.[121] Bu sebepten ötürü Amerikan Hava Kuvvetleri yakın hava desteği ve tank koordinasyonu açısından Almanya gibi ülkelerin gerisinde kalmıştı.

Bombardıman Havacılığı Doktrininin pratikte nasıl uygulandığına bakıldığında, USAAF ve RAF tarafından 1942'den itibaren Almanya'nın sanayi merkezleri, petrol rafinerileri ve demiryolu ağlarını hedef alan sistematik bombardıman saldırılarını incelemek gerekir.[122] Bu bombardıman saldırılarının askeri üretime ve halkın moraline etkisi günümüzde halen tartışma konusudur. Dresden gibi Alman askeri sanayisinin kalbine yapılan yıkıcı saldırılar açık bir şekilde sivil ve askeri sanayiye büyük bir darbe vururken Alman kuvvetlerinin gücünü de bir miktar kırmıştır. Bu bombardıman saldırılarında binlerce sivil hayatını kaybetmesi Alman halkının moraline büyük bir darbe vurmuştur ancak bu Almanya'nın teslim olmasına neden olmamıştır. Bu durum Japonya örneğinde de aynı şekilde cereyan etmiştir. Japon anakarasına yapılan bombardıman saldırıları ve özellikle de Tokyo'ya yanıcı bombalarla yapılan saldırılar, Hiroşima ve Nagazaki'ye atılan nükleer bombalar kadar

[120] McFarland, *A Concise History of the U.S. Air Force*, 20.
[121] McFarland, *A Concise History of the U.S. Air Force*, 12.
[122] Manzo, "Morality in War Fighting and Strategic Bombing in World War II," 41-43.

zarar vermiştir fakat Japon halkının savaşma direncini kıramamıştır. Nükleer bombaların neden olduğu şok etkisi ve yıkıcılığının yanı sıra Amerika Birleşik Devletleri'nin bu silahı kullanmaktan çekinmeyeceğini göstermesi ve Sovyet kuvvetlerinin Mançurya'ya saldırmasıyla birlikte Japonya teslim olmuştur.

Bombardıman saldırılarının halkın savaşma direncini yeteri düzeyde kıramamasının arkasında yatan birden fazla etken bulunmaktadır. Bunların arasında diktatörlük rejimi, propaganda, toplum yapılanması, milliyetçilik, medyanın Naziler ve Japonya'da faşistler tarafından ele geçirilmesi sebebiyle halkın savaşın gidişatı hakkında yeterli bilgiye sahip olamaması gibi faktörlerle karşılaşılmaktadır. Fakat burada Büyük Britanya'yı ayırmamız gerekmektedir. Büyük Britanya ve Londra'ya yapılan hava saldırılarının savaşma direncini kırması yerine Churchill'in otoritesini ve halkın savaşma direncini artırması farklı nedenlerdendir. Bunun ilki Londra'ya yapılan hava saldırılarının Dresden'e veya Tokyo'ya yapılan hava saldırılarına kıyasla daha az yıkıcı ve daha uzun zamanlı olmasıdır. Aynı zamanda Churchill'in bilgi konusunda halka olabildiğince açık davranması, konuşmalarında ve halka yapılan propagandada milliyetçilik ve vatanseverlik duygularının kullanılması, halkın düşmana olan nefretini ve savaşma isteğini artırmıştır.

Savaş sırasındaki stratejik bombardımanlar, savaş sonrası uluslararası hukukta ciddi tartışmalara neden olmuştur. Adil Savaş *(Just War*) Teorisi, savaş sırasında sivil ve askeri hedefler arasında ayrım yapılmasını zorunlu kılıyordu. Ancak, 20. yüzyıldaki hava saldırıları özellikle İkinci Dünya Savaşı'ndakiler bu prensibin kırılgan olduğunu gösterdi.[123] Detaylı incelendiğinde, Bombardıman Havacılığı ve Endüstri Ağ Teorisi'nin büyük ölçüde etkili olduğu görülmektedir. Ancak bu doktrin ve teorinin, savaşta başarı sağlama açısından Taarruz Havacılığıyla kıyaslandığında, dönemin şartları ve duruma göre farklılık gösterdiği söylenebilir. Bunu İkinci Dünya Savaşı'ndan örnek vererek anlatmak gerekirse, 1940 tarihinde Almanların *Fall Gelb* ve ardından *Fall Rot* Harekatlarında gerçekleştirdikleri stratejik bombardıman saldırılarının sayısını yakın hava desteği saldırılarıyla karşılaştırıldığında, *Luftwaffe'nin* bu harekatlarda büyük oranda yakın hava desteğine sırtını dayadığı görülmektedir. Alman orduları bu yakın hava desteği ve Yıldırım Harekâtı sayesinde kısa bir sürede Hollanda, Lüksemburg, Belçika ve Fransa'yı işgal edebilmişlerdir.

[123] Manzo, "Morality in War Fighting and Strategic Bombing in World War II," 48.

Eğer Almanlar hava gücünü yakın hava desteği yerine Fransız ve İngiliz endüstrisini bombalamak için kullansaydı çok farklı bir senaryoyla karşılaşabilirdik ve büyük ihtimalle Almanlar Batı Cephesi'nde yeterli başarıya ulaşamazlardı. Fakat bu görüşten yola çıkarak yakın hava desteğinin stratejik bombardımandan daha önemli olduğu görüşüne varmak yanlış olacaktır. Bu konuyla alakalı verilebilecek ikinci örnek ise yukarıda bahsedildiği gibi Amerika Birleşik Devletleri'nin Müttefik Kuvvetlerle birlikte Dresden gibi Alman endüstrisinin kalbine yaptığı stratejik bombardıman operasyonlarıdır. Bu bombardıman operasyonları sayesinde Almanya'nın askeri ve sivil endüstrisine büyük oranda zarar verilmiş ve askeri ekipman üretiminde azalma görülmüştür. Bu sayede Doğu Cephesi'nde Sovyetler Birliği üzerinde Alman askeri baskısı azalmış, 6 Haziran 1944 tarihinden itibaren Batı Avrupa'nın geri alınmasında Müttefik Kuvvetler beklenilenden daha az direnişle karşılaşmıştır. Temelde iki görüş de belli alanlarda haklı olsa da bu örneklerde önemli olan duruma göre farklı hareket edilmesinin gerekliliğidir.

Daha önce de belirtildiği üzere Amerika Birleşik Devletleri'ndeki iki dünya savaşı arası dönemde hava teorileri üzerine yapılan diğer çalışmalar Taarruz Havacılığı üzerine yoğunlaşmıştı. Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra William "Billy" Mitchell ve yanındaki hava teorisyenleri, Bombardıman Havacılığı Doktrinini desteklemeden önce Taarruz Havacılığı Doktrini üzerine çalışmalar yapmaktaydı ve bu çalışmalar sonucunda genel olarak bir plan hazırlanmıştı. Bu plan Hücum/Taarruz Havacılığı olarak adlandırılmıştı ve hava subayları bu planı başta General Pershing olmak üzere üst düzey komuta kademesine sunmuştu. Bu plana göre uçaklar, hava üstünlüğünü sağlamak için düşman hava kuvvetlerine saldırarak hava hakimiyetini sağlayacak, eğer hava tehdidi devam ediyorsa düşman uçakları takip edilecek, eğer devam etmiyorsa kara birimlerine yakın hava desteği sağlanacaktı.[124] Bu plana göre sadece cephe ve siper savaşlarında değil aynı zamanda amfibi operasyonlarda da bu plan uygulanacaktı. Hücum harekatlarında, uçaklar piyade ve tankın önünde hareket ederek düşman hatlarını zayıflatacak, savunma durumundaysa düşman uçaklarına ve kara birliklerine saldırarak müttefik kara birliklerine destek sağlayacaktı.[125] Taarruz havacılığında zırhlı birliklere yakın hava desteği birinci plandaydı. Düşmanla ilk karşılaşacak kara biriminin çoğunlukla tanklar ve mekanize araçlar olması, uçakların

[124] Cox, "Beyond the Battle Line," 4-6.
[125] Chandler ve Weyland, *USAF: Close Air Support in the Korean War*, 8.

tank birliklerini desteklemesine öncelik vermesini gerektirmekteydi. Bu adım Birinci Dünya Savaşı sonrası terhis sürecine ve bütçe kısıtlamalarına rağmen 1921 yılında 3. Taarruz Grubu'nu kurulmasıydı.[126]

Taarruz havacılığı doktrini, doğrudan fiziksel yıkım kadar düşman askerinin moraline de etki etmeye odaklanıyordu. General Sherman, en büyük korkunun kurşun değil, havadaki düşman olduğunu savunurken, Mitchell da moralin savaşta belirleyici olduğunu vurguladı. Mitchell, hava taarruz birliklerinin yoğun ve sürekli olarak merkezi komutayla kullanılmasını, yalnızca en kritik noktalarda görevlendirilmesini savunmaktaydı. Bu birlikler, kara harekâtının hem saldırı hem savunma aşamalarında doğrudan destek sağlamak üzere görevlendirilecekti.[127]

General Sherman, havacılığın üç evreden oluştuğunu dile getirmekteydi. Bu üç evre sırayla hazırlık, çatışma ve takipti. Öte yandan bazı hava subayları, düşmanın ağır savunmaya sahip cephe hattı yerine, arka alanlardaki lojistik ve komuta merkezlerine saldırmanın daha etkili olacağını savunarak "cephe kabuğu" kavramını geliştirdi. Bu iki farklı bakış açısı, ileride kara ve hava kuvvetleri arasında ciddi doktrinel ayrılıklara neden olacaktı.[128] Cephe Kabuğu stratejisi saldırı uçakları düşman karargahlarına ve ikmal yollarına saldırılar düzenleyerek düşman birliklerini havadan bir ablukaya alınmasını savunmaktadır. Bu planda hava unsurları, havadaki hakimiyeti sağlamasının ardından düşman birliklerine ikmal sağlayan tırları, trenleri, kullanılan köprüleri ve yolları etkisiz hale getirecek, aynı zamanda düşman karargahlarına, iletişim hatlarına saldırılar düzenleyecekti. Bu saldırılar sonucunda düşman birlikleri ekipmansız, gıdasız kalarak bir iaşe sorunu oluşacaktı. Ayrıca iletişim ve karargâha yapılan saldırılar sebebiyle düzensiz ve dağınık bir hale geleceklerdi. Kara birliklerine doğrudan saldırı ve cephe kabuğu stratejileri tartışmalara neden olsa da iki doktrin de kendi amaçları doğrultusunda teorik açıdan başarılıdır. İkinci Dünya Savaşı'nda ve ardından yaşanan tüm savaşlarda bu iki saldırı doktrini de yerine göre kullanılmıştır.

1926 tarihine gelindiğinde Amerikan havacılık çevrelerinde Taarruz Havacılığı Doktrini üzerinde genel bir anlaşmaya varılmış ve sınırları çizilmişti. 1926 tarihinde Ordu Hava Servisinin Amerikan Hava Kolordusuna dönüşmesi, TR 440-15'in yayınlanması Taarruz Havacılığı Doktrini ile aynı döneme denk gelmektedir.

[126] Cox, "Beyond the Battle Line," 5.
[127] Cox, "Beyond the Battle Line," 6-8.
[128] Cox, "Beyond the Battle Line," 6-8.

Taarruz Havacılığı Doktrini askeri hedeflere hafif bombalar ve makineli tüfeklerle saldırarak düşman operasyonlarını engellemeyi ve cepheye takviye göndermesini önlemeyi amaçlamaktadır. Burada hava gücünü ana görevi, düşman hatlarını zayıflatmak ve düşmanın harekât kabiliyetini sınırlamaktır. Hava kuvvetlerinin, kara birliklerine yaptığı destek operasyonları genellikle cephe kabuğunun dışında yapılacaktır, ancak büyük çatışmalar sırasında kara birliklerine doğrudan destek sağlamak en önemli hedeftir. Bu doktrine göre düşük irtifa saldırıları, sürpriz unsuru yaratmak için en etkili yöntem olarak kabul edilir. Taarruz havacılığının en iyi hedefleri, hareket halindeki birlikler ve ikmal hatlarıdır. İdeal taarruz uçağı ise hızlı, manevra kabiliyeti yüksek, zırhlı ve iki kişilik olmalıdır.[129]

İkinci Dünya Savaşı'nın hemen öncesinde hava taarruzları konusunda 1926'daki doktrinde birkaç değişiklik yapılmıştır. Bunlar düşman uçaklarının yok edilebilme şansı varsa havalanmadan yok edilmesi, sahil savunmalarındaki hafif veya az zırhlı deniz unsurlarına saldırı, düşman bölgesindeki hava savunma sistemlerine öncelik verilmesi ve düşman ikmal hatlarına ve toplanma bölgelerine saldırı yapılması gerektiğiydi. Taarruz Havacılığı Doktrini, Almanların hava doktrinleriyle karşılaştırıldığında benzer bir tablo çıkmaktadır. Almanların hava doktrinine göre, avcı uçakları Amerikalıların planlarındaki gibi önce muharebe alanında hava hâkimiyetini sağlar, ardından yakın hava desteği uçakları, tank birlikleri başta olmak üzere kara birlikleri radyo üzerinden verdiği bilgi ve koordinatlara göre, düşman mevzilerine, topçu birliklerine ve düşman tanklarına saldırılar düzenleyerek hızlı ilerleyen tank birliklerine destek verir ve düşman hatlarında yarma operasyonu gerçekleştirir. Almanlar Yıldırım Harekâtının sınırlarını belirlerken bu doktrini hava kuvvetleri açısından denemeye de sokmuştu. *Luftwaffe* pilotları, İspanya İç Savaşı sırasında yüksek irtifa bombardımanlarının etkisiz olduğunu, ancak taktik hava operasyonlarının (örn. *Stuka Ju-87* dalış bombardıman uçakları) daha verimli olduğunu keşfetmişti.[130]

Almanların kısa bir sürede hava ve tank kuvvetleri arasında ortak bir doktrin oluşturabilmesinin fakat Amerikalıların geç kalmasının ana sebebi incelendiğinde ise birden fazla etkenle karşılaşılmaktadır. Bu unsurlardan en önemlileri, Almanların İspanya İç Savaşı gibi erken dönem savaş tecrübeleri kazanması, tank kuvvetlerinin

[129] Cox, "Beyond the Battle Line," 8-9.
[130] Trest, *Air Force Roles and Missions: A History*, 89.

ve özellikle de hava kuvvetlerinin bağımsız olmasıdır. Bu dönemde Heinz Guderian ve Erich von Manstein gibi generaller, süvari ve piyade generalleriyle bir çekişme halindeydi fakat bu çekişme Amerika Birleşik Devletleri'ndeki çekişmeyle karşılaştırıldığında oldukça azdı. Piyade komutanları tankların bir piyade destek aracı olarak kullanılmasına, süvari generalleriyse süvari ordularında bir birim olarak kullanılmasını istemekteydi. Aynı yaklaşımlardan dolayı Amerika Birleşik Devletleri de Birinci Dünya Savaşı sırasında kurduğu tank kolordusunu 1921 yılında ordunun piyade, süvari ve keşif birimlerine dağıtmak zorunda kalmıştı. 1940 tarihine gelindiğinde Almanların Yıldırım Harekâtının başarısını gören Amerika Birleşik Devletleri'ndeki askeri uzmanlar ordu içerisinde yeni bir alt dal oluşturarak zırhlı kuvvetleri yeniden yapılandırdı. Bu yapılandırma çerçevesinde 1. ve 2. Tank Tümenlerinin kuruluşu gerçekleşti.

1939 tarihinde yayınlanan Taarruz Havacılığı yönetmeliğinde, bu doktrinin hafif bombardıman stratejisini benimsediği belirtilmişti ve 1939'da ACTS' de taarruz birimi, Hafif Bombardıman Birimi olarak yeniden adlandırıldı.[131] Bu süreçte Taarruz Havacılığında kara birimlerine yakın hava desteği sağlayacak uçakların büyüklüğü, motor ve personel sayısı ve özellikle hangi irtifada uçacağı büyük bir tartışma konusuydu. Almanların *Ju-87 Stuka* gibi yakın hava desteği uçakları tüm dünyada büyük bir etki yaratsa da Amerika Birleşik Devletleri orta irtifada uçabilen hafif bombardıman uçaklarının daha güvenli ve etkili olacağını düşünmekteydi. Bu uçaklardan ilki çift motorlu *A-20 Havoc'tu*. Bu uçak orta irtifada uçabilen bir bombardıman uçağıyken ikinci uçak ise *P-51'*in yakın hava desteği için modifiye edilmiş hali *A-36 Apache* dalış bombardıman uçağıydı. Sonraki dönemde A-*20 Havoc* yerini alması için *A-24* ve *A-32* uçakları geliştirildi. *A-24* özellikle zırhlı hedeflere karşı yetersiz kalırken *A-32* ise güçlü silahlara sahip olmasına rağmen ağır kalması sebebiyle hava kuvvetlerinde yer bulamadı ve iki uçak da başarısız olarak nitelendirilerek *A-20* ana hafif bombardıman uçağı olarak mevkisini korudu.[132] Bu uçaklar arasında *P-47* ise önemli bir noktada durmaktadır. *P-47* 1944 tarihinden itibaren Batı Cephesi'nde çok rollü kullanılabilen bir uçak haline gelmişti ve bir jet

[131] Cox, "Beyond the Battle Line," 30.
[132] Thomas H. Greer, *The Development of Air Doctrine in the Army Air Arm: 1917- 1941* (Washington, DC: Office of Air Force History, United States Air Force, 1985), 122.

uçağı olmamasına rağmen savaş sahasında her yönden etkili şekilde hareket edebilen çok rollü bir uçaktı.

Savaşın ilerleyen süreçlerinde, özellikle Kuzey Afrika ve İtalya'da kazanılan tecrübeler sonucunda hava kuvvetlerinin yakın hava desteği doktrininde değişiklikler yaşandı. Bu değişiklerden en önemlisi Hızlı Taarruz Doktriniydi (Rapid Strike Doctrine). Bu doktrin, hava kuvvetlerinin önceden belirlenen düşman hedeflerini vurarak kara birliklerinin ilerleyişini hızlandırmasını öngörüyordu. *P-47 Thunderbolt* ve *P-51 Mustang* savaş uçakları, düşman savunma hatlarına yoğun bombardıman ve *strafing* (alçak uçuş makineli tüfek saldırısı) düzenleyerek bu hatlardan kendi zırhlı birliklerinin geçişini kolaylaştırmaktaydı.[133] Bu taktik, Kobra Operasyonu sırasında büyük bir başarıya ulaştı. Amerikan bombardıman uçakları, Alman hatlarını yoğun bir şekilde bombalayarak Amerikan tank birliklerinin hızla ilerlemesini sağladı. Hava saldırılarının zamanlaması, kara birliklerinin manevra kabiliyetini artırdı ve düşmanın savunma pozisyonlarını hızla kaybetmesine neden oldu.

Ancak burada belirtmek gerekir ki, Kobra Harekâtı sırasındaki yakın hava desteği büyük bir başarıya ulaşsa da harekatın başlarında önemli sorunlarla karşılaşılmıştır. Harekatın ilk günü 25 Temmuz 1944 tarihinde, 7. ve 8. Kolorduları desteklemek için havalanan bombardıman uçakları, hatalı hedefleme sonucu Amerikan kara birliklerine ateş açtı ve bu saldırı sebebiyle 100'den fazla asker hayatını kaybetti ve yaklaşık 500 asker de yaralandı. Korgeneral Leslie J. McNair'in de aralarında bulunduğu bu kayıplar, hava-kara koordinasyonundaki eksikliklerin ve zayıf kontrol sistemlerinin ölümcül sonuçlar doğurabileceğini açıkça göstermişti.[134] Kobra Operasyonu sonrası yakın hava desteği doktrininde de değişikler yaşandı. Yukarıda bahsedildiği gibi *P-47* avcı uçağının çok rollü bir şekilde hareket edebilmesi Batı Cephesi'nde Müttefik hava unsurlarının harekât planlarında bazı değişiklere sebebiyet verdi. Hava hakimiyetinin çoğunlukla Müttefik Kuvvetlerinin elinde olması sebebiyle hava kuvvetleri doğrudan kara birliklerinin operasyonlarını desteklemek için kullanılmaya başlandı ve Alman hatları üzerinde sürekli bir baskı kuruldu.

[133] Lyoyd W. Johnson, "Tactical Aircraft in World War II", *National Defense Industrial Association Ordnance* 35, no.184 (1951): 266.
[134] Major Douglas C Rodgers, *Heavy Bombers in the Close Air Support Mission: Has Their Time Come Again?* (Kansas: United States Army Command and General Staff College, 1993), 18.

P-47 Thunderbolt, bu doktrinin temel taşı haline gelmişti. Bu uçak makineli tüfek saldırıları, bombalamalar ve napalm kullanımı ile düşman tanklarını, tahkimatlarını ve askerî konvoylarını etkisiz hale getirmekte önemli rol oynadı.[135] Uçağın kullandığı yakın hava desteği mühimmatları ise makinalı tüfekler ve bombalardı. Savaş boyunca kullanılan en etkili bombalardan biri 226 kg ağırlığında olan *Genel Amaç* (GP) bombaları oldu. Bu bombalar, tanklara, savunma istihkamlarına ve lojistik merkezlere karşı yüksek tahribat gücüne sahipti. Deneyimli pilotlar, bu bombaları düşük irtifadan hassas bir şekilde bırakarak düşman hedeflerini etkili bir şekilde vurabiliyordu. Amerikan kuvvetleri, savaş sırasında napalm bombalarını da etkili bir şekilde kullandı. 15 metre gibi düşük irtifadan bırakılan bir napalm bombası, bir futbol sahası büyüklüğünde bir alanı tamamen ateşe verebiliyordu. Bu bombalar özellikle düşman topçu bataryalarını, tahkim edilmiş siperleri ve tank mevzilerini yok etmek için kullanıldı.[136]

Bu süreçte iletişim ve koordinasyondaki teknolojik gelişmelere bakıldığında, 1928 tarihinden itibaren Hava Kuvvetleri ve Sinyal Birimi, hava ve kara iletişim sorununu genel olarak çözmek için birtakım çalışmalar yapmaktaydı. Bu çalışmalar sonucu uçaklarda iki adet radyo iletişim aracı bulunması kararlaştırıldı. Birinci iletişim aracı havadan havaya radyo, ikincisiyse karadan havaya radyoydu.[137] 1940 yılında yayımlanan FM-1-10 adlı yönetmelikteyse, hava ve zırhlı birlikler arasındaki iletişimin önceden belirlenen ve eğitimi verilen işaretler, piroteknik cihazlar, paneller ve radyo ile sağlanacağı kesin bir şekilde belirtilmişti.[138]

Deniz kuvvetleri ve deniz piyadelerine bakıldığında, ortak amfibi harekâtlarda Amerika Birleşik Devletleri'nin diğer tüm ülkelerin önünde olduğu görülmektedir. Deniz Kuvvetleri, Deniz Piyadeleri (Marine) adı altında kendi kara birliğine sahipti ve hem deniz kuvvetlerinin hem de deniz piyadelerinin ayrı hava kuvvetleri bulunmaktaydı.[139] Amerikan Deniz Piyadelerinin savaş öncesi uçaklarla birlikte koordineli bir şekilde hareket etmesine örnek olarak 1927 tarihinde Haiti'de iç karışıklığa müdahale ederken yakın hava desteği kullanması gösterilebilir.[140] Hava

[135] Johnson, Tactical Aircraft in World War II," 266.
[136] Johnson, Tactical Aircraft in World War II," 6.
[137] Lewis, *Close Air Support,* 12.
[138] Lewis, *Close Air Support,*13.
[139] Murray, "The Evolution of Joint Warfare," 33.
[140] Delbert M. Fowler, "Close Air Support", *The Military Engineer* 52, no.30 (1960): 461.

unsurları aynı zamanda okyanuslarda da iyi bir performans sergilemiştir. Başta uçak gemilerinden kalkan hava unsurları Midway gibi önemli deniz muharebelerinde belirleyici unsur olmuştur. Atlantik Okyanusu'ndaysa Alman denizaltılarının %60'ı, Alman ve İtalyan satıh gemilerinin (Hücumbotları ve Korvetler) neredeyse tamamı hava unsurları tarafından etkisiz hale getirilmiştir.[141]

Bu süreçte Mayıs 1941 tarihinde yayımlanan FM 100-5 isimli yönetmelik zırhlı birlikler ve hava kuvvetleri arasındaki koordinasyon için büyük bir önem taşımaktadır. Bu saha yönetmeliği savaşta tankların ve uçakların nasıl koordineli bir şekilde hareket etmesi gerektiğini açık bir şekilde belirtmiştir. Bu saha yönetmeliğinde zırhlı birlikler ve hava kuvvetleri arasındaki koordinasyon konusunda öngörülen taktik ve stratejilere bakıldığında ilk olarak ana ve dar bölge taarruzlarında tank ve topçu birlikleri gibi kara unsurlarının hava kuvvetleri tarafından desteklenmesinin önemine vurgu yapılmaktaydı. Yönetmeliğe göre taarruz bütüncül bir yapı halinde gerçekleştirilmeli, taarruzdan önce ve taarruz sırasında tank ve topçu birlikleri muharebe uçaklarıyla tam koordinasyon içerisinde olmalıydı. Cephede ateş üstünlüğü, taarruzda bulunan birimlerin karşılıklı desteğine ve topçu, bombardıman uçakları ve tankların koordinasyonuna dayanmaktaydı. Bu süreçte ateşin yönü ve doğruluğu, ateş gücünün yalnızca hacmiyle değil, aynı zamanda etkili koordinasyonla belirleniyordu. Müttefik tanklar, kanatlardan düşman mevzilerine saldırarak düşman birliklerini çevrelemek için ilerlerken, yakın hava desteği uçakları da düşman hedeflerine merkezden ateş etmeliydi. Bu koordinasyon sayesinde düşman birçok yönden saldırıya maruz bırakılacak ve savunma yapmaya zorlanacaktı.[142] Tanklar ve uçaklar, kapsama hareketleri yapma ve düşman kanatlarını ve arkalarını çevreleme gibi operasyonlarda önemli rol oynayacaktı.

Yine yönetmeliğe göre tanklar, taarruzda ardışık hedeflere yönlendirilebilmekteydi. Taarruz sırasında ilk kademede, topçu ve muharebe uçakları desteğiyle düşman tanksavarlarını yok edilecek, sonrasındaysa tanklar, düşman mevzilerini geçerek sağ kalan düşman unsurlarını etkisiz hale getirecekti. Bu süreçte taarruz birlikleri, tankların oluşturduğu dikkat dağınıklığından faydalanarak ilerleyecek ve düşman mevzilerini ele geçirecekti. Düşman zırhlı birlikleriyle yapılan

[141] Egeli, "Hava Gücünün Tarihi Gelişimi," 618.
[142] United States War Department. Field Manual 100-5: Operations, (Washington, D.C: U.S. Government Printing Office), 255-279.

bir karşılaşmadaysa, tanklar ve hava kuvvetleri, düşman manevrasını sınırlamak ve ana darbenin yönü, zamanı ve gücü konusunda düşmanı yanıltmak için cephe önündeki tank birliğini destekleyerek saldırıya geçecekti. Tanklar, düşmanın kanatlarına ve arkasına saldırarak çevrelemeyi ve yok etmeyi amaçlarken, Hava gücü de bu süreçte düşman tanklarını, topçusunu, tanksavarlarını, yedek ve takviye birliklerini hedef alacaktı.[143]

Düşman cephesine yapılacak yarma harekatlarındaysa cephesinin genişliği, mevcut topçu ve bombardıman uçakları, tank ya da zırhlı kuvvetlerin niceliği kullanma kapasitesi ve eğitimli taarruz birliklerinin sayısı gibi faktörlerle sınırlı olacaktır. Fakat operasyonun başarıya ulaşması için etkili haberleşme kritik önem taşımaktaydı. Bunun için tanklar, topçu birlikleri, taarruz birlikleri ve bombardıman uçakları arasındaki irtibat, radyo telefonu dahil olmak iletişim kesin bir şekilde sağlanması gerekiyordu. İrtibat subayları, geniş tel ağları, motorlu haberci sistemleri, uçaklar, iletim istasyonları ve görsel sinyal istasyonlarını kullanarak birimlere zamanında bilgi ve emir iletimi için yaygın şekilde kullanılacaktı. Taarruz güçlerinin, yeni pozisyona ilerlerken organize olması ve ana taarruzun cephenin başka bir kısmına yönlendirilmesi büyük avantaj sağlayabilirdi. Bu sırada düşman savunmasını yeniden kurmadan önce hızlı ve güçlü bir darbe ile moral üstünlük elde edilmeye çalışılacaktı. Bu aşamada tanklar, zırhlı birlikler ve hava kuvvetleri muharebe alanında belirleyici rol oynayacaktı.[144]

1943 tarihinde Kuzey Afrika Cephesi'nde kazanılan hava ve kara tecrübeleri doğrultusunda FM 100-20 adında yeni bir saha yönetmeliği yayınlandı. Yeni bir saha yönetmeliğinin çıkarılmasının sebebi Kuzey Afrika Cephesi'nde genel olarak başarıya ulaşılsa da kara ve hava birliği koordinasyonu açısından Amerikalıların beklediği başarıya ulaşamamasıdır. FM 100-20 Amerikan askeri havacılığında devrimsel bir yönetmelik olarak görülmektedir. Bu yönetmelikle birlikte USAAF, fiili bağımsızlığını ilan etmiştir. FM 100-20, hava ve kara gücünün önemini ve ilerleme şeklini şu şekilde açıklamaktadır;

Kara gücü ve hava gücü eşit ve karşılıklı bağımlı kuvvetlerdir; hiçbiri diğerinin yardımcısı değildir. Hava gücünün doğal esnekliği, hava gücünün en büyük avantajıdır. Bu esneklik, mevcut tüm hava gücünün, seçilen bölgelere yoğun bir şekilde kullanılmasını mümkün kılar; hava saldırı gücünün bu şekilde yoğun kullanımı, zafer kazanmanın en önemli

[143] War Department, *Fm 100*-5, 255-279.
[144] War Department, *Fm 100*-5, 183-189.

faktörlerinden biridir. Mevcut hava gücünün kontrolü merkezi olmalı ve komuta, hava kuvvetleri komutanı aracılığıyla kullanılmalıdır; böylece, hava gücünün bu doğal esnekliği ve vuruş yapan gücü tam anlamıyla kullanılabilir. Bu nedenden dolayı, bir operasyon sahasında hava ve kara kuvvetlerinin komutası, gerçek operasyonları yürütmekle görevli üst düzey komutanlara verilecektir. Bu komutanlar, hava kuvvetleri komutanı aracılığıyla hava kuvvetlerinin, kara kuvvetleri komutanı aracılığıyla da kara kuvvetlerinin komutası altında olacaklardır. Üst düzey komutan, kara kuvvetlerinin komutanlığı altındaki birimlere hava kuvvetlerini bağlamayacaktır; ancak, bu kara kuvvetleri bağımsız olarak hareket ediyorsa veya mesafe ya da iletişim eksikliği nedeniyle izole olmuşlarsa, hava kuvvetlerini bağlama yetkisi olacaktır. [145]

Bu yönetmelikte Hava kuvvetlerinin kara kuvvetleriyle eşit olarak görülmesi ve hava kuvvetlerinin merkezi bir komutanlıktan kontrol edilmesi, hava kuvvetlerinin Birinci Dünya Savaşı'ndan beri verdiği bağımsızlık mücadelesi için büyük bir adımdı. Bu süreçte hava kuvvetlerinin adı hala Amerikan Ordu Hava Kuvvetleri olarak kalsa da FM 100-20 ile hava kuvvetleri fiili olarak bağımsızlığını kazanmış durumdaydı. Fakat 1944 tarihinde Amerika Birleşik Devletleri bazı gereklilikler sebebiyle FM 100-20 ile çelişecek, 9. TAC gibi organizasyonların kurulması gibi bazı kararlar almak zorunda kalmıştır. Fakat bu USAAF'ın bağımsızlığını tam olarak etkileyecek bir faktörden çok, savaşta zafere daha hızlı ve efektif ulaşmak için yapılmış bir hareketti.

2.3 Amerikan Ordusunda Kullanılan Tank ve Uçak Modellerinin Teknik Özellikleri ve Operasyonlara Etkisinin Analizi

2.3.1 Savaş Sırasında Kullanımda Olan Amerikan Tankları

Amerika Birleşik Devletleri iki dünya savaşı arası dönemde savaşa katıldığı ilk yıllarda ordu envanterinde bulunan farklı birçok tank modelini muharebe alanında kullanmıştır. Daha önceden de değindiğimiz üzere Birinci Dünya Savaşı sonrası Almanların ve İngilizlerin savaş sürecinde kullandığı ağır zırhlı *Romboid* tanklar rafa kaldırılarak Fransızların *FT-17* tank ekolünden ilerlenmişti. Amerikalıların tank teknolojileri ve gelişiminde Sovyetler Birliği ve Almanya gibi ülkelerin gerisinde kalması sebebiyle 1930'lu yıllarda Amerikan envanterini hafif tanklar oluşturmaktaydı. Bu hafif tanklar *M2* ve *M3 Stuart* tanklarıydı. Bu tanklarda ana saldırı silahı 37mm'lik toplardı. Mayıs 1940 yılında Almanya'nın Fransa'yı işgali üzerinde Amerika Birleşik Devletleri Alman *Panzer 3* ve *Panzer 4* tipi tanklarına karşı koyabilecek minimum 75mm namlu çapına sahip olacak bir orta düzey tank geliştirme

[145] United States War Department, *Field Service Regulations Command and Employment of Air Power FM 100-20*, (Washington, D.C: U.S. Government Printing Office, 21 Temmuz 1943), 1-2.

çalışmalarına başladı.[146] Bu süreçte *M3 Lee* tankları *M4 Sherman* tankları geliştirilene kadar Amerika Birleşik Devletleri'nin ana muharebe tankı olmaya devam etti. *M3* tankları Mihver Kuvvetlerine karşı Birleşik Krallık'a yardım amaçlı gönderilmişti ve Birleşik Krallık bu tankları Kuzey Afrika Cephesi'nde kullanmaktaydı. *M3* tankları piyade unsurlarına karşı yeterli olsa da 37mm'lik topu sebebiyle Alman tanklarına karşı yeterli direnci gösterememekteydi. *M3* tanklarının zırhı muharebe alanında yetersizdi ve isabetli atış için tankın durdurulması gerekebiliyordu. Bu sebeplerden ötürü yeni bir ana muharebe tankı arayışı hızlandırıldı.[147] *M4 Sherman* tankları, *T5* adlı deneysel tank dizaynından yola çıkılarak üretilmiş bir tank modeliydi ve savaş boyunca 50 bin adet üretilmişti *M4 Sherman* tankının dizaynı ve geliştirmesinde ise üretim ve taşıma kolaylığının yanı sıra mobilitesi üzerinde de yoğunlaşılmıştı.[148] *M4* tankları, Eylül 1941 yılında üretim hattına girerek Ekim ayından itibaren Amerikan ordusuna teslim edilmeye başlanmıştı. Tankın mobilitesi için ağır zırhlar *M4 Sherman* tankında kullanılmadı fakat bu tercih, tankı *Panzerfaust* gibi tanksavar silahlarına karşı dayanıksız hale getirdi.[149]

Tablo 2: M4A2 Sherman'ın Tankı Teknik Özellikleri

Ağırlık: 29.69 Ton
Mürettebat: 5 kişi (Komutan, Nişancı, Yükleyici, Sürücü, Yardımcı Sürücü)
Ana Silah: 75 mm M3 top
İkincil Silahlar: 2 adet .30 cal M1919A4 makineli tüfek, 1 adet .50 cal M2 Browning makineli tüfek, M1928A1 Thompson,
Motor: General Motors üretimi, direkt enjeksiyonlu motor. (Model 6046, Seri Numarası 71)
Ortalama Maksimum Hız: 46 km/saat
Zırh Kalınlığı: Ön: 50 mm, Yan: 38 mm, Kule: 76 mm
Güç/Ağırlık Oranı: 12.3 hp/ton
İletişim: Radyo Seti SCR-508, SCR-528 veya SCR-538, Sinyal Fişekleri, Tank Telefonu

[146] Andrew Marks, "The M4 Sherman Medium Tank", *On Point* 19, no.3 (2014): 15.
[147] Andrew Marks, 14.
[148] Andrew Marks, 14.
[149] Andrew Marks, 15.

Kaynak: United States War Department, *Technical Manual TM 9-731B: Medium Tank M4A2* (Washington D.C.: U.S. Government Printing Office, 1943), 13-17

M4 Sherman tankı tartışmasız bir şekilde İkinci Dünya Savaşı'nda Sovyet T-*34* tankının ardından en popüler tanklardandır. Fakat bu tankı, gelişmiş bir orta ağırlıklı model olan *Panther* ya da kendi sınıfı dışındaki *IS, Tiger* tipi tanklarla karşılaştırmak doğru olmayacaktır. Fakat *M4 Sherman* tankı *Panzer 4 J, Panzer 4 H* ve *T-34* gibi aynı sınıfta bulunduğu tanklarla karşılaştırıldığında dahi, rakiplerine kıyasla oldukça yetersiz ve güçsüz bir tanktı. *M4 Sherman* tankının özellikle *M4* ve *M4A1* modelleri 75mm'lik bir topa ve anti tank silahlarına karşı yetersiz zırh korumasına sahipti. Kuzey Afrika ve İtalya'dan gelen raporlar üzerine zırh koruması yükseltilmiş ve ana saldırı silahı olan topu 75mm'den 76mm'e yükseltilmiştir. Bu dezavantajlarına karşın *M4 Sherman* tankları aynı zamanda taşınması, bakımı ve tamiri oldukça kolay tanklardı. Tankın şasesinin ve taretinin kolay bir şekilde modifiye edilebilir oluşu, *M4 Sherman* tankının amfibi, mayın temizleyici, alev silahlı modellerinin daha geniş alanda kullanılabilmesine yol açtı. Savaştan kazanılan tecrübe sonucu tankının yenilenen versiyonları olan *M4A2* ve *M4A3* modelleri gene de Avrupa'da Alman *Panther, Tiger 1* ve *Tiger 2* tanklarına karşı tank muharebelerinde birebir karşılaşmalarda üstünlük sağlayamamaktaydı. Bu sebeple Amerikan birlikleri *Panther, Tiger 1* ve *Tiger 2* tanklarına karşı genellikle tank avcıları veya hava kuvvetleri kullanılmaktaydı. Burada atlanmaması gereken önemli bir nokta ise, *M4 Sherman* tankının ana hedefinin hiçbir zaman *IS, Tiger 1* veya *Tiger 2* gibi ağır tanklara karşı muharebe sahasında üstünlük kurma olmadığıdır. Amerikalılar bu süreçte tank birliklerinin sayı üstünlüğünden faydalanarak, yakın hava desteği ve tank avcılarının yardımlarıyla operasyonel alanda başarıya ulaşmaktı. Fakat süreç içerisinde oluşabilecek koordinasyon eksikleri, destek birimlerin muharebe alanına zamanından sonra gelebilmesi gibi sorunlar sebebiyle Amerika Birleşik Devletleri *M4 Sherman* tankını muharebe alanında desteklemek için yeni bir ağır tank projesi başlattı.

Tablo 3: M26'in Pershing Teknik Özellikleri

Ağırlık: 41.9 ton
Boyutlar: 6,33 metre (uzunluk, top hariç) x 3,51 metre (genişlik) x 2,78 metre (yükseklik)

Mürettebat: 5 kişi (Komutan, Nişancı, Yükleyici, Sürücü, Yardımcı Sürücü)
Ana Silah: 90 mm M3 top
İkincil Silahlar: 1 adet 12.7 mm M2HB makineli tüfek, 2 adet 7.62 mm M1919A4 makineli tüfek
Motor: Ford GAF V8 benzinli motor (500 hp)
Maksimum Hız: 40 km/saat (sürekli), 48 km/saat (maksimum kısa süreli)
Menzil: 160 kilometre
Zırh Kalınlığı: Ön: 100 mm, Yan: 76 mm, Kule: 110 mm
Süspansiyon: Torsiyon çubuğu (Torsion bar)
Güç/Ağırlık Oranı: 10.9 hp/ton

Kaynak: AFV Database. "M26 Pershing." Erişim tarihi 25 Ocak 2025. http://afvdb.50megs.com/usa/m26pershing.html.

Müttefik Kuvvetlerin 6 Haziran 1944 tarihinde Fransa'nın Normandiya Sahillerine deniz çıkarmasıyla ayak basması üzerine *M4 Sherman* tankları muharebe alanında Alman tanklarıyla karşı karşıya geldi. Hava unsurları ve tank avcılarının yardımlarıyla Alman tank birliklerine karşı zaferler elde edilse de birebir muharebelerde *M4 Sherman* tankının *Panther, Tiger 1* ve *Tiger 2* gibi tanklara karşı yetersiz kalması, *M18 Hellcat* gibi tank avcılarının yetersiz zırh korumasına sahip olması ve Alman tanklarına karşı yeterli direnişi gösterememesi üzerine Amerika Birleşik Devletleri bu sorun için yeni bir çözüm arayışına koyuldu. Muharebe alanında Alman tanklarına karşı koyabilmek için *T20* ağır tank projesinden ortaya çıkmış olan *M26 Pershing*, 1944 tarihinden itibaren üretim bandına geçti. Üretimin savaşın son döneminde başlaması sebebiyle bu tanklar Amerikan tank birliklerine 1945 tarihinde teslim edildi ve Batı Cephesi'nde az bir süre faaliyet gösterebildi. Erken Soğuk Savaş döneminde de aktif bir şekilde kullanılacak olan *M26 Pershing* tankları, özellikle Kore Savaşı'nda etkili bir performans sergiledi fakat savaş sırasında *M46 Patton* tanklarının daha etkili bir rol üstlenmesi sebebiyle emekliye ayrıldı.

Amerikan Ordusunun savaş sırasında kullandığı tank avcıları incelendiğinde, Amerika Birleşik Devletleri'nin iki adet önemli tank avcısı olduğunu söylemek mümkündür. Bunlar *M18 Hellcat* ve *M36 Jackson*'dır

Tablo 4: M18 Hellcat Teknik Özellikleri

Ağırlık: 16.5 ton
Boyutlar: 6,4 metre (uzunluk) x 2,87 metre (genişlik) x 2,57 metre (yükseklik)
Mürettebat: 5 kişi (Komutan, Nişancı, Yükleyici, Sürücü, Yardımcı Sürücü)
Ana Silah: 76 mm M1A1 top
İkincil Silahlar: 1 adet .50 cal M2 makineli tüfek, 5 adet .30 cal M1 makinalı tüfek
Motor: 9 silindir hava soğutmalı, radyal benzinli motor
Maksimum Hız: 89 km/saat
Süspansiyon: Torsiyon çubuğu (Torsion bar)
İletişim: Radyo Seti: SCR-610, RC-99
Güç/Ağırlık Oranı: 25.4 hp/ton

Kaynak: United States War Department, *Technical Manual TM 9-755: M18 76-mm Gun Motor Carriage and Armored Utility Vehicle M39,* (Washington D.C.: U.S. Government Printing Office, 1945), 7-15, 322.

M18 İkinci Dünya Savaşı sırasında Amerikalıların sahip olduğu en hızlı tank avcısıydı. Bunun ana sebebiyse *M18'*in zırh korumasının oldukça az seviyede olmasıydı. *M18 Hellcat'*in ana hedefi hızıyla gelen mobilitesi kullanarak düşman tank birliklerinin kanatlarına sızarak düşman tanklarının zırh korumasının az seviyede olduğu yan bölgelerine atış yapmaktı. Aynı zamanda bu tank avcısının taretinin 360 derece dönebilme kapasitesine sahip olması, büyük bir avantaj sağlamaktaydı. Örneğin Almanların *Panzer 3* şasesi üzerinden tasarladığı *Stug 3* tank avcısı sabit bir tarete sahipti.

Tablo 5: M36 Jackson'ın Teknik Özellikleri

Uzunluk: 7,46 metre (24 ft 6 in)
Genişlik: 3,05 metre (10 ft)
Yükseklik: 3,12 metre (10 ft 3 in)
Mürettebat: 5 kişi (Komutan, Nişancı, Yükleyici, Sürücü, Yardımcı Sürücü)
Ana Silah: 90 mm M3 top (47 mermi kapasitesi)

İkincil Silahlar: 1 adet M2 .50 cal makinalı tüfek, .45 cal, M1928 A1 tüfek,
Motor: İkili dizel motor, 6 silindir, 2 zamanlı motor
Maksimum Hız: 42 km/saat (26 mph)
İletişim: Radyo Seti SCR-610, BR-19 veya PC-99

Kaynak: United States War Department, *TM 9-745: 90-mm Gun Motor Carriage M36B2,* (Washington D.C.: War Department, 1945), 5-22.

M36 Jackson, M18 ile kıyaslandığında, *M18'*in aksine daha ağır, mobilitesi az ve daha güçlü bir ana silaha sahip bir tank avcıydı. Bu tank avcısının ana amacı Almanların *Panther* ve *Tiger* tipi tanklarına karşı mücadele etmek ve muharebe alanındaki diğer tank birliklerini destekleyerek düşman mevzilerine doğru yolu açmaktı. 90mm'lik M3 topu sayesinde düşman tanklarının zırhlarını rahat bir şekilde delebilme potansiyeline sahipti.

2.3.2 Savaş Sırasında Kullanımda Olan Önemli Uçak Modelleri

Birinci Dünya Savaşı'ndan itibaren hava unsurlarının kara birlikleri için tehlikeli bir tehdit olduğu İkinci Dünya Savaşı sürecinde ortaya çıkmıştır. Özellikle hava hakimiyetinin sağlandığı ve hava savunma sistemlerinin yetersiz kaldığı durumlarda, hava unsurları, sadece askeri birimler için değil, aynı zamanda sivil ve endüstriyel noktalara da büyük bir tehlike oluşturmaktadır. İkinci Dünya Savaşı, bu konu üzerindeki en büyük örnektir. Operasyonlar daha detaylı incelenecek bu konu, hava gücünün günümüze kadar devam eden tartışmasız hakimiyetini göstermektedir. İkinci Dünya Savaşı'nda Amerika Birleşik Devletleri, hava gücü sayesinde başta Almanya olmak üzere tüm Mihver Kuvvetlerine büyük bir darbe vurmuştur. Bu sebeple konunun daha detaylı ve derinlemesine incelenebilmesi için bu bölümde, İkinci Dünya Savaşı'nı Müttefik Kuvvetler tarafından kazanılmasına büyük bir yardım sağlayan Amerikan uçak modelleri incelenecektir.

Tablo 6: P-51 Mustang'in (D varyasyonu) Teknik Özellikleri

Uzunluk: 9,83 metre
Kanat Açıklığı: 11,28 metre
Boş Ağırlık: 3.465 kilogram
Maksimum Ağırlık: 5.500 kilogram

Motor: V-1650-7 sıvı soğutmalı 12 silindir motor
Maksimum Hız: 700 km/saat
Servis Tavanı: 12.800 metre
Silahlandırma: 6 adet .50 cal M2 makineli tüfek, (500 mermi kapasiteli)
Bomba Kapasitesi: bomba, roketler veya kimyasal tank.

Kaynak: United States Army Air Forces, *Pilot's Flight Operating Instructions: P-51D Mustang,* (Washington D.C.: U.S. Government Printing Office, 1944), 1-12, 22, 31, 54-58.

P-51 Mustang dizaynı ve üretimi Birleşik Devletler tarafından yapılmış bir avcı uçağıydı. *P-51 Mustang* İkinci Dünya Savaşı'nda *Me-262* gibi jet motorlu uçakları kenara koyduğumuzda üretilmiş en iyi hava hakimiyet ve engelleme uçağıydı. Üstün aerodinamiği sayesinde oldukça çevik bir uçaktı. Hızlı tırmanma süresi ve yüksek irtifalarda uzun mesafeler kat edebilen bu uçak birçok stratejik bombardıman görevinde bombardıman uçakları için eskort görevlerinde yer aldı. Aynı zamanda bomba ve roket taşıma kapasitesine sahip olan bu uçak Batı Cephesi'nde kara birlikleri için yakın hava desteği içinde kullanıldı. *P-51* Amerika Birleşik Devletleri'nin son piston motorlu ana hava hakimiyet uçağıydı. *P-51*'den sonra jet motorlu *F-80 Shooting Sta*r ve *F-86 Sabre* ile değiştirildi.

Tablo 7: P-47 Thunderbolt'un Teknik Özellikleri

Uzunluk: 10,99 metre
Kanat Açıklığı: 12,42 metre
Motor: Pratt & Whitney, R-2800 (2000 Beygir)
Maksimum Hız: 696 km/saat
Servis Tavanı: 12.800 metre
Uçuş Menzili: 1.287 km
Silahlandırma: 4 adet .50 cal makineli tüfek, (toplam 3400 mermi kapasiteli)
Bomba Kapasitesi: 680 kilogram bomba veya 5 adet roket

Kaynak: World War II Aviation Museum. "Republic P-47 Thunderbolt." Erişim tarihi 26 Mayıs 2025. https://www.worldwariiaviation.org/aircraft/republic-p47-thunderbolt.

P-47 Thunderbolt, İkinci Dünya Savaşı sırasında Amerika Birleşik Devletleri tarafından tasarlanan ve üretilen bir avcı-bombardıman uçağıdır. İlk olarak saf bir avcı uçağı olarak tasarlansa da havadan karaya füze ve bomba taşıyabilmesi, orta ve düşük irtifalarda görev yapabilmesi ve manevra kabiliyeti yüksek bir uçak olması sebebiyle özellikle Batı Cephesi'nde, birçok kez bir yakın hava desteği uçağı olarak kullanılmıştır. Yüksek manevra kabiliyeti, hava muharebelerinde başarısı ve yakın hava desteğindeki potansiyeli sebebiyle *P-47 Thunderbolt,* özellikle TAC'lar tarafından Kobra Operasyonu, Bulge Muharebesi gibi Batı Cephesi'ndeki önemli muharebelerde kullanıldı.

Tablo 8: A-20'un Havoc Teknik Özellikleri

Silahlar: Sekiz adet .50 kalibre makineli tüfek; 4.000 lb bomba
Motorlar: İki adet Wright R-2600, her biri 1.600 beygir gücünde
Azami Hız: 317 mil/saat
Seyir Hızı: 230 mil/saat
Menzil: 1.025 mil
İrtifa: 7,620 m
Kanat Açıklığı: 18,70 metre
Uzunluk: 14,63 metre
Yükseklik: 5,36 metre
Ağırlık: 12 Ton (Full Yük)

Kaynak: National Museum of the U.S. Air Force. "Douglas A-20G Havoc." Erişim tarihi 24 Mayıs 2025. https://www.nationalmuseum.af.mil/Visit/Museum-Exhibits/Fact-Sheets/Display/Article/196256/douglas-a-20g-havoc/.

A-20 Havoc, İkinci Dünya Savaşı sırasında Amerika Birleşik Devletleri'nin ana hafif bombardıman uçaklarından birisiydi. Buradaki A kelimesi, saldırı (Attack) anlamına gelmektedir. *A-20 Havoc,* önceki bölümlerde belirtildiği gibi birçok kez Amerika Birleşik Devletleri tarafından yerine farklı bir uçakla değiştirilmek istense de hem zırhlı hem de zırhsız hedeflere karşı yüksek başarılara sahip olması ve mühimmat taşıma kapasitesinin yüksek olması sebebiyle *A-20 Havoc*, savaş sürecinde en önemli hafif bombardıman uçağı olarak mevkisini korudu.

Tablo 9: A-26 Invader'ın Teknik Özellikleri

Uzunluk: 15,62 metre
Kanat Açıklığı: 21,34 metre
Personel Sayısı: 3
Motor: Pratt & Whitney, 2-2800-27 çift motor
Silahlandırma: 5 kombinasyon bulunmaktadır. a. 6 adet 5.cal makinalı tüfek b. 1 adet 37 mm top ve 4 adet .50 cal makinalı tüfek c. 2 adet 37 mm top ve 2 adet 5.cal makinalı tüfek d. 1 adet 75 mm top ve 1 adet 37 mm top e. 1 adet 75 mm top ve 2 adet .50 cal makinalı tüfek. [150]
Boş Ağırlık: 10.344 kilogram **Çalışma Ağırlığı:** 15.876 kg
Maksimum Ağırlık: 15.900 kilogram
Motor: 2 adet Pratt & Whitney R-2800-79 motor (her biri 2,000 beygir gücünde)
Maksimum Hız: 570 km/saat
Tırmanma Hızı: Dakikada 381 metre
Yakıt Kapasitesi: 3.500 litre
Uçuş Menzili: 2.222 kilometre (ek yakıt tanklarıyla daha uzun menzil mümkündür)

Kaynak: GlobalAir. "Aircraft Specifications." Erişim tarihi 25 Mayıs 2025. https://www.globalair.com/aircraft-for-sale/specifications?specid=1159.

A-26 Invader orta irtifada uçabilen bir yakın hava desteği / bombardıman uçağıydı. Bu uçak özellikle Batı Cephesi'nde zırhlı birliklere yakın hava desteği sağlaması ve düşman lojistik hatlarını vurmak için kullanılmıştır. İkinci Dünya Savaşı'nın ilerleyen dönemlerinde tasarlanan ve üretim bandına geçen A-26, savaş sürecinde ve Erken Soğuk Savaş döneminde jet motorlu uçakların hava gücünü domine etmesine rağmen görevini sürdürmüştür. Özellikle Batı Cephesi'nde

[150] United States Army Air Forces, *Pilot's Flight Operating Instructions: A-26 Invader*, (Washington D.C.: U.S. Government Printing Office, 1945), 8, 12, 13, 15.

kullanılan bu uçak yüksek kalibreli ve mm'lik mühimmata sahip olması sebebiyle zırhlı hedeflere karşı etkili olmuştur.

3. Bölüm: Savaş Sürecinde Öne Çıkan Hava Destekli Zırhlı Operasyonlar

3.1 Meşale Operasyonu

3.1.1 Müttefik Planları ve Harekâtın Çerçevesi

1930'lu yıllarda Amerikan savaş planlarına bakıldığında, çoğunluğunun başta Kıta Amerika'sı olmak üzere savunma üzerine bir stratejileri olduğunu görülmektedir. Bu sebeple Meşale Operasyonu Batı Cephesi'ndeki ilk Amerikan amfibik saldırı olması sebebiyle büyük bir önem taşımaktadır.[151] 1941 tarihine gelindiğinde açık bir şekilde savaşın Amerikan topraklarında değil denizaşırı bölgelerde yapılacağı anlaşılmıştı. Belirlenen plana göre olası bir savaşta Almanya'nın içlerine kadar girilebilmesi için Amerika'nın 200 tümenden fazla askere sahip olması gerekmekteydi.[152] Bu süreçte Fransa'nın Almanlar tarafından işgal edilmesi ve Atlantik Okyanusu'nda Alman *U-Botlarının* aktif faaliyet göstermesi, Amerikan askerlerinin Birleşik Krallık'a taşınması için sorun yaratmaktaydı. Aynı zamanda Amerika Birleşik Devletleri'nin Birleşik Krallık'la müttefik olması sebebiyle savaş planları daha kompleks bir hal almaktaydı.[153] 1942 yazına geldiğimizde Harp Planlama Dairesi WPD (War Plan Division) (ilerleyen süreçte OPD) Vichy Fransa'sı kontrolündeki Cezayir ve Fas'ın işgalini amaçlayan Meşale Operasyonu'nun planlaması için harekete geçti. 14 Ağustos tarihindeyse General Eisenhower Müttefik Seferi Kuvvetlerinin başına geçti.[154] Bu süreçte, Amerikalılar Meşale Operasyonu yerine Sledgehammer Operasyonu adlı bir planın uygulanması için İngilizlere baskı yapıyorlardı. Bu plan, 1944'te yapılacak olan Normandiya Çıkarmasını bir nevi erkene alarak 1942 yılında Kıta Avrupa'sına bir amfibi operasyon düzenlenmesini öngörüyordu. Ancak İngilizler, mevcut ekipman ve nakliye gemilerinin yetersizliği nedeniyle bu planı reddederek Meşale Operasyonu üzerinde karar kıldılar. General Eisenhower, Meşale Operasyonu'na karşı çıkıyordu ve operasyona karar kılınan günü

[151] Charles E. Kirkpatrick, "Joınt Plannıng For Operatıon Torch", *The US Army War College Quarterly: Parameters* 21, no.1 (1991): 73-74.
[152] Kirkpatrick, "Joınt Plannıng For Operatıon Torch," 76.
[153] Kirkpatrick, "Joınt Plannıng For Operatıon Torch," 76-77.
[154] Kirkpatrick, "Joınt Plannıng For Operatıon Torch," 78.

tarihin en karanlık günü olarak nitelendirmişti, ancak ağustos ayında Londra'da kurulan AFHQ'nin (Kuzey Afrika Merkez Karargâhı) başına gelmek zorunda kalmıştı.[155] Operasyon için ABD Donanması, amfibi çıkarma için tank ve motorize araç çıkarma gemileri olan LST (Landing Ship, Tank) ve LCT (Landing Craft, Tank) modellerinin kullanılmasını planlamıştı ve bu sebeple LST ve LCT taşıma gemilerinin üretiminde önemli bir artışa gidilmişti. Bu gemiler, araç ve tankları sahile taşımada kritik bir rol oynamaktaydı ve özellikle ağır zırhlı birliklerin hızlı konuşlandırılmasını için gerekliydi.[156] Kara Kuvvetleri bu dönemde Deniz Piyadelerinin aksine, gece çıkarmalarını tercih etmekteydi. 1942'de amfibi taarruzun temel birimi, özel muharebe ve destek unsurlarıyla takviye edilmiş bir piyade alayı olan Alay Çıkarma Grubu'ydu. Her Alay Çıkarma Grubunda, 5 adet *M3/M5* hafif tank içeren bir müfreze dahil 5.250 asker ve 440 araçtan oluşuyordu.

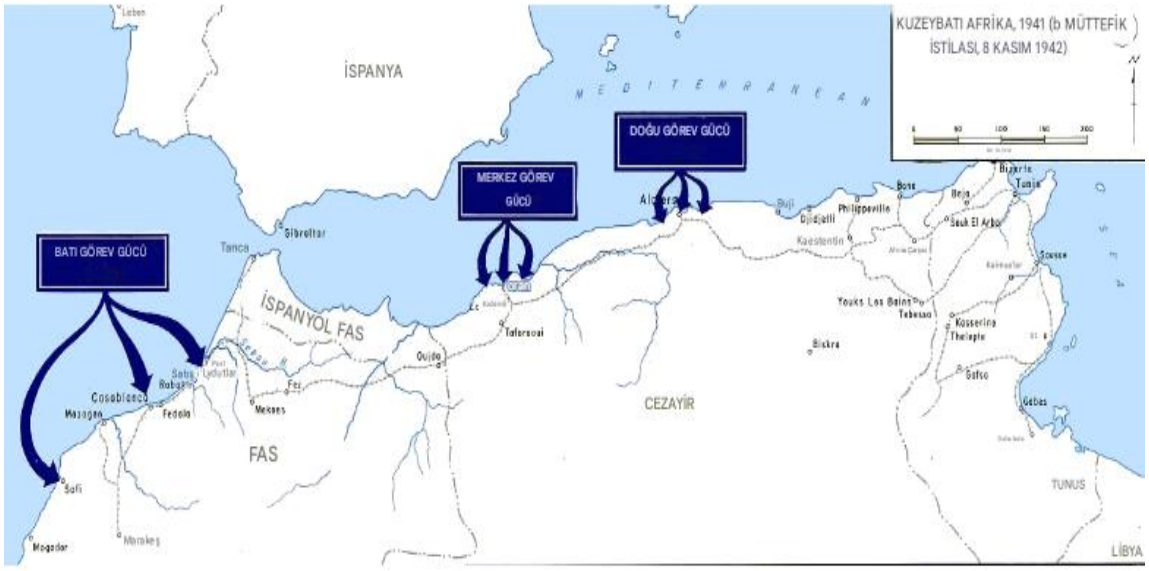
Hazırlanan plan üç çıkarma kuvvetini içeriyordu: Doğu ve Merkez Görev Kuvvetleri, Britanya'dan hareket ederek Cezayir'deki Cezayir ve Oran şehirlerine çıkacaktı. Batı Görev Kuvveti ise Amerika Birleşik Devletleri'nden yola çıkarak Fas'taki Kazablanka'ya çıkarma yapacaktı. Çıkarma tarihinin belirlenmesiyse başka bir sorun kaynağıydı. Stratejik sürpriz etkisi ve Doğu Cephesi'ndeki aciliyet, çıkarmanın mümkün olan en erken tarihte yapılmasını gerektiriyordu. Ancak, planlama süreci, sivil yolcu gemilerinin yük gemilerine dönüştürülmesi ve gerekli eğitimlerin tamamlanması için ekstra zaman gerektiriyordu. Bu sebeple çıkarma tarihi birkaç kez ertelendi ve nihayet 8 Kasım gece yarısı olarak belirlendi.[157] Harekât bölgesinin Kuzey Afrika olması sebebiyle iklim şartları bir sorun arz etmemekteydi. Çıkartma gününde denizde bulunan üç birleşik görev kuvvetinin toplam gücü 107 nakliye gemisi, 107.453 asker, 9.911 araç ve 96.089 ton ikmal malzemesinden oluşmaktaydı. Plana göre 1 Aralık'a gelindiğinde, 253.213 asker Kuzey Afrika'da konuşlanmış olacaktı. Deniz kuvvetleri açısından savaş gemilerin çoğunu Birleşik Krallık, kara ve hava kuvvetlerinin büyük kısmını ise Amerika Birleşik Devletleri sağlamaktaydı.[158]

---

[155] Brian Lane Herder, *Operation Torch: The Invasion of French North Africa,* (Oxford: Osprey Publishing, 2017), 10.
[156] Garner, "Forgotten Progress: The Development of Close Air Support Doctrine Before World War II," 6.
[157] Herder, *Operation Torch*, 10.
[158] Herder, *Operation Torch*, 17.

Harita 1: Meşale Operasyonu Harekât Haritası

Harita 1: Meşale Operasyonu Harekât Haritası



Kaynak: The Ohio State University, Origins, "Torch: Allied Invasion of French North Africa, 1942," erişim tarihi 21 Mayıs 2025, https://origins.osu.edu/read/torch-allied-invasion-french-north-africa-1942.

3.1.2 Müttefik Hava Kuvvetlerinin Operasyona Hazırlık Süreci

Hava kuvvetlerinin hazırlık sürecine bakıldığında Amerika Birleşik Devletleri, bu dönemde stratejik bombardıman doktrini üzerine yoğunlaşmaktaydı. Tümgeneral Carl Spaatz'ın 8. Hava Kuvveti, Almanya üzerinde yüksek irtifa ve hassas gündüz bombalaması doktrinini test etmeye hazırlanırken, Meşale Operasyonu'nun devreye girmesiyle kaynaklarını bu harekata yönlendirmek zorunda kaldı.[159] Eisenhower hem Kuzey Afrika'ya takviye göndermek hem de Avrupa'da *Luftwaffe*'yi baskı altında tutmak istese de Spaatz ve diğer hava generalleri, hava kuvvetlerinin büyük kısmının Kuzey Afrika'ya kaydırılması gerektiğine onu ikna etti.[160] 8. Hava Kuvveti, yalnızca Afrika'da hizmet vermek için bulunan en önemli kaynaklarını envanterinde bulundurmakla kalmıyor, aynı zamanda Ağustos 1942'de neredeyse hiç muharebe deneyimi olmamasına rağmen, mevcut en iyi eğitimli personeli barındırıyordu. Eisenhower, Spaatz ve Tuğgeneral Doolittle ile yaptığı görüşmelerin ardından 13 Ağustos'ta yaptığı açıklamada, Meşale Operasyonu için hava kuvvetlerini, 8. Hava

[159] Thomas J. Mayock, "The North African Campaigns," *The Army Air Forces in World War II*, Volume II, *Europe: Torch to Pointblank, August 1942 to December 1943*, haz. Wesley Frank Craven ve James Lea Cate (Washington D.C.: Office of Air Force History, 1983), 60-62.
[160] Mayock, "The North African Campaigns," 60-62.

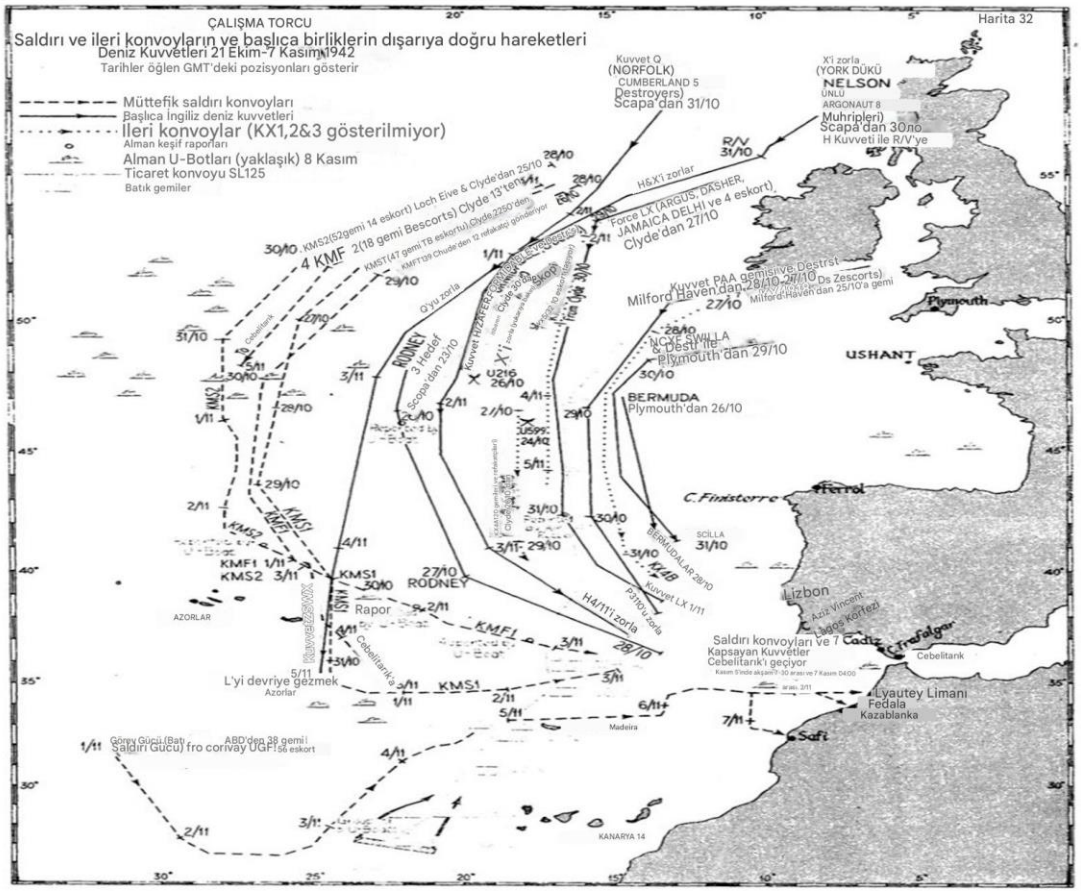
Kuvveti'nden alınan bir çekirdek kadro etrafında şekillendirmeyi ve ek birlikleri doğrudan Amerika'dan temin etmeyi amaçladığını duyurdu.[161] Bu planın sonunda ise 12. Hava Kuvveti kuruldu ve başına Tümgeneral rütbesine yükseltilen Doolittle getirildi. 12. Hava Kuvveti'nin 8. Hava Kuvvetleri'ne ait ağır bombardıman uçakları ve avcı uçaklarının kullanılması, mürettebatlarının üstün eğitiminden en iyi şekilde yararlanılmasını sağlayacaktı. Daha önce 8. Hava Kuvveti için planlanan orta ve hafif bombardıman birimleri, eğitimleri sonrası muharebeye giriş süreci için Birleşik Krallık'a gönderilecekti. Ayrıca, 8. Hava Kuvveti, avcı, bombardıman ve destek komutanlıklarındaki kilit pozisyonlar için deneyimli personel sağlayabilecekti.[162] Aynı zamanda bu dönemde hava kuvvetlerinin aynı kara ordularında olduğu gibi cephe bölgeleri üzerinden sistemli bir şekilde görevlendirilmesi üzerinde bir tartışma konusu mevcuttu. Bu tartışmaların sonucunda 29 Ekim 1942'de Eisenhower, birleşik bir hava komutanlığı (Theater Air Force) fikrini onayladı. Bu plan, Amerika'nın Avrupa'daki tüm hava birliklerini tek bir çatı altında toplayarak daha etkili ve koordineli bir hava harekâtı yürütmeyi hedefliyordu. Böylece, hava gücünün esnekliği artırılarak ihtiyaç duyulan bölgelere hızlı bir şekilde sevk edilmesi sağlanacak ve operasyonel etkinlik maksimize edilecekti.[163]

12. Hava Kuvveti'nin ana savaş planı şu şekildeydi. İlk hedef Kuzey Batı Afrika'da hava hakimiyetinin sağlanmasıydı, bu hava hakimiyetinin sağlanması için Vichy Fransa'sına ait havaalanları ve lojistik hatlarının bombalanarak düşman hava gücü zayıflatılacak ve ele geçirilen havaalanları Amerikan uçakları için bir üs olarak kullanılacaktı. Yakın hava desteği açısından ise çıkarma birlikleri sahile ilerlerken düşman saldırılarını engellemek için sürekli devriye uçuşları yapılacaktı. Aynı zamanda stratejik bombardımanlarla Mihver kuvvetlerinin ilerleyişi yavaşlatılacaktı. Hava kuvvetlerinin ana muharebe gücü ise, iki ağır bombardıman grubu, iki *P-38* ve iki *Spitfire* avcı grubu, bir hafif ve üç orta bombardıman grubu ile bir hava indirme grubundan oluşuyordu. Bu süreçte 12. Hava Kuvvetinin planı sağlam ve uygulanabilir görünse de hava kuvvetleri hazırlık seviyesini fazla iyimser tahmin etmişti. Ayrıca, uygun olmayan hava koşulları ve Meşale Operasyonu'nun aceleyle hazırlanması nedeniyle, Ağustos ayında Birleşik Krallık'ta bulunan 8. Hava Kuvveti'nin bazı

[161] Mayock, "The North African Campaigns," 51.
[162] Mayock, "The North African Campaigns," 51.
[163] Herder, *Operation Torch*, 63-64.

birlikleri Afrika harekâtı başlamadan önce beklenen muharebe deneyimini kazanamamıştı.[164]

Harita 2: Meşale Operasyonu Sırasındaki Konvoy Rotaları.



Kaynak: La Segunda Guerra, "Topic 9637," erişim tarihi 5 Şubat 2025, https://www.lasegundaguerra.com/viewtopic.php?t=9637#google_vignette.

3.1.3 Operasyon Sırasında Mihver Kuvvetlerin Durumu

Müttefik Kuvvetlerin aksine Mihver Devletlerin Kuzey Afrika'da birleşik bir cephe komutanlığı bulunmamaktaydı. Kuzey Afrika'daki Alman birlikleri Roma'daki genel karargâhtan yönetilmekteydi. Meşale Operasyonu sırasında Alman tank birliklerini komuta eden önemli generallerden biri General (Zırhlı Kolordu Generali) Walther Nehring'di. Nehring, daha önce Afrika Kolordusu 'nu (Afrika Korps) komuta etmiş, ancak Mihver üst komutanlığı tarafından yeterince başarılı bulunmamıştı.[165] Onun yerine, 9 Aralık 1942'de Hitler tarafından 5. Panzer Ordusu'nun başına Generaloberst Hans-Jürgen von Arnim getirildi. Von Arnim, ilerleyen süreçte

[164] Mayock, "The North African Campaigns," 51-52.
[165] Herder, *Operation Torch,* 16.

Rommel'in yerine Ordu Grubu H (Heeresgruppe Afrika) komutasını devraldı, ancak Mart 1943'te Müttefikler tarafından esir alındı.[166] 10. Panzer Tümeni'nin komutanı Tümgeneral Wolfgang Fischer ise Meşale Operasyonu sırasında Mihver Devletlerin en agresif ve dinamik saha komutanlarından biri olarak öne çıktı. Fischer, Tunus'taki çatışmalarda önemli bir rol oynadı ve Müttefik ilerleyişini yavaşlatmaya çalıştı. Bu üç komutan, Mihver Kuvvetlerinin Kuzey Afrika'daki tank birliklerini yöneterek Müttefiklerin ilerleyişine karşı koymaya çalıştı.[167]

8 Kasım'da, Mihver güçlerinin Fransız Kuzey Afrika'sında kara muharebe birliği bulunmasa da İtalya'daki hava ve deniz unsurları bölgeye müdahale edebilecek kapasiteydi. Ekim 1942 sonlarında Sicilya ve Sardinya'daki 574 İtalyan, 298 Alman uçağı Cezayir ve Tunus'a ulaşabiliyordu.[168] *Luftwaffe*'nin *Bf 109F/G* ve *Fw 190* avcıları 1942'de hâlâ üstünlüğünü korumakta ve Ju 87 Stuka yakın hava destek uçakları, *Ju 88* ve *He 111* orta bombardıman uçakları ise kara ve deniz hedeflerine etkili saldırılar düzenleyebiliyordu. İtalyan Hava Kuvvetleri *Macchi C.202* ve *Reggiane Re.2001* avcı uçaklarını kullanırken, bombardıman gücü *SM.84, CANT Z.1007 Bis* ve *Ju 87 Stuka* uçaklarından oluşuyordu. İtalyan Kraliyet Deniz Kuvvetleri'nin (*Regia Marina)* altı zırhlısı, dokuz kruvazörü ve 28 muhribi kâğıt üstünde güçlüydü, ancak siyasi çekingenlik ve yakıt yetersizliği nedeniyle limanda tutuluyordu. Akdeniz'de ayrıca 35 İtalyan denizaltısı, 15 Alman *U-botu* ve hızlı devriye botları bulunuyordu.[169] 31 Aralık 1942'ye kadar Tunus'a 65.944 Mihver askeri ulaştı; bunun 47.121'i Alman, 18.823'ü İtalyan'dı. Süreç içerisinde Alman kuvvetleri 329 tank, 3.190 araç ve 362 top getirerek yeterli bir muharebe gücü sağladı. Uzmanlaşmış liderlik ve agresif taktikleriyle öne çıkan Almanlar, uzun namlulu 75mm *Panzer 4* tankları, çok amaçlı *88mm Flak* topları, *MG 42* makineli tüfekleri ve yeni *Tiger 1* tanklarıyla donatılmıştı. İtalyanlar bu dönemde sahada başarılı değillerdi fakat İtalyan askerî başarısızlığının savaş sonrası Alman ve Müttefik anlatılarında abartıldığını da akılda tutmak gerekir. Fas'ı savunan Fransız kuvvetleriyse dört tümen ile kıyı ve hava savunmalarına bölünmüştü. Toplamda 55.000 asker, 120'den fazla tank ve 80 zırhlı araçtan oluşuyordu. Hava gücü ise şu unsurlardan meydana geliyordu: 40 adet *Dw.250* ve 46 adet *Hawk 75* avcı uçağı, 39 adet *LeO 451* ve 26 adet *DB-7*

[166] Herder, *Operation Torch,* 16.
[167] Herder, *Operation Torch,* 16.
[168] Herder, *Operation Torch,* 16-17.
[169] Herder, *Operation Torch,* 21.

bombardıman uçağı, ayrıca Marakeş, Rabat-Salé, Meknès, Agadir ve Kazablanka'da konuşlanmış 13 adet *Po 63.11* keşif uçağı.[170]

3.1.4 Müttefik Kuvvetlerin Durumu

3.1.4.1 Batı Görev Gücü

Batı Görev Gücü'nün (Western Task Force) kara birlikleri, Tümgeneral George S. Patton komutasında olup, üç alt görev kuvvetine bölünmüştü ve Fas kıyılarındaki stratejik noktaları ele geçirmekle görevlendirilmişti. Kuzey Taarruz Grubu (Sub-Task Force Goalpost*)*, Tümgeneral Lucian Truscott komutasında olup, 60. Piyade Alayı (9. Piyade Tümeni) ve 1/66. Zırhlı Alay'dan oluşuyordu.[171] Bu kuvvet, Port Lyautey ve Mehdia bölgesine çıkarma yaparak Fransız tahkimatlarını etkisiz hale getirmekle görevlendirilmişti. Merkez Taarruz Grubu (Sub-Task Force Brushwood*)*, Tümgeneral Jonathan Anderson komutasında olup, 3. Piyade Tümeni'ne bağlı 7., 30. ve 15. Piyade Alayları ile 1/67. Zırhlı Alay ve 436. Kıyı Topçu Tabur'undan oluşuyordu. Bu kuvvet, Kazablanca kıyılarında yoğun Fransız direnişiyle karşılaşarak, sahil başlarını tutma ve şehre ilerleme görevini üstlendi. Güney Taarruz Grubu (Sub-Task Force Blackstone*),* Tümgeneral Ernest Harmon komutasında olup, 47. Piyade Alayı (9. Piyade Tümeni) ile 2/67. ve 3/67. Zırhlı Alaylarından oluşuyordu. Bu kuvvet, Safi kıyılarına çıkarma yaptı ve burada konuşlu Fransız zırhlı birlikleriyle çarpışarak, bölgedeki liman tesislerini ele geçirdi. Batı Görev Gücü, *M4 Sherman* ve *M5 Stuart* tankları, *M10 tank* avcıları, *M7 Priest* kundağı motorlu obüsleri ve bazukalarla donatılmıştı ve kısa sürede Fas kıyılarındaki hedeflerini ele geçirdi.[172]

Müttefik hava gücü bölgede 1.698 uçaktan oluşmaktaydı. Doğu, Merkez ve Batı Görev Kuvvetleri, başlangıçta gemi bataryaları ve hava gücüyle desteğiyle desteklenecek, ardından RAF ve USAAF ele geçirilen havaalanlarına iniş yapacaktı.[173] Bu süreçte Batı Görev Kuvveti'ni (Western Task Force) Fas açıklarında "Görev Gücü 34" (Task Force 34) yürütmekteydi. Bu kuvvetin içinde beş uçak gemisi, üç zırhlı, yedi kruvazör ve destek gemileri bulunuyordu. Amerikan gemileri ağırlıklı olarak yedek kuvvetleri ve ilk kez denize açılan yeni askerlerden oluşan birlikleri taşıyordu ve bu sebeple oldukça tecrübesizlerdi.[174] Çıkarma gemisi mürettebatı da

[170] Herder, *Operation Torch,* 51.
[171] Herder, *Operation Torch,* 22.
[172] Herder, *Operation Torch,* 51-60.
[173] Herder, *Operation Torch,* 18-26.
[174] Herder, *Operation Torch,* 20.

genellikle yetersiz deneyime sahipti. Buna karşılık, ABD Donanması pilotları oldukça iyi eğitimliydi ve eski model *F4F Wildcat* avcı uçaklarıyla uçsalar da donanma hava kuvvetlerinin kullandığı *SBD Dauntless* yakın hava destek uçakları ve *TBF Avenger* torpido bombardıman uçakları son derece etkiliydi.[175]

3.1.4.2 Kuzey Taarruz Grubu

Kuzey Taarruz Grubu (Sub-Task Force Goalpost), Tümgeneral Lucian Truscott komutasında 9.079 asker, 65 *M5 Stuart* hafif tankı ve 881 araçtan oluşuyordu. Deniz desteğini Texas savaş gemisi, Savannah hafif kruvazörü, 7 muhrip ve *Sangamon* uçak gemisinden havalanan 12 *Wildcat*, 9 *Dauntless* ve 9 *Avenger* uçağı sağlamaktaydı.[176] Bu çıkarmanın en önemli hedefiyse Port Lyautey havaalanıydı. Port Lyautey havaalanı, sert yüzeyli pistleri sayesinde bölgedeki en değerli alan olarak görülüyordu ve Goalpost alt görev harekatının ana hedefiydi. Bu kuvvet, sığ ve kıvrımlı Sebou Nehri ağzına çıkarma yapacaktı ve kara birliklerine ikmal bu nehir üzerinden yapılacaktı.[177] USAAF, Kazablanka bölgesine yönelik saldırıya katılımı büyük ölçüde Port Lyautey havaalanının ele geçirilmesine bağlıydı. 33. Grup'a ait *P-40* uçakları, saldırı sırasında kara birliklerine eşlik eden bir yardımcı uçak gemisinden kaldırılarak buraya konuşlanacaktı. 12. Hava Kuvveti'ne bağlı hava birlikleri, ilk aşamada saldırı birlikleri olarak görev yapacak ve ele geçirilen havaalanlarını askeri faaliyete geçirmek ve üs olarak kullanmak için hazırlayacaktı.[178] Havaalanı sayesinde üç avcı grubu, iki orta bombardıman grubu ve bir hafif bombardıman birliği ile bölgeye hava desteği sağlanabilecekti.[179] Ana hedef Port Lyautey havaalanını ele geçirmek ve ardından Salé havaalanına ilerleyerek çıkarma bölgesini kontrol altına almaktı. 7-8 Kasım gece yarısında, kuvvetler Mehdia-Port Lyautey kıyılarında beş ayrı sahile çıkarma yaptı. Ancak son dakika manevraları ve Fransız Steamer Lorraine'in uyarısıyla sürpriz avantajı kaybedildi.[180] Sürpriz avantajının kaybedilmesiyle kuzey çıkarması büyük bir sorunla karşı karşıya kaldı fakat uçak gemilerinden kalkan hava birliklerinin zırhlı birliklerle ilerlemesiyle Fransız birlikleri kısa sürede bastırıldı.

[175] Herder, *Operation Torch,* 17.
[176] Herder, *Operation Torch,* 61.
[177] Mayock, "The North African Campaigns," 58.
[178] Mayock, "The North African Campaigns," 58.
[179] Mayock, "The North African Campaigns," 58.
[180] Herder, *Operation Torch,* 61.

3.1.4.3 Merkez Taarruz Grubu

Meşale Operasyonu'nun Batı Taarruz Gücü (West Attack Force) kapsamında en önemli saldırı unsuru Merkez Taarruz Grubuydu. Bu taarruz grubunun hedefi Kazablanka'nın doğusunda yer alan Fedala bölgesine çıkarma yaparak doğrudan şehre ilerlemekti. *Operation Brushwood* adıyla adı ile anılan bu taarruzda ana çıkarmanın hızlı biçimde icrasından sonra, Fransız direnişi kırılarak Kazablanka'nın şehir merkezi ele geçirilecekti. Çıkarmada en büyük yükü 3. Piyade Tümeni taşıdı ve bu tümen, 2. Zırhlı Tümeni'nin bazı unsurlarıyla desteklendi.[181] Kasım 7'nin geç saatlerinde, Merkez Taarruz Grubu Fedala açıklarına ulaştı. Kıyıdan altı mil açıkta toplanan 12 nakliye gemisi ve üç yük gemisi, gece yarısı demir attı. Gemilerde 19.870 ABD askeri, 1.701 araç ve 15.000 ton ikmal malzemesi bulunuyordu.[182]

Çıkarma 8 Kasım 1942 sabahı başladı. Fedala sahillerine yaklaşan birlikler, Fransız Vichy kuvvetlerinin sert direnişiyle karşılaştı. Vichy kuvvetleri, kıyı savunma bataryaları, makineli tüfek yuvaları ve tank karşıtı silahlarla savunma yaptı. Merkez taarruz grubunun en büyük zorluğu, sahile tankları hızlıca çıkaramamasıydı. Tankların ve ağır silahların geç konuşlanması, piyade birliklerinin ilk dalgada sahilde yalnız ilerlemesine neden oldu. Bu süreçte ABD savaş gemileri, özellikle USS Massachusetts, Fransız kıyı bataryalarına yoğun ateş açarak direnci kırmaya çalıştı. Aynı zamanda ABD uçakları da Fransız savunma hatlarını bombalayarak piyade ve zırhlı birliklerin ilerleyişini kolaylaştırdı.

İlk çatışmaların ardından, Merkez Taarruz Grubu iç bölgelere ilerlemeye başladı. Zırhlı birlikler, *M3 Stuart* ve *M3 Lee* tankları önderliğinde hava kuvvetlerinin desteğiyle piyade unsurlarının önünü açmak için hareket etmekteydi. Fakat Fransız birliklerinin anti-tank silahları sebebiyle Müttefik Kuvvetlerin ilerlemesi yavaşladı. Hava kuvvetlerinin desteği sayesinde Fransız direnişi 9-10 Kasım itibarıyla büyük ölçüde kırıldı ve 11 Kasım tarihinde Fransız birlikleri teslim oldu. Sonuç olarak, Merkez Taarruz Grubu, Meşale Operasyonu'nun en kritik unsurlarından biri oldu ve başarılı bir şekilde Kazablanka'nın ele geçirilmesini sağladı. Zırhlı birliklerin başlangıçtaki koordinasyon eksikliğine rağmen, hava ve deniz desteğiyle birlikte ilerleme sağlandı ve kısa sürede Fransız savunma hatları çözüldü. Kazablanka'nın

[181] Herder, *Operation Torch*, 22-52.
[182] Herder, *Operation Torch*, 51-52.

alınmasıyla, Müttefikler Kuzey Afrika'da sağlam bir üs elde etti ve Mihver Devletlerine karşı savaşta büyük bir avantaj kazandı.

3.1.4.4 Güney Taarruz Grubu

Tümgeneral Ernest Harmon, Güney Taarruz Grubu'nun kara unsuru olan 6.428 kişilik alt görev gücü olan *Blackstone'u* komuta ediyordu. Saldırılacak bölge olan Safi'yi savunan Fransız kuvvetleri 1.000'den az askerden oluşuyordu, ancak bu birlikler arasında 15 hafif tank ve beş zırhlı araç bulunuyordu. Ayrıca, Marakeş'te yarım günlük mesafede konuşlanmış 3.400 asker, 30 tank, on zırhlı araç ve iki atlı topçu taburu daha vardı.[183] 7 Kasım şafağında, Güney Taarruz Grubu, Görev Gücü 34'ten ayrılarak Safi'ye yöneldi. Saat 04.00'te, üç dalga piyade ve bir dalga M5 Stuart tankı Safi sahillerine ilerledi ve Zırhlı Çıkarma Ekibi, Titania ve Calvert nakliye gemilerinden saat 09.00'da boşaltıldı.[184] Saat 10.00 itibarıyla, bir *M5* hafif tank müfrezesi Green Beach'i güvence altına alırken, 1. Muharebe Taburu, Front de Mer'i ele geçirdi. Fransız ve Amerikan gemilerinin topçu ateşi alışverişi devam ederken, sabahın ortasına kadar 1.000'den fazla asker sahile çıkmıştı. Daha sonra, 2. Muharebe Taburu Yellow Beach'e, 3. Muharebe Taburu ise Green Beach'te sahile çıktı. Saat 10.45'te, tüm Fransız bataryaları etkisiz hale getirilmişti. Blue Beach'ten gelen beş M5 Stuart tankından oluşan başka bir müfreze, Portekiz kalesindeki son Fransız direnişini bastıran piyadeleri desteklemek için bölgeye takviye edildi.[185] Bu süreçte zırhlı birlikler P-40 gibi uçaklar tarafından havadan desteklenmekteydi.

3.1.5 Çıkarma Sırasında Hava Kara Koordinasyonu ve Efektifliği

Meşale Operasyonu sırasında amfibi çıkarma harekatlarındaki hava-kara koordinasyonu incelendiğinde birçok eksiklik ve aksaklık nedeniyle tam anlamıyla başarılı bir entegrasyon ve koordinasyon sağlanmadığı görülmektedir. Meşale Operasyonu sırasında Kuzey Afrika'da hava kuvvetleri üç ana parçaya bölünmüştü fakat bu sistem yeterli başarıyı sağlayamadı. Bu olumsuz tecrübeler üzerine Kazablanka Konferansı'nda General Eisenhower'ın aldığı kararlar sonucunda Ocak 1943 tarihinden itibaren hava unsurları tekrardan merkezi bir yönetime döndü. Cephenin ilerleyen zamanlarında Kuzey Afrika'da hava kuvvetlerinin yeterli başarıya ulaşamadığını gören General Eisenhower, Amerika Birleşik Devletleri'nde savaş için

[183] Herder, *Operation Torch,* 59-60.
[184] Mayock, "The North African Campaigns," 58-60.
[185] Herder, *Operation Torch* 59-60.

eğitim gören askerlere yakın hava desteği ve kara-hava koordinasyonu için daha fazla eğitim verilmesini emretti ve başarısızlığın ve kayıpların önüne geçmek için Kuzey Afrika'daki hava birliklerini Tümgeneral Carl A. Spaatz'ın komutasına verdi.

Her ne kadar Amerikan hava saldırıları, Vichy hükümetinin kontrolünde olan Fransız birliklerinin direncini kırmada etkili olmuş ve çıkarma sırasında ve devamında Müttefik Kuvvetlerin ilerleyişine katkılar sağlamış olsa da zamanlama hataları, yanlış hedef seçimi ve koordinasyon eksiklikleri bu operasyonun hava-kara koordinasyonu açısından tam başarıya ulaşmasını engellemiştir. Müttefik Kuvvetlerin sağladığı hava hakimiyeti açısında bakıldığındaysa, Müttefik Kuvvetler hava üstünlüğünü sağlama konusunda amfibi çıkarma sırasında bir sorunla karşılaşmamışlardır. Özellikle Amerikan uçak gemilerinden kalkan ve havadan havaya saldırı kabiliyetine sahip olan uçaklar, çıkarma bölgelerindeki hava hakimiyetini sağlamışlardır fakat çıkarma sonrası ilerleyen zamanlarda, *Luftwaffe*'nın bölgeye uçak nakletmesiyle Müttefik Kuvvetler hava hakimiyetini az oranda kaybetse de, kara birliklerinin çoğunlukla önceliğini Fas ve Tunus bölgelerindeki havalimanlarına vermesi ve bu limanların ele geçirilmesiyle Alman uçakları uzaklık ve havalimanı kapasitesi sebebiyle bölgeye yeterli takviye sağlayamamıştır.

Çıkarma sırasında ve sonrasında tank birliklerinin hareketi ve piyade ilerleyişi göz önüne alındığında hava desteğinin operasyona önemli katkı sağladığı açık bir şekilde görülmektedir. Özellikle Fransız tahkimatlarına ve savunma hatlarına yönelik gerçekleştirilen bombardıman saldırıları, Mihver Kuvvetlerinin savunma kapasitesini ve direnişini büyük oranda azaltmıştır. Fakat bu saldırılar sırasında büyük eksikler yaşanmıştır. Bu eksikliklerden en göze çarpanlar saldırıların zamanlaması ve hedefleri konusunda yaşanan eksikliklerdi. Çıkarma harekâtlarında hava desteğinin en önemli anı, sahile çıkan birliklerin karşılaştığı ilk direnişin kırılmasıdır ki bu husus Normandiya Çıkarmasında daha detaylı bir şekilde incelenecektir. Çıkarma sırasında yakın hava desteği uçakları tarafından yapılan hava bombardımanlarının ve yüksek mm'lik toplara sahip olan savaş gemileri ve kruvazörlerden yapılan topçu ateşinin eş zamanlı olarak düşman savunma hatlarını zayıflatması ve kara birliklerinin ilerleyişini kolaylaştırması beklenir. Bu süreçte hava kuvvetlerinin üç önemli işlevi vardır. Birincisi hava hakimiyetinin sağlanması, ikincisi düşmanın ağır silahlarını ve topçu mevzilerini etkisiz hale getirilmesi, üçüncüsüyse ise kara birliklerinin önündeki savunma hatlarını ortadan kaldırarak ilerlemelerini kolaylaştırılmasıdır.

Çıkarma sürecindeki hava harekatları genel olarak başarıya ulaşsa da süreç içerisinde bazı hatalar yapılmıştır. Fransız savunma hatları tam olarak belirlenememiş, bazı stratejik noktalar bombalanırken bazıları gözden kaçırılmıştır. Bu da kara birliklerinin beklenenden daha fazla dirençle karşılaşmasına ve savaşın gereğinden fazla uzamasına yol açmıştır. Meşale operasyonu sırasındaki çıkartma harekatlarındaysa bu senkronizasyon tam anlamıyla sağlanamamış, bazı hava saldırıları gecikmeli olarak uygulanmıştır fakat bu eksikliklere rağmen Müttefik Kuvvetler görece rahat bir çıkarma operasyonu yaşamıştır.

Genel olarak değerlendirildiğinde, Meşale Operasyonu'ndaki hava-kara koordinasyonun başarısıyla alakalı farklı görüşler ortaya konulsa da kısmen başarılı bir harekât olduğu görülmektedir. Ancak bu başarıda sadece çıkarma sırasındaki hava kuvvetlerin eforu göz önünde bulundurulmaktadır, Tunus Cephesi dahil edilmemektedir. Hava üstünlüğünün sağlanması ve Fransız direnişinin psikolojik olarak zayıflatılması, operasyonun başarılı yönleri arasında sayılabilir. Yine de hava saldırılarının zamanlaması, hedef seçimi, kara birlikleriyle iletişim eksikliği gibi unsurlar, bu çıkarma harekatının tam anlamıyla ideal bir hava-kara koordinasyonu örneği olmasını büyük oranda engellemiştir. Eğer Müttefikler daha iyi bir zamanlama planı yapsaydı, istihbarat destekli hedef belirleme yöntemlerini daha iyi uygulasaydı ve kara birlikleriyle hava unsurlarını daha iyi senkronize edebilseydi, Meşale Operasyonu çıkarmaları çok daha az kayıpla ve daha hızlı tamamlanabilirdi. Bu operasyon, Müttefik Kuvvetlerin hava-kara entegrasyonundaki zayıf noktaları anlamalarına yardımcı olmuş ve ilerleyen savaş yıllarında bu eksiklikleri gidermek için çeşitli önlemler alınmasını sağlamıştır. Özellikle Normandiya Çıkarması gibi daha büyük ölçekli operasyonlarda hava desteğinin kara birlikleriyle eş zamanlı hareket etmesi için daha iyi koordinasyon sistemleri geliştirilmiştir. Çıkarma sırasında yaşanan hatalar, savaşın ilerleyen dönemlerinde daha gelişmiş hava-kara entegrasyon yöntemlerinin uygulanmasına zemin hazırlamış, böylece Müttefiklerin gelecekteki operasyonlarında daha etkin bir strateji izlemelerine olanak tanımıştır.

3.2 Pasifik Cephesi

İkinci Dünya Savaşı'nda Kuzey Afrika ve Avrupa Cephesi'nde, zırhlı kuvvetler ve hava kuvvetlerinin arasındaki koordinasyon ve ortak operasyonlar, başta Amerika Birleşik Devletleri olmak üzere Müttefik Kuvvetlerin muharebe sahasındaki başarısının en önemli yapı taşlarından birisi olmuştur. Ancak aynı dönemde Pasifik

Cephesi'nde, Avrupa ve Kuzey Afrika Cepheleriyle kıyaslandığında, zırhlı kuvvetler ve hava kuvvetleri arasındaki ilişkinin oldukça az olduğunu görülmektedir. Amerikan Deniz Piyadeleri ve ada garnizonları, saldırı ve savunma durumunda aşağıda belirtilecek farklı nedenden ötürü zırhlı birlik ve hava entegrasyonunu tam olarak sağlayamamıştır.

Amerika Birleşik Devletleri'nin Pasifik Cephesi'nde Japon İmparatorluğu'na karşı verdiği mücadelenin büyük bir kısmı Pasifik adalarında gerçekleşmiştir. Özellikle 1942 tarihinde Koral Deniz ve Midway Muharebeleri sonrası Japon İmparatorluk Donanması büyük bir darbe almış ve Pasifikte deniz taarruz gücünü büyük oranda kaybetmiştir. Amerika Birleşik Devletleri, Pasifik'te hakimiyetini sağlamak amaçlı önce Solomon Adaları, Guadacanal, Tulagi Adaları, Makin ve Tarawa adaları, Saipan Çıkarması, Tinian ve Guam adaları, Leyte Körfezi ve ardından Iwo Jima ve Okinawa adalarına saldırılar düzenlemiştir. Pasifik Okyanusu'nun dünyanın en büyük okyanusu olması, adalar arasındaki uzaklığın dönemin uçaklarının azami menzilini aşması sebebiyle çıkarma sürecinde sadece zırhlı birliklere değil, aynı zamanda piyade ve deniz piyadelerine de Avrupa Cephesi'yle karşılaştırıldığında yeterli hava desteği sağlanamamıştır. Aynı zamanda savaşılan adaların büyük bir çoğunluğunun tropikal bir iklimde bulunması, ormanların, adaların büyük bir çoğunluğunu kaplaması, kara kuvvetlerinin düşman birliklerini hedefleme ve hava kuvvetlerine saldırı emri vermelerine engel olmuştur.

Pasifik'teki kara savaşlarının büyük bir çoğunluğunun ada savaşları olması, tankların Avrupa'daki gibi düzlüklerde olduğu gibi rahat hareket edememesine yol açmıştır. Bu sebepler yüzünden çıkarma ve ada savaşlarında hava desteği çoğunlukla uçak gemilerinden kalkan uçaklar veya olası durumlarda uzun menzilli bombardıman uçakları tarafından sağlanmıştır. Bu Pasifik'te kara savaşlarını hem saldıran hem de savunan taraf için operasyonları büyük bir zora sokmuş, bu sebeple hava desteğinin yerini doldurmak için bir dizi farklı yönteme başvurulmuştur. Bu yöntemlerden ilki savaş gemilerinin yüksek mm'lik toplarını düşman birliklerine karşı bir topçu bataryası olarak kullanılmasıdır. Çıkarma öncesinde Müttefik savaş gemileri adadaki düşman mevzilerini topçu bombardımanına tutmakta, birlikler adaya indikten sonra ise bu bombardıman ya birlikleri tehlikeye atmayacak şekilde devam etmekte ya da kesilmekteydi. Çıkarmayı destekleyen uçak gemilerinden veya yakın adalardan kalkan uçaklar eğer hava hakimiyeti sağlanmışsa kara birliklerinin durumuna göre yakın hava

desteği sağlamaktaydılar. Bu safhada Amerikan kuvvetleri, hava desteğinin açığını kapatmak farklı yöntemlere başvurmuştur. Bunlardan ilki alev püskürtücü tanklardır. Alev püskürtücü tanklar, Pasifik Cephesi'nde savaşın sonlarına doğru aktif bir şekilde kullanılmaya başlanmıştır. Iwo Jima ve Okinawa Muharebelerinde Japon sığınakları ve siperlerini yapılan saldırılarda alev püskürtücü tanklar başarılı bir tablo çizmiştir.

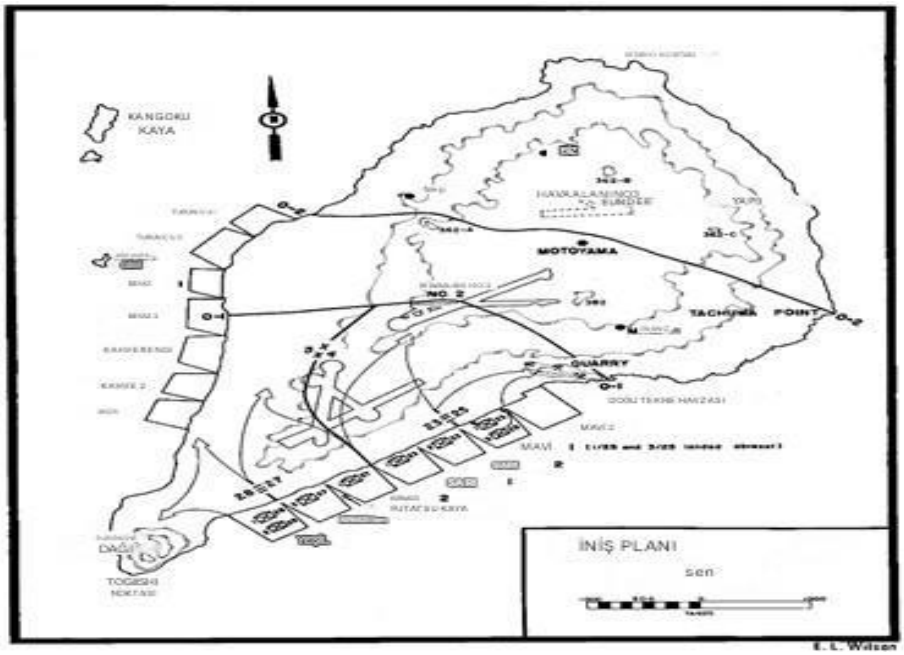
Pasifik'teki operasyonlara iyi bir örnek olarak Iwo Jima çıkartması gösterilebilir. Iwo Jima adası Japonya'ya ortalama 1300 km uzaklıkta küçük bir volkanik adadır. Amerika Birleşik Devletleri, Pasifik'teki Japon direnişini kırmak, Japonya'nın kıta ablukasını genişletmek, Japonya'da görevlendirilecek bombardıman uçakları ve olası bir amfibi çıkarmada üs olarak kullanılması için harekete geçti. Bu nedenler arasındaki en önemli neden adanın *B-29* gibi bombardıman uçaklarının uçuş yolunu engellemesiydi. Iwo Jima'daki radara takılan *B-29* uçakları, adadan kalkan Japon uçakları tarafından düşürülmekte veya engellenmekteydi.[186] Amerika Birleşik Devletleri, Iwo Jima'ya bir saldırı planı hazırladı ve yapılacak harekata *Detachement* Operasyonu adı verildi. 1944 tarihinde Japonya, olası bir saldırıya karşı Korgeneral Tadamichi Kuribayashi'i Iwo Jima'yı koruması için görevlendirdi. Korgeneral Tadamichi, adanın Amerikalıların eline geçmesini engelleyemeyeceğini bilmekteydi, bu sebeple Amerikan birliklerini oyalamak ve verilebilecek en fazla zararı vermek için adayı savunmaya hazırlamaya başladı. Bu amaç doğrultusunda Korgeneral Tadamichi geleneksel kıyı savunmasını reddederek, adayı iç kesimlerde derinlemesine ve karşılıklı destek sağlayan savunma hatlarıyla donattı. [187]

1945 tarihinde Iwo Jima'da 23.000'den fazla Japon askeri bulunuyordu ve Japon savunması, 434 siper ve blok ev, tanklar, beş bağımsız tanksavar taburu, iki topçu taburu, beş havan taburu ve 33 kıyı topu, 361 saha topu, 12 adet 320mm'lik top, 65 ağır havan topu, 70 roketatar platformundan oluşuyordu.[188] Korgeneral Tadamichi, Amerikan tanklarını hendekler, taş duvarlar ve doğal arazi şekilleriyle yavaşlatmayı planladı ve uçaksavarların Almanların Flak 88'lik uçaksavarları kullandığı gibi tanksavar ve top olarak kullanılması için emir verdi. Iwo Jima, Korgeneral 'in düzenlemeleriyle birlikte Pasifik Savaşı'nın en iyi tahkim edilmiş savunma

[186] Trevor Nevit Dupuy, *The Air War in The Pacific: Victory in The Air War* (New York: Franklin Watts, 1963), 66-67.
[187] Oscar E. Gilbert, *Marine Tank Battles in the Pacific* (Conshohocken, PA: Combined Publishing, 2001), 231.
[188] Gilbert, *Marine Tank Battles in the Pacific,* 231.

noktalarından biri haline geldi.[189] Iwo Jima çıkarması için Amerika, 3., 4. ve 5. Tank Taburlarını görevlendirdi. 3. ve 4. Tank taburları daha önce savaş deneyimi olan birimlerdi fakat 5. Tank Taburu daha yeni kurulmuştu. Çıkarma öncesinde Mariana adalarından kalkan 7. Amerikan Hava Kuvveti'ne bağlı uçaklar ve ocak ayından itibaren Pasifik'teki Hızlı Uçak Gemisi Görev Kuvvetindeki uçaklar Iwo Jima adasına hava saldırıları düzenledi.[190] 10 Ağustos 1944 ve 15 Şubat 1945 tarihleri arasında Amerikan uçakları tarafından adaya 9616 ton ağırlığında bomba atıldı.[191] 19 Şubat tarihinde Amerikan birlikleri Iwo Jima adasına çıkarma harekâtını başlattı. Çıkarma günü tank taburlarında 67 adet *M4A2 Sherman* tank, 9 adet *E4-5* Ateş Silahıyla donatılmış tank bulunmaktaydı.[192]

Harita 3: Iwo Jima Harekât Planı



Kaynak: Project Gutenger. Erişim tarihi 10 Nisan 2025 https://www.gutenberg.org/files/49080/49080-h/49080-h.htm.

Çıkarma öncesinde adanın sahilleri ve iç tarafları büyük bir bombardıman ateşine tutuldu. 08.30'da 68 LVT (Paletli Çıkarma Aracı) ve onları koruyan topçu botları, denizden ilerleyerek plajlara saldırı başlattı. Kısa bir sürede 482 LVT ve 9.000

[189] Gilbert, *Marine Tank Battles in the Pacific,* 232.
[190] Dupuy, *The Air War in The Pacific,* 67.
[191] James Lea Cate ve James C. Olson, "Iwo Jima," *The Army Air Forces in World War II,* Volume V, *The Pacific: Matterhorn to Nagasaki*, Haz. Wesley Frank Craven ve James Lea Cate (Washington D.C: Office of Air History, 1983), 595.
[192] Zaloga, *Tank Battles of The Pacific War 1941-1945,* 8.

asker taşıyan sekiz piyade taburu adaya getirildi. Çıkarma noktaları soldan sağa doğru sırasıyla: 1/28 ve 2/28 (Green Beach), 2/27 (Red-1), 1/27 (Red-2), 1/23 (Yellow-1), 2/23 (Yellow-2), 1/25 ve 3/25 (Blue-1) olarak sıralandı.[193] Amerikan birlikleri sahile inmesiyle Japon topçu bataryalarının bombardımanına maruz kaldı. Deniz Piyadelerinin ilk günden adanın iç kesimlerine doğru ilerlemesi ve güçlü bir Japon direnişiyle karşılaşması sebebiyle hava kuvvetlerinden yakın hava desteği sağlanmasını istedi ve hava kuvvetleri harekete geçti. 22 Şubat tarihinde Mariana adalarından kalkan 7. Hava Kuvvetlerine bağlı *B-24* bombardıman uçakları, sahadaki tankları ve piyadeleri desteklemek için Japon birliklerine 3 kez yakın hava saldırısı gerçekleştirdi. [194] 6 Mart tarihinde adanın güney kesimin tamamen Amerikan kontrolüne geçmesiyle 7. Hava Kuvveti'ne bağlı ve P-*51 Mustang* uçaklarından oluşan 15. Avcı uçağı grubu Iwo Jima'ya iniş yaptı ve 8 Marttan itibaren Iwo Jima'da kara birliklerine yakın hava desteği sağlamaya başladı.[195] Adada mücadele Amerikalıların beklediğinden çok daha dirençli geçti ve Iwo Jima Muharebesi, Pasifik Cephesi'nin en kanlı savaşlarından birisi oldu. 17 Mart tarihinde Iwo Jima'daki Amerikan Deniz Piyadeleri, adanın kontrolünün ele geçirildiğini ve bombardıman uçaklarının adaya güvenli iniş yapabileceklerini belirtti. Ağustos 1945 tarihine kadar Iwo Jima'ya 2250'den fazla acil iniş gerçekleştirildi.[196]

3.3 Normandiya Çıkarması

3.3.1 Operasyonel Hazırlık

Kuzey Afrika ve İtalya Cephelerindeki başarılardan sonra 1943 tarihinde Müttefik Kuvvetlerin liderleri, Kanada'nın Quebec bölgesinde bir konferans düzenledi. Bu konferansta, Avrupa'da savaşın zaferle sonuçlanması için Batı Avrupa'ya büyük bir amfibi harekât düzenlenmesi kararlaştırıldı.[197] Müttefik komuta kademesi, amfibi çıkarma operasyonunun yapılacağı bölge konusunda iki seçenek arasında kalmıştı. Bu bölgelerden ilki geniş sahile sahip Normandiya bölgesi, diğeriyse İngiltere oldukça yakın olan Dunkirk ve Somme Nehri arasında bulunan Pas de Calais bölgesiydi.[198] Calais bölgesi İngiltere oldukça yakın olmasına rağmen

[193] Gilbert, *Marine Tank Battles in the Pacific*, 236.
[194] Cate ve Olson, "Iwo Jima," 593.
[195] Cate ve Olson, "Iwo Jima," 593.
[196] Dupuy, *The Air War in The Pacific: Victory in The Air War*, 67-68.
[197] Morgan, "D-Day at Normandy Revisited," 30.
[198] Arden, B.Dahl, *Command Dysfunction: Minding the Cognitive War* (Charleston SC: Biblioscholar, 2012), 51.

Almanlar tarafından oldukça güçlendirilmişti ve Atlantik Duvarı ismi verilen Alman savunma hattının en iyi savunulan bölgesiydi. 1942 tarihinde Dieppe çıkarma harekatının da başarısız olması sebebiyle Müttefik Kuvvetler, İngiltere anakarasına daha uzak bir bölge olmasına rağmen Fransa'nın kuzey batı sahillerindeki tahkimatı daha güçsüz Normandiya Sahiline çıkarma yapılmasını kararlaştırdı. Normandiya'ya yapılacak çıkarma harekâtına Overlord Operasyonu içerisinde yer alan Neptün Operasyonu adı verildi. Bu operasyon, Overlord'un deniz ve çıkarma harekatlarını içerisine alan, ana operasyonun ilk fazıydı.[199] Yapılacak çıkarma bölgelerine kod adları verilmişti. Sahilin batı tarafında bulunan Utah ve Omaha bölgelerine Amerikalı birlikleri, sahilin doğu tarafında bulunan Gold ve Sword bölgelerine İngiliz birlikler, Juno bölgesineyse Kanadalı birliklerin çıkarma yapması planlanmıştı.[200] Çıkarma harekatının başarıya ulaşması için iki büyük ön koşul bulunmaktaydı. Bunlardan ilki *Luftwaffe*'nın saldırı ve savunma kabiliyetinin büyük oranda kırılmasıydı. Bu sebeple USAAF ve RAF, Alman şehirlerine büyük hava saldırıları düzenleyerek *Luftwaffe*'nın uçaklarının bir kısmını imha etti. İkinci ön koşulsa Normandiya sahillerini Kıta Avrupası'nın diğer kısımlarından olabildiğince izole etmekti. Bu sebeple USAAF ve RAF, tren yolları ve köprüler başta olmak üzere Fransa'nın kuzeybatı bölgelerine hava saldırıları düzenledi.[201] Haziran 1944 tarihinde *Luftwaffe* büyük oranda yok edilmiş durumdaydı. 1944'ün ilk yarısında gerçekleşen bombardıman ve hava muharebelerinde 2.262 Alman pilotu hayatını kaybetti. *Luftwaffe*, mart ayında savaş uçaklarının %56'sını, nisan ayında geriye kalan uçaklarının %43'nü, mayıs ayındaysa %50'sini kaybetmişti.[202]

Neptün Operasyonu'nda icra edilecek çıkarma harekâtında 6 adet özel eğitilmiş piyade tümeni kullanılacaktı. Deniz çıkarması başlamadan önce ise 3 adet hava indirme tümeni düşman hatlarının arkasına paraşütle indirilecekti.[203] Hava indirme tümenleri Carnelian ve Caen bölgelerinin sahile yakın taraflarına indirildikten sonra düşman topçu bataryaları, köprüleri ve geçiş noktalarını ele geçirecekti.[204] Hava indirme tümenleri düşman topçu bataryalarını etkisiz hale getirerek karaya çıkacak

[199] Morgan, "D-Day at Normandy Revisited," 31.
[200] Morgan, "D-Day at Normandy Revisited," 51-52.
[201] Dahl, *Command Dysfunction*, 52-53.
[202] Richard P. Halion, *D-Day 1944: Air Power Over the Normandy Beaches and Beyond (Washington D.C: Air Force History and Museums Program, 1994*), 2.
[203] Barry W. Fowle, "The Normandy Landing", *U.S. Army Center of Military History*, no.30 (1994): 1.
[204] Dahl, *Command Dysfunction*, 51.

kara birliklerine uygulanacak düşman topçu ateşini büyük oranda azaltacak, aynı zamanda ele geçirdikleri köprüler ve kavşaklarda sahile takviyeye giden birliklerin geçişine engel olacak veya yavaşlatacaktı. Bu sayede çıkarma sürecinde kara birlikleri daha az direnişle karşılaşacaktı ve çıkarmanın devamında sahillerin etrafını hızlı bir şekilde kontrol altına alabilecekti. Bu dönemde Müttefik Kuvvetler, Almanya'nın batıdan büyük bir saldırı beklediğini bilmekteydiler. Alman askeri çevreleri bu saldırının tam olarak nereden geleceği üzerinde karar kılamamıştı fakat Calais öncelikli seçenek olmak üzere Brest'den Dunkirk'e kadar olan bölgeye çıkartma yapılacağı beklentisi içindelerdi. Bu sebeple Müttefik Kuvvetler, Almanlara sahte istihbaratlar sızdırmaya başladı ve Neptün Operasyonu'ndan hemen önce çoğunluğu balonlardan ve tahtalardan oluşan sahte bir ordu oluşturdular. Bu ordular İngiltere'nin güneybatı sınırlarında konuşlanmaktaydı. Bu stratejideki ana amaç Almanya'yı sahte ordularla kandırarak ana çıkarma harekatının Calais bölgesine olacağına inandırtmaktı.

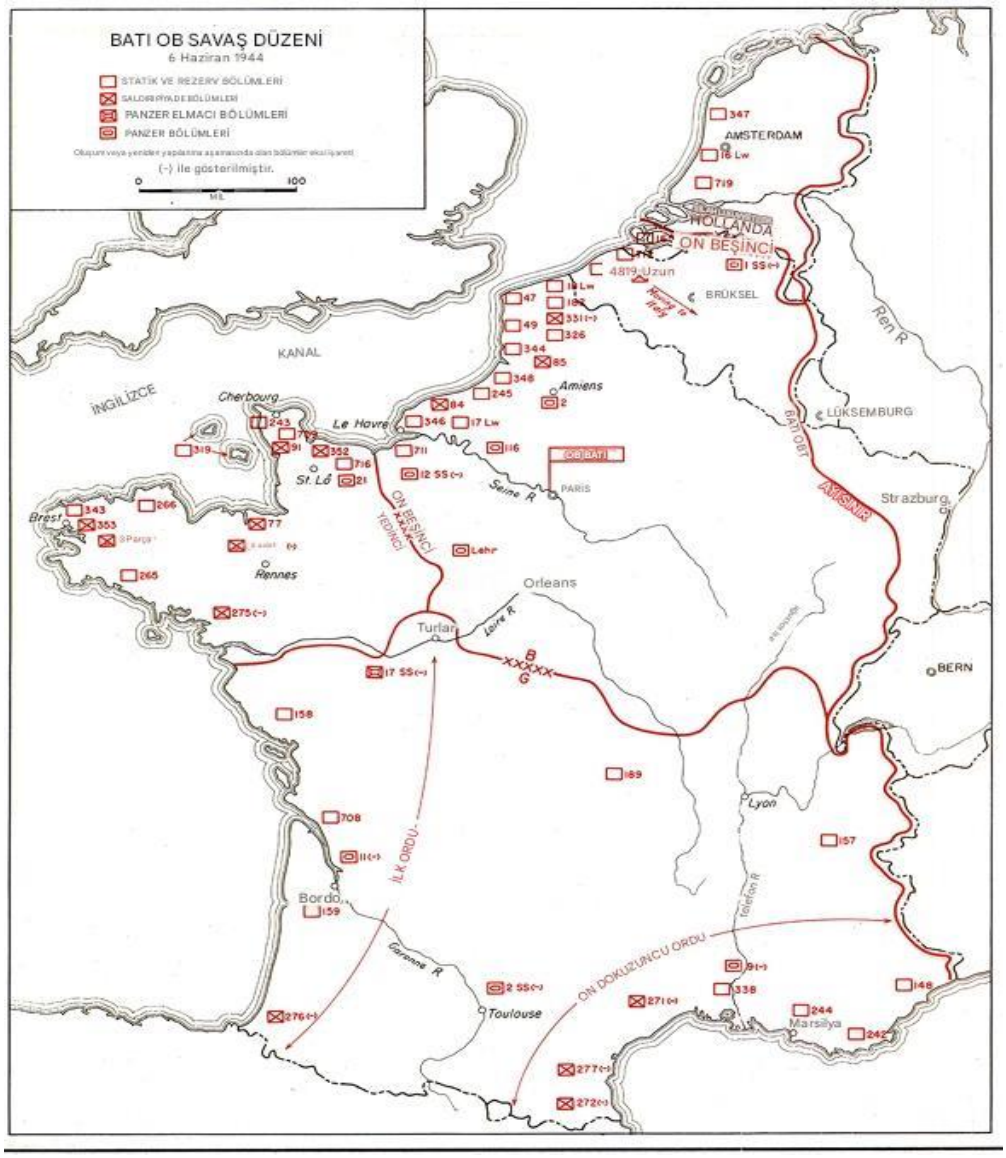
Omaha sahillerine çıkacak Amerikan birlikleri, 1. Amerikan Ordusu'nun 5. Kolordusuna bağlı 1. ve 29. Piyade Tümenleriydi. Utah sahillerine çıkacak Amerikan birlikleriyse 7. Kolorduya bağlı 4. Piyade Tümeni'ydi ve bu tümen l82. Ve 101. Hava İndirme Tümenleriyle desteklenecekti. [205] Aynı zamanda Utah sahiline yapılacak çıkarma ardından piyade birliklerinden sonra sahildeki birlikleri desteklemek için 70. Tank Taburu görevlendirildi.[206] Ana hedef çıkarma birliklerinin sahilleri ve etrafındaki bölgeyi kontrol altına alarak Fransa'nın kuzeybatısına getirilecek 36 tümen başarıyla Kıta Avrupa'sına çıkarılabilmesiydi.[207] Çıkarmayı desteklemek için askeriye içerisindeki istihkam birlikleri büyük önem arz etmekteydi. Çıkarmanın başarıya ulaşabilmesi için özel mühendis tugayları çıkarma için görevlendirildi. Bu özel mühendis tugaylarından bu harekât için en önemlileri 1., 5. ve 6. Özel Mühendis Tugaylarıydı. Bu tugaylar 5. ve 7. Kolorduyu çıkarma harekâtı sırasında desteklemekteydi ve bu sayede çıkarma günüde Omaha bölgesine 34.250 asker ve 2.870 araç Utah bölgesineyse 20.000 asker ve 1.700 araç sahillere hızlı bir şekilde indirildi.[208] Alman tarafına bakıldığında ise General Rommel ve Rundstedt Atlantik

[205] Fowle, "The Normandy Landing," 1.
[206] Fowle, "The Normandy Landing," 8.
[207] Dahl, *Command Dysfunction,* 52.
[208] Fowler, "Close Air Support," 1.

Duvarını korumakla görevlendirilmişti ve Rommel Utah bölgesi başta olmak üzere sahil bölgelerini incelenmişti. Bu inceleme sırasında Rommel şu sözleri söylemişti;

Sahillere yapılacak bir çıkarma saldırında ilk 24 saat hem Müttefik Kuvvetler hem de Almanya için belirleyici olacaktır ve o gün en uzun gün olacaktır.[209]

Harita 4: 6 Haziran 1944 tarihinde Batı Cephesi'nde Alman Birlikleri



Kaynak: Gordon A. Harrion, The European Theater of Operations: Cross-Channel Attack (Washington DC: Center of Military History, 1993), Map V.

4 no'lu haritaya bakıldığında Atlantik Duvarı'nın Batı Avrupa çeperini 5 büyük Alman ordusunun koruduğunu görülmektedir. 1944 tarihinde Almanya'nın

[209] Morgan, "D-Day at Normandy Revisited," 30.

Doğu Cephesi'nde Sovyet güçlerine karşı yenilgiler alınması ve Müttefik Kuvvetlerin Alman şehirlerine stratejik bombardıman saldırıları düzenlemesi sebebiyle Almanya artık Atlantik Duvarı'nı güçlü bir şekilde destekleyecek ekonomik ve askeri bir altyapıya sahip değildi. Fakat bu eksikliklere rağmen Atlantik Duvarı'nın Batı Avrupa çeperinde güçlü bir Alman savunması oluşturulduğu söylenebilir. İlk olarak Alman komuta kademesine bakıldığında Alman Batı Ordu Komutanlığını (OB WEST) Gerd von Rundstedt'in üstlendiği görülmektedir. 7. ve 15. Orduların başında Mareşal Erwin Rommel vardı, 1. ve 19. Ordular ise General Johannes Blaskowitz tarafından komuta edilmekleydi.[210] Atlantik Duvarı bu süreçte 3 farklı birlik türüyle korunmaktaydı. Bunlar tank birlikleri, mekanize birlikler ve piyade birlikleriydi. Bunlardan piyade birlikleri statik/rezerv ve taarruz piyadeleri olarak ayrılmıştı.[211]

Yine 4 no'lu Harita üzerinden 6 Haziran 1944 tarihinde Atlantik sahillerinde konuşlanmış olan Alman kuvvetleri incelendiğinde, Hollanda'dan Le Havre bölgesine kadar olan sahilleri koruyan 15. Ordu da 14'ü statik/rezerv olmak üzere 18 piyade tümeni, 2'si SS olmak üzere 5 tank tümeni bulunduğu görülmektedir. Brest bölgesini içine alacak şekilde Le Havre'den Nantes'e kadar olan bölgeyi koruyan 7. Ordu'nun ise 7'si statik/rezerv olmak üzere 14 piyade tümeni 1 tank birliği bulunmaktaydı. Nantes'den Fransa İspanya sınırına kadar olan bölgeyi koruyan 1. Ordu ise 3'ü statik/rezerv olmak üzere 4 piyade tümeni 1 mekanize tümen ve 1 tank tümenine sahipti. Bu dönemde General Rundstedt ve Rommel sahillerin savunulması konusunda büyük bir fikir ayrılığına düşmüşlerdi. Rundstedt Müttefik Kuvvetler sahile çıktıktan ve ilerlemeye başladıktan sonra karşı taarruza geçinilmesi gerektiğini savunmaktaydı. Rundstedt'e göre bu planlama ile Müttefik Kuvvetler büyük bir yenilgi alabilir ve büyük kayıplar verebilirlerdi. Rommel ise tamamen farklı bir görüşteydi. Ona göre Müttefik Kuvvetler sahile çıktıkları anda karşı taarruza geçilmeli ve hızlı bir şekilde Kıta Avrupası'ndan püskürtülmeliydiler. İki taraf tam olarak bir görüş birliğine varamadı ve bu savunmayı negatif bir şekilde etkiledi. Ayrıca çıkartmanın gerçekleştirildiği 6 Haziran tarihinde 7. ve 15. Alman Orduları komutanı olan Rommel'ın eşinin doğum günü sebebiyle kişisel izinde olması, Alman birliklerinin Müttefik Kuvvetlere efektif bir savunma gerçekleştirememesine neden oldu.

[210] Dahl, Command Dysfunction, 53.
[211] Dahl, Command Dysfunction, 53.

3.3.2 Neptün Operasyonu

Neptün Operasyonu yukarıda bahsedildiği gibi Overlord Operasyonu'nun ilk fazıydı. Bu operasyonda Amerikalıların çıkartma yapacağı 2 nokta Omaha ve Utah olarak adlandırılmıştı. Omaha batıda Utah ise hemen doğusunda yer almaktaydı. Omaha sahili Neptün Harekatındaki en geniş çıkarma alanıydı ve 10 km uzunluğa sahipti. Doğuda Port-en-Bessin'den batıda Vire Nehri'nin ağzına kadar uzanan bir bölgeyi kapsamaktaydı[212]. Utah sahiliyse 5km genişliğindeydi ve Caretan halicinin kuzeyinde yer almaktaydı.[213]

Neptün Operasyonu için hava kuvvetlerinin yapılanmasına bakıldığında, Uxbridge'deki merkez karargâhı ilk olarak göze çarpmaktadır. Kara birliklerine destek sağlamak için koordinasyon ve planlama açısından Uxbrigde Hillington, hava kuvvetlerinin ana merkez noktası olmuştu. Çıkarma sırasında hava birliklerinin kontrolü ve harekatlar sırasındaki koordinasyon için Hücreler Operasyonu (The Operations Cells) Operasyonu adında, yeni bir yapılanmaya gidilmişti. Bu oldukça merkezi bir yapıydı ve operasyon sırasında hava kuvvetlerinin kontrolü tamamen hava komutanlarının elindeydi.[214] Çıkarma sürecinde kara birliklerine yakın hava desteği sağlamak amacıyla, Uxbridge'e bağlı hava generallerinin bir kısmı çıkarma sırasında *USS Ancon* ve *USS Bayfield* gemilerinde yer almaktaydı. Bu sayede Amerikan hava birliklerine ve karargâha cepheye yakın bir gözden bilgi aktarabilmekteydi. Aynı zamanda çıkarma birlikleri arasında ASP'ler (Air Support Parties) de yer almaktaydı. Gemilerdeki hava subayları, Amerikan hava birliklerine saldırı öncesi düşman kuvvetleri ve hava durumu gibi bilgiler vermekteydi. [215] ASP'lerin zorunlu olmadıkça veya emir verilmedikçe hava kuvvetleriyle iletişime geçmeleri yasaklanmıştı. Hava birlikleri, Amerikan kara birliklerine dost ateşi uyguladığı taktirde bile VHS radyolarından iletişime geçememekteydiler.[216] ASP'lerin bu şekilde kullanılmasının ana nedeni gereksiz hava desteği harekatlarının önüne geçmek olduğu görüşüne varılabilir. Ancak çıkarma sürecinde ASP birliklerinden sadece birinin Normandiya sahillerine zamanında vardığı belirtilmesi gerekilmektedir. [217] Hava kuvvetlerinin bu harekâtı neden son derece katı ve tehlikeli bir yapı üzerinden düzenlediği bir tartışma

[212] https://www.britannica.com/place/Omaha-Beach /Erişim Tarihi: 29 Nisan 2024
[213] https://www.britannica.com/place/Utah-Beach /Erişim Tarihi: 29 Nisan 2024
[214] Bechthold, "The Development of an Unbeatable Combination," 10.
[215] Bechthold, "The Development of an Unbeatable Combination," 10.
[216] Bechthold, "The Development of an Unbeatable Combination," 10.
[217] Lewis, *Close Air Support,* 18.

konusudur. Bunun en görünür sebebi ise yıllardır Kara Kuvvetlerinin bir parçası olarak hareket etmiş Hava kuvvetlerinin FM 100-20 ile fiili olarak daha yeni kazandığı bağımsızlığı koruma kaygısıyla hareket etmesidir

9. Hava Kuvveti bu süreçte Overlord Operasyonu için görevlendirilmişti ve yapısı şu şekildeydi. 9. Hava Kuvvetinin içinde alt komutanlık olarak 9. Avcı Komutanlığı, 9. Bombardıman Komutanlığı ve 9. Hava İndirme Komutanlığı bulunmaktaydı. Bu komutanlıklar arasındaki en önemlisi 9. Avcı Komutanlığının içerisindeki 9. TAC ve 14. TAC'tı. 9. TAC'ın başında General Quesada bulunurken 14. TAC'ın başında General Otto P. Weyland bulunmaktaydı.[218] TAC'ların muharebe sahasında önemiyse kara kuvvetlerine direk yakın hava desteği sağlayabilme yeteneğine sahip olmalarıydı. Bu yapı, muharebe sahasında hem hava hâkimiyetini sağlamak hem de özellikle zırhlı birlikler başta olmak üzere kara birliklerine yakın hava desteği sunmak için tasarlanmıştı. 1. Ordu çıkarma sürecinde 9. TAC tarafından desteklenecekti ve Normandiya bölgesi kontrol altına alındıktan sonra Patton'nın komutasındaki 3. Ordu Batı Avrupa'ya getirilerek 14. TAC tarafından desteklenecekti.[219]

Müttefik Kuvvetler, Normandiya Çıkarmasında kesin bir başarı elde edebilmek için, sahildeki ve çevredeki Alman savunmalarını aşmak amacıyla birçok özel teçhizat geliştirmiştir. Bu teçhizatların bir kısmı daha önceden kullanımı yaygın olan teçhizatlardandır. LCVP, LCM ve LCT gibi bir amfibi çıkarmasında kara birliklerini sahillere taşımak için kullanılan çıkarma gemileri daha önce Kuzey Afrika ve Pasifik Cephelerinde kullanılmıştı. Normandiya Çıkarmasına özel olarak "Mulbery İskeleleri" adı verilen yüzer iskeleler yapılmıştı bunların amacı askerlerin ve araçların gemilerden sahile çıkarılmasını kolaylaştırmaktı. Bu özel teçhizatlardan en önemlisi de amfibi tanklardı. Batı Avrupa'ya yapılacak çıkartma harekâtı için "Amfibi Sherman Projesi"ne 1943 tarihinde başlandı. Bu proje ilk olarak İngilizler tarafından başlatılsa da projeye kısa bir süre sonra Amerikalılar da dahil oldu.[220] Projenin amacı Sherman tanklarına su üstünde yüzebilme yeteneği kazandırarak, bu tankların sahile uzak bir yerden bırakıldığında düşük hızlarda kıyıya çıkabilmesini sağlamaktı.

[218] Halion, *D-Day 1944*, 4-5.
[219] Halion, *D-Day 1944*, 5.
[220] David Fletcher, *Swimming Shermans: Sherman DD Amphibious Tank of World War II* (Oxford: Osprey Publishing, 2006), 14.

Tablo 10: 6 ve 11 Haziran arası Neptün Operasyonu'nda Amerikan Muharebe Düzeni

Ana Komutan	General Eisenhower
Ordu Grubu	21st Ordu Grubu- General Montgomery
Ordu	Birinci Amerikan Ordusu- General Bradley

Ana Birimler

V Kolordu (Omaha Sahili)- Maj. Gen. Gerow	**VII Kolordu (Utah Sahili)- Maj. Gen. Collins**
1. Piyade Tümeni	4. Piyade Tümeni
29. Piyade Tümeni	9. Piyade Tümeni
2. Ranger Taburu	82. Hava İndirme Tümeni
5. Ranger Taburu	101. Hava İndirme Tümeni
	90. Piyade Tümeni
Ek Zırhlı Birlikler/Tank Birlikleri	**Ek Zırhlı Birlikler/Tank Birlikleri**
741. Tank Taburu (Orta)	70. Tank Taburu (Orta)
743. Tank Taburu (Orta)	746. Tank Taburu (Orta)
745. Tank Taburu (Orta)	4. Süvari Grubu
747. Tank Taburu (Orta)	4. Süvari Taburu
3. Zırhlı Grup	24. Süvari Taburu
6. Zırhlı Grup	

Kaynak: Committee 10, *Armor in Operation Neptune* (Kentucky: Officers Advanced Course of The Armored School, 1949). iii.

Çıkarma operasyonu Batı ve Doğu Görev Gücü olarak ikiye bölünmüştü. Batı Görev Gücü, Amerika Birleşik Devletleri 1. Ordusu tarafından yönetilmekteydi ve

başında General Omar Bradley bulunmaktaydı.[221] Batı Görev Gücünün Omaha sahiline yapılacağı çıkartma, Neptün Operasyonu dahilinde Müttefik Kuvvetler tarafından gerçekleştirilecek en zorlu ve en kanlı harekât olacaktı. Omaha sahiline çıkarma harekâtından önce Amerikan 8. Hava Kuvveti'ne bağlı *B-17, B-24* gibi bombardıman uçakları Omaha Sahillerindeki Alman savunma hatlarını ve tahkimatlarını büyük bir bombardımana tuttu.[222] Bu bombardıman operasyonu için görevlendirilen 329 adet B-24 bombardıman uçağından 13.000 bomba Omaha sahillerine atıldı.[223] Ancak bu süreçte Omaha sahiline yapılacak harekatta bir istihbarat hatası yapılmıştı. Müttefik Kuvvetler sahili sadece 716. Alman Tümeni'nin koruduğunu düşünmekteydiler fakat çıkarma öncesinde 352. Alman Tümeni de Omaha sahillerine destek olarak bölgeye nakledilmişti.[224] 1. Amerikan Ordusu'nun ilk hedefi General Lawon Collins komutasındaki 7. Kolorduyla St.Martin de Varreville'ın doğusunu, General Grow komutasındaki 5. Kolorduyla ise Isigny ile Port en Bessin arasındaki bölgeyi ele geçirmek ve ardından Cherbourg'da hakimiyeti sağlayıp güneye, St. Lo yönünde ilerleyerek İngiliz 2. Ordusuyla cepheyi birleştirmekti.[225]

Omaha Sahiline kara birliklerinin harekâtı sabah saat 6.30'da başlatıldı.[226] Hava koşulları ve ağır düşman topçu ateşi sebebiyle büyük zorluklar içerisinde 1. ve 29. Piyade Tümenleri Omaha sahiline vardı. Omaha için görevlendirilmiş 32 adet amfibi tank hem hava koşulları hem de kıyıdan ortalama 5,5 km uzaktan denize indirilmeleri sebebi ile büyük zorluk yaşadı ve sonuçta 32 tanktan sadece 3 tanesi kıyıya ulaşabildi.[227] Bu sebeple çıkarma harekâtı içerisinde Amerikan birlikleri yeterli zırh takviyesine sahip olamadı. Bu harekatta yaşanan zorlukların bir başka sebebiyse yetersiz topçu desteği ve zamanı gecikmiş topçu ateşiydi. Pasifik Cephesi'ndeki amfibik çıkarmalar ortalama 7 savaş gemisiyle desteklenirken Omaha Sahilinde sadece 2 adet savaş gemisi bulunmaktaydı.[228] General Pete Corlett, Pasifikteki amfibi harekât tecrübelerini Omar Bradley'e anlatmaya çalışsa da, Bradley Pasifik Cephesi'ni

---

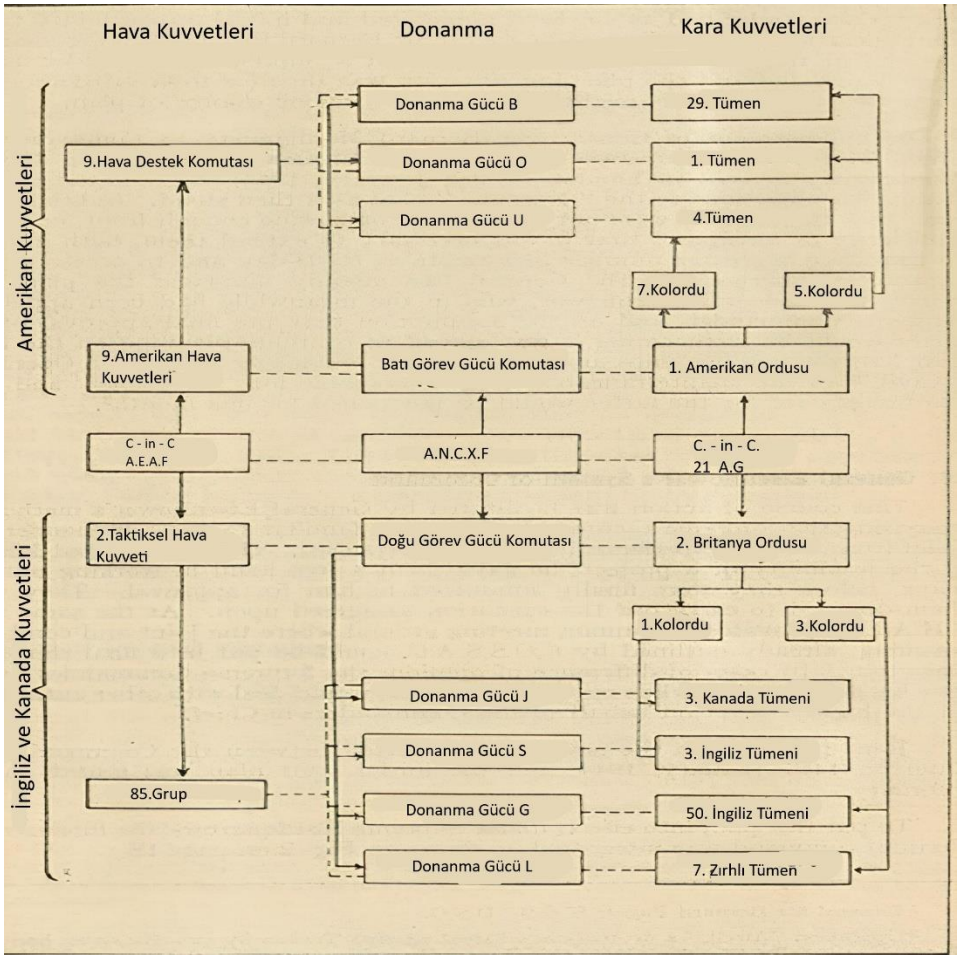
[221] Admiralty Great Britan, *Operation Neptune: Landings in Normandy: June, 1944* (Londra: Tactical and Staff Duties Division: Naval Staff, Admiralty, 1947), 19.
[222] Halion, *D-Day 1944*, 8.
[223] Samuel J. Newland ve Clayton K.S. Chun, *The European Campaign: Its Origins and Conduct* (Washington D.C: U.S Army War College Press, 2011), 172.
[224] Newland ve Chun, *The European Campaign*, 173.
[225] Admiralty Great Britan, *Operation Neptune*, 19.
[226]Robert H. George, "Normandy," *The Army Air Forces in the World War II Europe: Argument to V-E Day: January 1944 to May 1945*, Cilt III, haz. Wesley Frank Craven ve James Lea Cate (Washington D.C.: Office of Air Force History, 1983), 186.
[227] Newland ve Chun, *The European Campaign*, 173.
[228] Murray, *Combined and Joint War During World War II*, 92.

Bush Leage (Önemsiz Cephe) olarak nitelendirdi ve topçu ateşini sadece 20 dakikayla sınırlı tuttu.[229] Omaha'daki büyük kayıplara rağmen Amerikan birlikleri ağır çatışmalar ardından hava ve deniz kuvvetlerinin yardımıyla sahili kontrol altına aldı.

İkinci çıkarma noktası olan Utah Sahilin incelendiğinde ise daha iyi bir tablo ortaya çıkmaktadır. Utah Sahiline yapılan saldırı, Omaha'ya göre oldukça kolay geçmişti. İlk planlamada Utah Sahiline bir çıkartma yapılması planlanmamıştı fakat Müttefik Kuvvetler Genel Komutanı General Eisenhower'ın emriyle Cherburg bölgesi ve limanı daha hızlı bir şekilde alınabileceği için plana dahil edilmişti. 6 Haziran sabahında 4. Piyade Tümeni Omaha harekâtı gibi saat 06.30'da saldırıya başladı.[230] Müttefik hava kuvvetleri Omaha sahilinde yapıldığı gibi çıkartma öncesinde Alman savunma bölgelerine hava saldırıları düzenlenmişti ve çıkartma sırasında deniz kuvvetlerine bağlı gemiler tarafından düşman mevzileri top ateşine tutulmaktaydı. Amfibi tanklar Omaha'ya kıyasla Utah'da daha başarılı bir tablo çizdi fakat dalgalar yüzünden amfibi Sherman tanklarıyla donatılmış 70. Tank Taburu, çıkarma bölgesine gelmekte on beş dakika gecikti ve düşman topçu ateşi sebebiyle sahile çıkarken 4 adet tank kaybına uğradı.[231] 70. Tank Taburu kayıplarına ve gecikmesine rağmen kıyıya ulaşarak piyade tümenlerini destekleyerek Alman savunma tahkimatlarını yardı.

Tablo 11: Neptün Operasyonu'nda Müttefik Kuvvetlerin Askeri Yapısı

[229] Murray, *Combined and Joint War During World War II*, 92.
[230] George, "Normandy," 186.
[231] Fletcher, *Swimming Shermans*, 22.



Kaynak: Admiralty Great Britan, *Operation Neptune: Landings in Normandy: 1944* (Londra: Tactical and Staff Duties Division: Naval Staff, Admiralty, 1947), 18.

Çıkarma sürecinde, Gold, Sword, Juno bölgeleri dahil USAAF, 8.000'den fazla uçakla çıkarma operasyonunu destekledi ve *Luftwaffe*, USAAF'a karşı büyük bir varlık gösteremedi. Bunun ana sebebiyse Amerikan hava üstünlüğünün Batı Avrupa'da büyük oranda sağlanmış olmasıydı.[232] *Luftwaffe* çıkarma öncesinde veya sürecinde USAAF'a karşı büyük bir hava saldırısı gerçekleştirse bile nicelik olarak Amerikalıların üstünlüğü sebebiyle kesin bir başarıya ulaşmaları imkansızdı. Çıkarma sırasında hava kuvvetleri öncelikle Maisy, Carentan, Isigny, Bayeux ve Gefossse-Fontenay'daki sahil bataryaları ile düşmanın yedek kuvvetlerinin cepheye gelmesini engellemek için köprüleri ve demir yollarını hedef aldı. Aynı zamanda 5. Kolordu komutanı Leonard T. Gerow'un 9. TAC'tan devamlı hava saldırıları istemesi üzerine sahil bataryalarına ve düşman tahkimatlarına yapılan hava saldırıları devam ettirildi.[233]

[232] George, "Normandy," 185.
[233] Bechthold, "The Development of an Unbeatable Combination," 11.

Alman birliklerinin bu operasyona karşı direnişiyse yeterli düzeyde ve efektiflikte olmadı. Hava hakimiyetinin tamamen Müttefik Kuvvetlerde olması Almanların ateş gücünü büyük oranda kısıtlamaktaydı. Çıkartma bölgesine en yakın Alman tank tümenleriyse 21. Panzer, Panzer-Lehr ve 12. SS Panzer Tümenleriydi. Özellikle 21. Panzer Tümeni, Omaha ve Utah bölgesine oldukça yakındı. Bu sebeple Amerikan 8. Hava Kuvveti'ne bağlı ağır bombardıman uçakları, Panzer tümenleri ve rezerv birliklerin önünü kesmek için Thury Harcourt, Caen ve St. Lo gibi Normandiya sahillerine yakın bölgelerdeki, özellikle nehir üzerindeki köprülere hava saldırıları düzenledi. Bu sayede 7. Alman Ordusu'na bağlı 21. Panzer Tümeni Orne nehrinin doğusuna zamanında geçemeyerek Müttefik Kuvvetlere yapılacak saldırı ertelendi.[234] Hava saldırılarına başka bir örnekse Alman 15. Ordusu'ndaki Panzer-Lehr Tümeni'ne karşı gerçekleştirilen saldırıydı. Sahillere çıkarma harekâtı başlaması üzerine bölgeye intikal etmesi emredilen Panzer-Lehr Tümeni büyük bir müttefik bombardımanına tutuldu. 6 Haziran 05.30'da çıkarmadan hemen önce başlayan hava saldırıları 7 Haziran'da en yıkıcı derecesine ulaştı. Sadece bir günde hava saldırıları nedeniyle tümen 200'den fazla araç kaybetti[235] Müttefiklerin genel kayıplara bakıldığındaysa en çok kaybın Omaha sahilinde verildiği görülmektedir. Amerikan birlikleri Omaha'da 2.400, Utah'da ise 200 kayıp vermiştir. Gold Sword ve Juno bölgelerindeki İngiliz ve Kanadalı kayıpları ise toplam 1.000'dir. Alman kayıplarıysa tam bilinmemekle birlikte 4.000 ve 9.000 arası olduğu tahmin edilmektedir.[236]

Çıkarma sürecinde zırhlı birlikler ve hava kuvvetlerinin koordinasyonuna bakıldığında ise önümüze çok parlak bir tablo çıkmamaktadır. Omaha çıkartmasında amfibi tank birliklerinin büyük çoğunluğunun muharebe göremeden savaş dışı kalması, çıkartma sırasında bir hava-zırhlı birlik koordinasyonunun oluşmasını engelledi. Kıyıda tankların yetersiz sayısı nedeniyle piyade birlikleri sahillerde hem ateş gücü hem de zırh korumasından yoksun kaldı. Bu sebeple Omaha'da beklenilen başarı sağlanamadı ve operasyonun en çok kayıp verilen çıkartma bölgesi oldu. Sahil kontrol altına alındıktan sonra takviye gelen tank birlikleriyle Amerikalılar ilerleme katetebilmiş ve Alman birliklerine karşı üstünlük gösterebilmiştir. Utah'a bakıldığında ise zırhlı birlik-hava koordinasyonunun daha başarılı olduğu saptanmaktadır. Amfibi

[234] George, "Normandy," 193.
[235] Halion, *D-Day 1944*, 17.
[236]Total Military Insight. "Casualties and Losses on D-Day." Erişim tarihi 29 Nisan 2024. https://totalmilitaryinsight.com/casualties-and-losses-on-d-day/#Allied_Forces_Casualties

Sherman tankları, hava kuvvetleri ve gemilerin ateş gücünden faydalanarak Alman kuvvetlerini kısa bir sürede baskı altına almıştır. Operasyon sırasında Amerikan ordusunun zırhlı birlik-hava koordinasyonunu konusunda istediği başarıya ulaşamadığı söylenebilir. Bu sebeple 17-18 Haziran gecesinde hava birlikleri ve kara birlikleri arasındaki koordinasyon için kapsamlı bir değişikliğe gidildi. Amerikan 1. Ordusu'nun 9. TAC ile bir arada çalışması kararlaştırıldı. Bu sistemde yapılacak yakın hava saldırılarında cepheden giden yakın hava desteği talebi önce hava kuvvetleri karargahına iletilmekteydi. Bu yeni sistemde iki yapının bir araya getirilmesiyle cephedeki birlikler 9. TAC'tan direkt yakın hava desteği isteyebilmeye başladı.[237] Bu sistem dahilinde üç farklı yakın hava saldırısı yapılabilmekteydi. Bunlar planlı saldırılar, istek saldırıları ve acil saldırılardı. 9. TAC'ın kaynaklarının yetersiz kaldığı durumlardaysa ek olarak 9. Hava Kuvveti'nin destek vermesi kararlaştırılmıştı.[238]

3.4 Kobra Operasyonu

3.4.1 Planlama

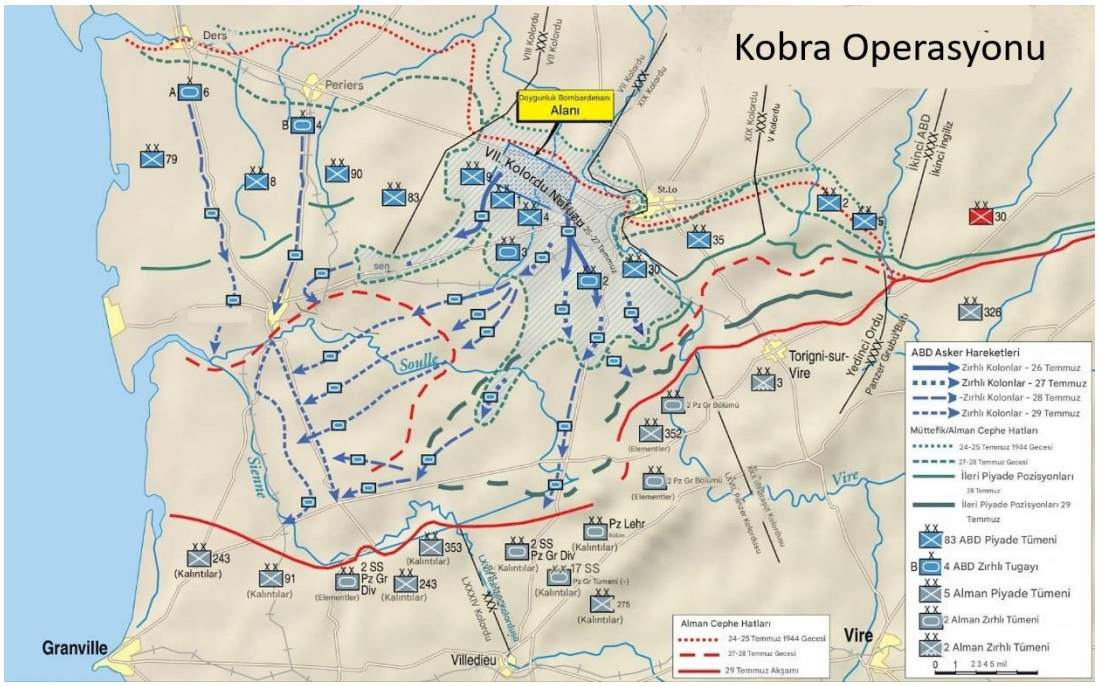
İkinci Dünya Savaşı sürecinde 1940 tarihinde Müttefik Kuvvetlerin Batı Avrupa'da aldığı büyük yenilgiden tam 4 yıl sonra Amerikalıların da dahil olduğu Müttefik Kuvvetler, Neptün Operasyonu sırasında karşılaşılan aksiliklere ve zorluklara rağmen Batı Avrupa sahillerinde hakimiyetlerini sağlamış ve Fransa'nın içlerine doğru ilerlemeye başlamıştı. Batı Cephesi'ndeki 7. ve 15. Alman Orduları, ekipman, tecrübe ve hava hâkimiyeti açısından güçlü bir konumda olmasa da Müttefik Kuvvetlerin kontrol ettiği bölgelerin büyüklüğü nedeniyle Batı Cephesi'ne yeterli sayıda birlik sevk edilememişti. Ayrıca Alman Ordularının savunma pozisyonunda olması, özellikle Amerikalılar olmak üzere Müttefik Kuvvetlerinin ilerleme hızını beklenenden çok daha yavaşlatmıştı. Müttefik Kuvvetlerin Fransa'da ilerleyişinin beklenildiği hızda ilerlememesi bir sorun oluşturmaktaydı ve Müttefik komuta kademesinde bu sorundan birbirlerini sorumlu tutmaktaydı.[239] İlerlemenin hızı yanında verilen kayıplar da büyük bir sorun teşkil etmekteydi. Örneğin 18 Temmuz tarihinde Amerikalı birlikler Fransa'nın St. Lo kentini kontrolleri altına alsa da büyük kayıplar vermişlerdi. Bu kayıplarınsa %90'nı piyade birliklerine aitti.[240]

[237] Bechthold, "The Development of an Unbeatable Combination", 12-13.
[238] Bechthold, "The Development of an Unbeatable Combination",13.
[239] John J. Sullivan, "The Botched Air Support of Operation Cobra," *Parameters* 18, no. 1 (1988): 98.
[240] Sullivan, The Botched Air Support of Operation Cobra," 97.

Müttefik komuta kademesi, Fransa'da Müttefik Kuvvetlerin ilerlemesini hızlandırmak için yeni operasyonel planlar yapmaya başladı. Fakat bu planlarda müttefik birliklerinin Neptün Operasyonu'ndaki gibi bir arada hareket etmesi istenmiyor, İngiliz ve Amerikan kuvvetlerinin Alman kuvvetlerini bölmek için farklı bölgelerde ardı ardına operasyonlar düzenlenmesi planlanıyordu. Amerikalılar, General Bradley'nin 1. Amerikan Ordusu önderliğinde Kobra Operasyonu'nu planlamaya başladı. Bu süreçte General Montegomery'nin komutasında olan 2. İngiliz Ordusuysa Caen bölgesine bir taarruz planlamaktaydı.[241] İngilizlerin taarruz planına Goodwood Operasyonu adı verilmişti ve bu operasyondaki ana hedef, General Bradley'nin 1. Ordusu'nun Kobra Operasyonu'nu hayata geçirmeden önce Amerikalıların karşısındaki Alman birliklerini doğu tarafına destek vermek zorunda bırakmaktı.[242] Bu sayede Alman birlikleri cephe hattı boyunca yayılmak zorunda kalacaklardı ve Kobra Operasyonu sırasında Amerikan birlikleri St. Lo kasabasının güneyinden Alman cephesine taarruz ederken Almanlar Caen bölgesinden Amerikan cephesine asker takviye edemeyecek ve cepheyi rezerv kuvvetlerle destekleyemeyecekti. Aynı zamanda İngiliz birliklerinin Caen bölgesinde kazanımları sayesinde Kobra Operasyonu'nda sırasında cephenin doğusunda bulunan Alman birliklerine ikmal daha güneyden gitmek zorunda kalacaktı. Bu durum Müttefik Kuvvetlerin Fransa topraklarına düzenlediği stratejik hava bombardımanıyla birleştirildiğindeyse Amerikan cephesinde bulunan Alman birlikleri için lojistik büyük bir sıkıntı haline gelecekti.

[241] Taylor, "Operational Art Within a Large-Scale Combat Operation", 15.
[242] Thomas R. Granier, *Analysis of Operations Cobra and the Falaise Gap Maneuvers in World War II* (Fort Belvoir, VA: Defense Technical Information Center, 1985), 7.

Harita 5: 24 Temmuz Tarihinde Müttefik Cephesi



Kaynak: Warfare History Network. "Normandy Breakout." Erişim tarihi 21 Mayıs 2025. https://warfarehistorynetwork.com/article/normandy-breakout/.

Amerikalıların bu plan doğrultusundaki hedefi ise cephedeki kilitlenme durumunu zırhlı birlikler ve hava kuvvetlerinin bir arada koordineli harekâtı sonucu açarak Fransa topraklarında hızlı biçimde ilerlemeyi devam ettirmekti. Bu sebeple General Bradley, yapılacak harekatta Alman mevzilerine genel bir taarruzdan ziyade bir bölgeye yoğunlaştırdığı Amerikan birliklerini Alman cephesinin dar bir bölgesine saldırtarak bir yarma harekâtı planlamaktaydı.[243]Amerikalıların ana hedefi St. Lo bölgesinin güney tarafından başlayarak Alman hatlarına bir yarma harekâtı gerçekleştirerek Fransa'nın orta bölgelerindeki açık düzlüklerine erişmek ve Breton bölgesindeki Alman birliklerini Kıta Avrupası'ndan keserek bölgeyi ele geçirmekti.[244] Breton bölgesi Müttefik Kuvvetler için limanı ve lojistik önemi açısından değerli bir bölgeydi. Breton bölgesinin ele geçirilmesi durumunda Birleşik Krallık'ta bulunan kara ve hava unsurları Kıta Avrupa'sına getirilerek cephenin genişlemesi sağlanacaktı. Bu sayede özellikle kara birlikleri açısından Alman kuvvetlerine karşı nicelik bakımından bir avantaj sağlanacak ve hava unsurları Birleşik Krallık'tan havalanmak

[243] Steven J. Zaloga ve Tony Bryan, *Operation Cobra 1944* (Oxford: Osprey Publishing, 2001), 10.
[244] Zaloga ve Bryan, *Operation Cobra 1944*, 10.

yerine Breton bölgesinde bulunan pistlerden kalkarak hem hava hakimiyetini hem de yakın hava desteğini daha hızlı ve daha efektif bir şekilde gerçekleştirebilecekti. Bu doğrultu da Kobra Operasyonu bu büyük planın başlangıcı niteliğindeydi. Operasyondaki ana hedef Avranhes bölgesine bir yarma harekâtı düzenleyerek Alman cephesini çökertmek ve Breton bölgesinin yolunu açmaktı.

Kobra Operasyonu'nun teorik açıdan planlanırken komuta kademesinde bir görüş ayrılığı söz konusuydu. Bu görüş ayrılığı orta-ağır bombardıman uçaklarının operasyonda kullanılıp kullanılmayacağı kararı ve eğer kullanılacaksa nasıl kullanılması gerektiği üzerineydi. İngiliz General Leigh Mallory Alman mevzilerine ağır bir bombardıman saldırı yapılması gerektiğini, düşman cephesinin bu saldırılarla ağır bir zarar göreceğini ve böylece kara birliklerine muharebe alanında önemli bir avantaj sağlayacağını savunmaktaydı. Bu görüşe karşıt olarak General Spaatz, orta ağırlıktaki bombardıman uçaklarının Alman mevzilerini vurmak yerine ikmal hatlarını ve stratejik noktaları vurmasını savunmaktaydı. Overlord Operasyonu'nun beklenilen hızda gitmemesi sebebiyle komuta kademesi Leigh-Mallory'nin görüşünü benimsemeye başladı ve bu taktiğin Kobra Operasyonu'nda kullanılması için hazırlıklar yapılmaya başlandı.[245] Fakat orta-ağır bombardıman uçaklarının cephede kullanılması bir taraftan da büyük bir tehlike teşkil etmekteydi. Bu bombardıman uçaklarının orta ve yüksek irtifalarda uçması sebebiyle kara birliklerine vereceği desteğin çok yüksek isabette gerçekleştirilememesi kara kuvvetlerinin hatalı bombalamalar ile dost ateşine maruz kalması ihtimalini doğurmaktaydı. Bu sebeple General Bradley, düşman mevzilerine yapılacak büyük hava bombardımanına uçaklarının, kara birliklerine paralel bir şekilde yaklaşmalarını önerdi. Bu sayede uçaklar, müttefik kara birlikleri üzerinden uçmayacak ve olası bir dost ateşi olayı engellenmiş olacaktı.[246] General Bradley bu taktik üzerine General Leigh-Mallory'le konuştu ve bir fikir birliği sağlandı. Bu önlemlere rağmen hem kötü hava koşulları hem de koordinasyon eksikliği sebebiyle operasyonun ilk günü Amerikan birlikleri Müttefik hava unsurları tarafından atılan bombalara maruz kaldı. Bu bombardıman sebebiyle Amerikan birliklerinde 25 kişi hayatını kaybetti 131 kişi yaralı olarak kurtuldu.[247] General Leigh-Mallory aslında kötü hava koşulları sebebiyle yapılan taarruzu iptal etmişti fakat verilen emir havadaki uçaklara zamanında iletilememişti.

[245] Sullivan, "The Botched Air Support of Operation Cobra", 99.
[246] Granier, *Analysis of Operations Cobra and the Falaise Gap Maneuvers in World War II,* 6.
[247] Lewis, *Close Air Support,* 21.

General Bradley bu konu hakkında bir soruşturma açsa da bombalama yapan pilotlara paralel bir bombalama yapılacağı bilgisinin verilmediğini öğrendi ve soruşturma kapandı.[248]

3.4.2 Zırhlı Kol Koruması (Armored Column Cover)

Kobra Operasyonu'nun planlaması sırasında zırhlı birliklere sağlanacak hava desteği, komuta kademesinin karşılaştığı bir sorundu. Tank ve mekanize birliklerinin düşman hatlarını yardıktan sonra, hava unsurlarıyla nasıl bir koordinasyon içerisinde bulunacağı tartışmalı bir konuydu.[249] Kobra Operasyonu sırasında tanklar, piyade birliklerinin desteğiyle bir yarma harekâtı gerçekleştireceği için sürekli yakın hava desteğine ihtiyaç duyacaklardı. Bu sebeple harekatın başarıya ulaşması için hava kara koordinasyonu ve entegrasyonu bir kilit noktasıydı.[250] Zırhlı birliklere yakın hava desteği sağlayacak uçaklar düşük ve orta irtifada uçabilecek, sadece uçakların hava saldırı silahlarıyla değil, zırhlı birliklerin önüne çıkacak düşman tanklarına bomba ve roket gibi ağır silahlarla efektif ve hassas atış yapabilecek uçaklar olmalıydı. Aynı zamanda bu uçaklar olası hava saldırılarına karşı hava hakimiyetini sağlayabilecek uçaklar da olmalıydı. USAAF'ın envanterinde bu kriterleri karşılayan uçaklarsa P-51 ve P-47 gibi, normalde avcı uçakları olup, aynı zamanda yakın hava desteği sağlayabilen uçaklardı. Bu süreçte 1. Amerikan Ordusu'na yakın hava desteğini 9. TAC vermekteydi ve bu soruna çözümü 9. TAC Generali Quesada buldu. General Quesada'nın bulduğu taktik Zırhlı Düzen Korumasıydı (ACC).[251]

ACC çalışma prensibi şu şekildeydi:

-VHH Radyosuyla donatılmış ve bir hava destek subayı tarafından komuta edilen bir tank cephe hattında, zırhlı kol içerisinde hareket edecekti.

- ACC 4 adet avcı-bombardıman uçağından oluşan bir grup tarafından korunacaktı.

- Tank komutanı uçakların korumasından faydalanarak radyo üzerinden uçaklara bilgi verecek ve uçaklardan bilgi alacaktı.

---

[248] Granier, *Analysis of Operations Cobra and the Falaise Gap Maneuvers in World War II*, 9.
[249] Bechthold, "The Development of an Unbeatable Combination," 15.
[250] Hasken, "Historical Look at Close Air Support," 18.
[251] Bechthold, "The Development of an Unbeatable Combination," 15.

- ACC yoluna çıkan düşman birlikleri, tank komutanının verdiği bilgiye göre uçaklar tarafından bombardımana tutulacaktı.

- ACC'yi korumak için her uçak grubu 30 ve 90 dakika arası görev yapacak ve bu süreden sonra yerini başka bir uçak grubu alacaktı.[252]

Aslında General Quesada'nın bulduğu ACC'ye benzer bir taktiği İngilizler Kuzey Afrika Cephesi'nde 1942 tarihinden itibaren kullanılmaktaydı. İngilizler bu taktiğe İrtibat Arabası (Contact Car) adını vermişlerdi. Bu uygulamada çoğu zaman zırhlı olan bir araç cephe önlerinde hava kuvvetleriyle irtibat halinde olup koordinasyonu sağlamaktaydı.[253] ACC, Kobra Operasyonu gibi zırhlı birliklerin ana vurucu kuvvet olduğu harekatlar için büyük bir önem taşımaktaydı. Tank birliklerinin bir savunma aracı değil, taarruz aracı olması ve mobil bir birim olması sebebiyle muharebe alanında piyadeye göre daha hızlı hareket edebilmesi, tank birliklerinin bölgesel olarak hava saldırılarına savunmasız bir konumda olmasına yol açmaktaydı. Aynı zamanda tank zırhlarının üst bölümlerinin ön kısımlarına göre daha ince bir zırh tabakasına sahip olması, tanka havadan yapılacak saldırılarda tankın imha edilmesini veya mürettebatın savaş dışı bırakılabilmesini kolaylaştırmaktaydı. ACC'le birlikte Kobra Operasyonu'nda yakın hava desteği muharebe alanında oldukça yaygın hale getirildi. ACC ilk olarak 26 Temmuz tarihinde Kobra Operasyonu'nun ilk gününde hayata geçirildi ve büyük bir başarı sağladı. İlk gün 75 ACC hava görevi gerçekleştirildi. 26 Temmuz ve 31 Temmuz arasındaysa 9.185 uçuş görevi gerçekleştirildi.[254] 28 Temmuz tarihinde General Bradley'nin Kobra Operasyonu üzerine General Eisenhower'a gönderdiği yazdığı mektupta ACC'nin başarıları şu şekilde açıklamıştı;

Bu operasyon, Hava Kuvvetleri ile sağlanan bu kadar yakın iş birliği olmadan bu kadar başarılı olamazdı. İlk olarak, geçtiğimiz salı günü [25 Temmuz] gerçekleştirdiğimiz bombardıman görünüşe göre son derece başarılıydı, her ne kadar biz de birçok kayıp vermiş olsak da. Quesada'nın IX. Taktik Hava Komutanlığı'nın iş birliği olağanüstüydü. İlerleyen birliklerimizin üzerinde sürekli olarak hava birlikleri bulundurdu.[255]

[252] Bechthold, "The Development of an Unbeatable Combination," 16.
[253] Halion, *D-Day 1944*, 10.
[254] Bechthold, "The Development of an Unbeatable Combination," 16.
[255] Bechthold, "The Development of an Unbeatable Combination," 15.

Savaş sonrası *Amerika Birleşik Devletleri Stratejik Bombardıman Komisyonu* ve 12. Ordu Grubu *Hava Etkileri Komitesinin* Batı Cephesi'nde ACC üzerine yaptığı çalışma sonucu hazırlanan raporda yapılan değerlendirmeye göre;

Zırhlı kolordulara sağlanan hava koruması, kara birimini düşman hava saldırılarından koruma ve kolordunun öncüsünün ilerlemesini yavaşlatabilecek veya durdurabilecek kara direniş unsurlarını yok ederek ya da etkisiz hale getirerek ilerlemesini kolaylaştırma açısından oldukça değerliydi. Normandiya'daki çıkarma harekâtından başlayıp Orta Avrupa'ya doğru yapılan son taarruza kadar geçen sürede, hızlı ve akışkan bir savaş ortamında 9. Hava Kuvvetleri'nin zırhlı kolordulara hava korumasına yüksek öncelik verme kararı, kara birliklerinin Alman ordularının çeşitli unsurlarını yarıp geçmesi ve kuşatması başarısına önemli katkı sağladı.[Acil destek ihtiyaçları karşılandıktan sonra] uçuş lideri, zırhlı kolordunun ilerleme ekseni boyunca, bazen otuz mil kadar ileriye kadar devriye uçuşu yaparak, düşman araçlarını, birliklerini veya topçu bataryalarını yoğun bir şekilde arıyordu. Bu çaba, zırhlı birliklerimize normalde mümkün olamayacak ölçüde daha geniş bir hareket serbestliği sağladı.[256]

3.4.3 Operasyon

Kobra Operasyonu'nun başlangıç tarihi olarak 21 Temmuz tarihi seçilmişti fakat bölgedeki kötü hava koşulları sebebiyle operasyon 24 Temmuz tarihine ertelendi.[257] Operasyon için Amerikalılar, 11 piyade tümeni 3 zırhlı tümen ayırmıştı.[258]Alman birlikleriyse 7. Alman Ordusu'na bağlı Batı Panzer Grubu, 2. Hava İndirme Kolordusu ve 84. Kolordudan oluşmaktaydı.[259] Normandiya çıkarmasından önce başlayan lojistik hatları hedef alan stratejik hava saldırıları sebebiyle cephede bulunan Alman birlikleri ekipman açısından yetersiz durumdaydı. Aynı zamanda Goodwood Operasyonu sebebiyle Almanlar dikkatlerini Caen bölgesine vermişti. Amerikan birliklerinden bölgeye bir taarruz beklemekteydiler fakat bu taarruzun ne zaman ve nasıl bir şekilde yapılacağı üzerinde bir fikir sahibi değillerdi.

Saldırının düzenlendiği bölge *Bocage*[260] adı verilen bir tarlalardan oluşmaktaydı ve toprak ilkbahar ve yaz yağmurlarıyla birlikte büyük oranda çamurlaşmıştı. Bu Alman savunmaları için büyük bir avantaj sağlamaktaydı. Yapılan hava saldırıları bölgedeki Alman savunmalarını ve doğal engellerin bir kısmını

[256] Halion, *D-Day 1944*, 13.
[257] Army Air Force Historical Studies, *Ninth Air Force: April to November 1944* (Alabama: Army Air Force Historical Office, 1945), 123,
[258] Zaloga ve Bryan, *Operation Cobra 1944*, 24.
[259] CSI Battle Book, *Operation Cobra: Beliberate Attack, Exploitation*, (Fort Leavenworth: Combat Studies Institute, 1966), 11-12.
[260] Bocage, özellikle Kuzey Avrupa'da, başta Fransa'nın Normandiya bölgelerinde görülen çalılar, sık ağaçlar ve toprak setlerinden oluşan bir kırsal arazi türüdür.

ortadan kaldırsa da yapılacak saldırıda büyük kayıplar verilebilirdi. Bu sebeple General Bradley piyade ve tank birliklerinin bu bölgelerde bir arada çalışmasını kararlaştırmıştı. Bu bölgelerdeki taarruz harekatlarında ilk olarak tank birlikleri gönderilmekte, ardından piyade ve geriye kalan tank birlikleri bir arada hareket ederek geriye kalan düşman unsurlarını etkisiz hale getirmekteydi.[261] Aynı zamanda bu taarruz harekatlarında tam başarıya ulaşılması için *Rhino* adı verilen modifiye edilmiş bir Sherman tankı kullanılmaktaydı. Bu tank normal Sherman tankının ön tarafına çelik dişler yerleştirilmiş haliydi. Bu sayede *Rhino* adı verilen bu tank, muharebe sahasındaki çitleri, dikenli telleri ve büyük çalıları hareket halindeyken kolayca aşabilmekteydi. *Rhino* tankı sayesinde Kobra Operasyonu'nda tankların manevra kabiliyeti büyük oranda artmış, tanklar sadece yollarda değil tarlalarda da rahat kullanılabilir hale gelmişti.[262] Kobra Operasyon'nun tam başarıya ulaşabilmesi için 1. Orduya bağlı tank birliklerinin %60'ı *Rhino* modeline konfigüre edilmişti.[263] Bu gelişme sayesinde tankların rahatlıkla muharebe sahasını istedikleri gibi kullanabilmeleri, düşman birliklerine kanatlardan saldırabilmelerine ve piyadelerin geçmekte zorlandığı tahkimatları veya doğal yapıları aşarak piyadeye yol açabilmekteydi. Tankların manevra kabiliyetinin artması sebebiyle tank muharebelerinde düşmanı sağ ve sol taraftan sarabilmelerine ve düşman tanklarını daha hızlı ve güvenli bir şekilde elimine edebilmelerini sağladı. Bu Batı Cephesi'ndeki Alman tanklarına karşı verilen çatışmalarda Sherman tankının muharebe sahasındaki eksikliklerini kapatmakta ve Amerikan birliklerine avantaj sağlamaktaydı.

24 Temmuz'a geldiğimizde Kobra Operasyonu'nun başlaması için emir verildi. Kara birliklerinin taarruzu öncesinde büyük bir bombardıman filosuyla Alman mevzilerine ağır bir bombardıman saldırı yapıldı.[264] Hava saldırısı iki fazdan oluşmaktaydı. Batı ve doğu bölgeleri olmak üzere cephe iki bölgeye bölünmüştü. Bu bölgelerin karışmaması içinse iki bölge arası kırmızı bir dumanla işaretlenmişti. Hava kuvvetlerinin ilk saldırı batı bölgesindeki Alman mevzilerine yapıldı ve ardından ikinci saldırı kuvveti doğu mevzilerine saldırdı.[265] 9. Bombardıman Komutanlığındaki tüm orta ağırlıktaki bombardıman uçakları bu hava saldırısına katıldı. 3 bombardıman

[261] Taylor, "Operational Art Within a Large-Scale Combat Operation," 25.
[262] Granier, *Analysis of Operations Cobra and the Falaise Gap Maneuvers in World War II,* 11.
[263] Bill Yenne, *Operation Cobra and the Great Offensive: Sixty Days That Changed the Course of World War II,* (New York: Pocket Books, 2004), 41.
[264] Sullivan, "The Botched Air Support of Operation Cobra," 97.
[265] Army Air Force Historical Studies, "Ninth Air Force," 123.

grubu St. Gilles bölgesine hava saldırısı düzenlerken geriye kalan 8 bombardıman grubuysa Hebecrevon, La Chapelle ve Montreuil bölgesine saldırdı. Bombardıman kuvvetleriyse 8. Avcı Komutanlığının *P-51* uçaklarıyla korunmaktaydı ve bu uçaklar hava hakimiyetini sağlamaktaydı. Bu hava saldırısı 8. ve 9. Hava Kuvvetleri tarafından, İngiliz 2. Hava Kuvveti'nin yardımıyla düzenlendi. Bu saldırının düzenlendiği bölgenin uzunluğu 6.400 km, genişliğiyse 2,2 km'dir. [266] Bu bombardıman sırasında hare 4.200 ton bomba Alman mevzilerine atıldı.[267] Bu hava saldırılarında halı bombardımanı adı verilen, belirlenmiş ve seçilmiş birlikleri vurmak yerine bölgeyi genel olarak ağır bir bombardıman yağmuruna tutma taktiği uygulandı. Bu tür saldırılarda saklanma ve sığınma olanağı az olan tank birlikleri gibi motorize birlikler piyade birliklerine göre daha ağır kayıplar vermekteydi. Bu sebeple Kobra Operasyonu'nun ilk günündeki hava saldırılarında Alman zırhlı birlikleri ağır kayıplar vermiştir. Örnek olarak bu hava saldırıları sebebiyle Panzer-Lehr birliği %70 oranında savaş kabiliyetini kaybetmiş durumdaydı.[268] Bombardıman ve yakın hava desteği saldırıları sadece muharebe sahasında ateş gücü olarak değil, psikolojik olarak da büyük etkiler yarattı. Amerikan askerlerinin raporlarına göre bazı Alman askerleri 225 kg'lik bombaların yarattığı etkiler sebebiyle kulakları kanayarak veya beyin sarsıntısı geçirerek savaş dışı kalmışlardı.[269] Müttefik hava kuvvetlerinin uyguladığı bombardımanın etkisi Alman askerleri üzerinde büyük bir psikolojik etki bıraktı. Bu psikolojik etkiye örnek olarak 26 Temmuz tarihinde Canisy kasabası yakınlarında mevzilenen Alman tank birlikleri verilebilir. *P-47 Thunderbolt* uçakları tarafından düzenlenecek hava saldırısını gören Alman askerleri tanklarını terk ederek uçaklara beyaz bayrak sallayarak teslim olmuşlardı.[270]

Hava saldırılarının yıkıcı etkisi ardından 7. ve 8. Kolorduya bağlı birlikler tarafından kara harekâtının başlatılması planlanmıştı fakat 24 Temmuz tarihinde hava bombardımanının etkisi ve bu bombardıman sırasında yaşanan dost ateşi vakaları sebebiyle kara harekâtı 25 Temmuz tarihine ertelendi. 25 Temmuz tarihindeyse, kara harekatının başlaması üzerine General Collins'in komutasındaki Amerikan piyadeleri cepheden ayrıldı. Bu cepheden ayrılığı gören 901. Panzergrenaider Tümeni merkezi

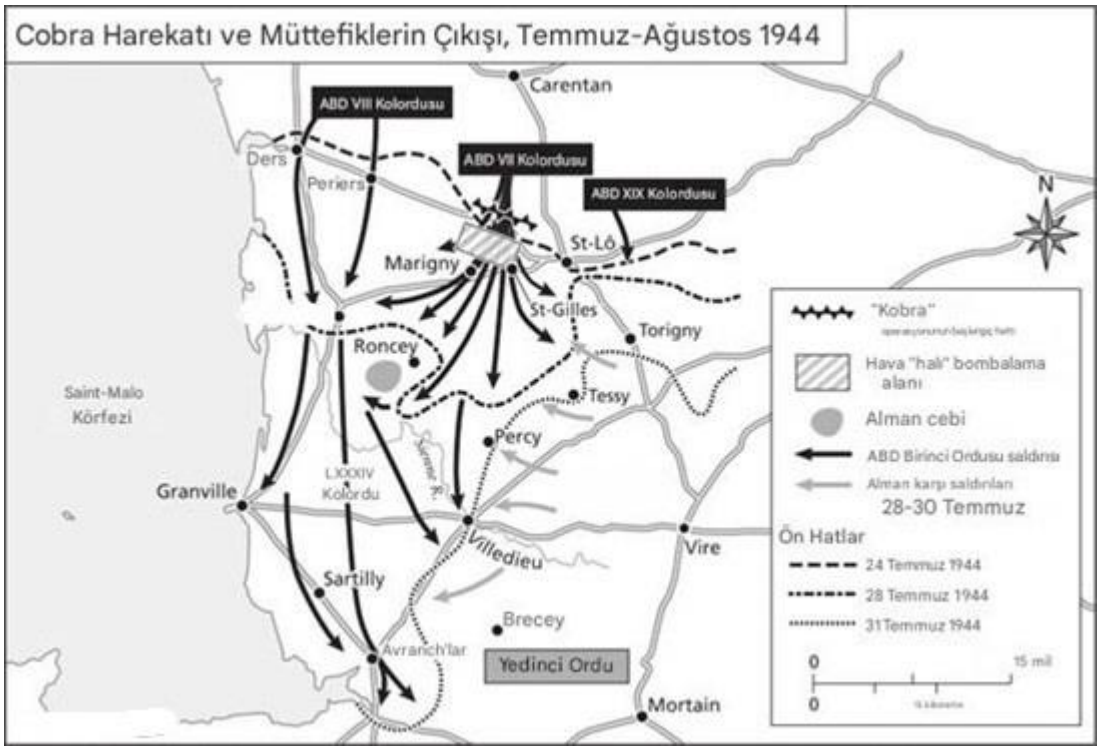
[266] Taylor, "Operational Art Within a Large-Scale Combat Operation," 17.
[267] CSI Battle Book, "Operation Cobra: Beliberate Attack, Exploitation," 13.
[268] Zaloga ve Balin, *D-Day Tank Warfare*, 7.
[269] Newland ve Chun, *The European Campaign*, 203.
[270] Yenne, *Operation Cobra and the Great Offensive*, 44.

karargâha bu haberi verdi fakat Alman karargâhı bunun bir geri çekilme harekâtı olabileceği ve ana saldırının İngiliz 2. Ordusu tarafından Caen bölgesinde yapılacağı şekilde yanlış yorumladı.[271] Bu yanlış yorumlamadan kısa bir süre sonraysa 9. TAC'a bağlı avcı-bombardıman filoları kara birliklerine destek için harekete geçti. Saat 11.35'ten itibaren uçak filoları zırhlı keşif uçuşları gerçekleştirerek kara birliklerinin önüne çıkan düşman birliklerini rapor etti veya hava saldırıları düzenlediler. Bu saldırılarda Alman zırhlı birliklerine yapılacak saldırılar birinci öncelikteydi fakat bu süreçte düşman gözlem noktaları, karargahları ve ikmal yollarına da saldırılar düzenlendi.[272] 25 Temmuz tarihinde 4. Tank Tümeni Periers bölgesinin kuzeyinde bulunmaktaydı ve 6. Zırhlı Tümen ile birlikte harekât içerisindeki 8. Kolordunun tüm gücünü oluşturmaktaydı. Operasyon sürecinde 8. Kolordunun sadece zırhlı birliklerden oluşması harekât sırasında daha hızlı hareket edebilmelerine ve düşman cephe hattını hem yarma hem de sarmalarına kolaylık sağlamaktaydı. 8. Kolordu 26 Temmuz'da taarruza geçti ve büyük bir ilerleme kaydetti.[273] 8. Kolordusunun bu hızlı ilerleme kaydetmesinin ana sebebi cephe hattının sağ tarafından saldırmasıydı.

26 Temmuz tarihinde hava saldırılarıyla büyük oranda zarar görmüş Alman mevzilerine General Collins 7. Kolordusuyla ana taarruzunu başlattı. Bu taarruzdaki ana plana göre 9 ve 30. Piyade Tümenleri Alman hatlarına saldırarak düşman mevzilerini ele geçirirken 3. Zırhlı Tümen ve 1. Piyade Tümeni Marigny bölgesini ele geçirecekti. 2. Zırhlı Tümen ise St. Gilles yönünde ilerleyerek cephenin sol kanadını koruyacaktı [274] Bu süreçte 3. Zırhlı Tümen 9. TAC'ın ACC uçuşlarıyla desteklenecekti. İlk ACC görevleri 26 Temmuz'dan itibaren zırhlı birlikler için başlatıldı. Bombalar ve roketlerle donatılmış avcı-bombardıman uçakları 7. ve 8. Kolorduya bağlı zırhlı tümenlere muharebe sahasında devamlı bir yakın hava desteği sağlamaktaydı. Tank birliklerinde bulunan ACC birlikleri 9. TAC'a bağlı kuvvetlerden VHF radyolarını kullanarak yakın hava desteği istemekteydi. 26 Temmuz'da 9. TAC sadece ACC için 70'ten fazla uçuş gerçekleştirmişti.[275]

[271] Granier, *Analysis of Operations Cobra and the Falaise Gap Maneuvers in World War II,* 9.
[272] Army Air Force Historical Studies, "Ninth Air Force," 125.
[273] CSI Battle Book, "Operation Cobra: Beliberate Attack, Exploitation," 55.
[274] Yenne, *Operation Cobra and the Great Offensive,* 45-46.
[275] Army Air Force Historical Studies, "Ninth Air Force," 126-130.

Harita 6: Kobra Operasyonu'nda Birliklerin Saldırı Bölgeleri ve İlerleme Yolları



Kaynak: D-Day Info. "Operation Cobra." Erişim tarihi 29 Nisan 2024. https://d-dayinfo.org/en/operation-overlord/operation-cobra/.

26 Temmuz'daki hava ve kara saldırılarını Alman 7. Ordusu'nun savaş günlüklerinde şu şekilde geçmektedir;

Düşmanın hava kuvvetlerini engelsiz ve yoğun bir şekilde kullanması, açık havada, bizim kendi savunmamız ve yedek birliklerimizin toplanması üzerinde güçlü bir baskı oluşturdu. Düşmanın gerçekleştirdiği çeşitli yarma hareketleri, o anda yedek kuvvet eksikliğimiz nedeniyle durdurulamadı; bu da cephenin bu kısmında ciddi bir gedik oluşturdu.[276]

7. Kolorduya bağlı birlikler harekât içerinde 2. SS Panzer Tümeni gibi Alman birlikleri direniş gösterse de gün sonunda Marigny'i ele geçirmişti.[277] Marigny'nin ele geçirilmesi üzerine 3. Zırhlı Tümen Countances bölgesine doğru ilerlemeye başladı ve doğuda 2. Zırhlı Tümen ise Cerence ve Tessy-Sur Vire bölgelerine ilerlemekteydi. Zırhlı birlikler ilerlerken 9. TAC'a bağlı *P-47 Thunderbolt* uçakları hem zırhlı kuvvetlere yakın hava desteği sağlamakta, hem de Alman ikmal yollarına saldırılar

[276] Army Air Force Historical Studies, "Ninth Air Force,"127.
[277] Yenne, *Operation Cobra and the Great Offensive*, 44-45.

düzenlemekteydi.[278] Bu süreçte hava kuvvetlerinin, özellikle *P-47* uçaklarının cephede etkisi büyük oranda fazlaydı. *P-47* bir avcı uçağı olmasına rağmen bir tank avcısına dönüşmesi söz konusuydu. Alman zırhlı birlikleri, olası tank taarruzlarında müttefik uçakları sebebiyle savunmada kalmak mecburiyetindeydi.[279] Amerikan hava gücü sebebiyle Alman tanklarının taarruz yeteneği ve saha hakimiyeti büyük oranda kırılmıştı. Alman tankları Amerikan tanklarıyla bir tank çatışmasına giremeden, hava kuvvetleri Alman tanklarına saldırı düzenlemekteydi. Bu sebeple Almanlar geri çekilmek zorunda kalıyorlardı.

3. Zırhlı Tümen ve 1. Piyade Tümeni tarafından Marigny'nin alınması üzerine Amerikan birlikleri harekatın ikinci hedefi olan Countances'e yöneldi. Countances'de çatışmaların başlaması üzerine General Bradley bölgenin alınması için farklı bir yaklaşım tercih etti. General Bradley'in planına göre General Middleton'ın 8. Kolordusu Countances bölgesinde Alman birlikleriyle savaşırken, 7. Kolorduya bağlı 3. Zırhlı Tümen ve 1. Piyade Tümeni hava kuvvetlerinin yardımıyla şehri güneyden kuşatacaktı.[280] Countances'in kaybedileceğini anlayan Alman birlikleri bir geri çekilme harekâtına başladı ve 28 Temmuz'da Amerikan 4. Zırhlı Tümeni Countances bölgesine vardı. Bu sırada 3. Zırhlı tümen Marigny'den Cerisy-La-Salle'ye, 2. Zırhlı Tümen ise oldukça hızlı bir şekilde St. Denis-le-Gast'a giderek Countances'in güneyindeki yolu kesti.[281] Amerikan tank tümenleri bu şekilde Countances bölgesindeki Alman cephesini kanatlardan sararak cephe hattını yarmış durumdaydı. Alman 84. Kolordu Komutanı, Amerikan birliklerinin 2. SS Panzer Tümeni ve 17. SS Panzergrenadier Tümenini çembere aldığını fark etti ve bu iki Alman tümeni, Roncey bölgesinde Amerikan birlikleri tarafından kuşatma altına alındı.[282] Roncey'de çembere alınmış Alman birliklerine bir kara harekâtı yerine 29 Temmuz tarihinde 9. TAC'a bağlı 405. Avcı-Bombardıman Grubu, büyük bir hava saldırısı düzenledi. Bu saldırıda 100 adet tank ve 250 adet araç imha edilerek bölge Amerikan birliklerinin kontrolü altına geçti.[283] 2. SS Panzer Tümeni ve 17. Panzergrenaider Tümeni'nin büyük bir çoğunluğu yok edildi ve harekattaki Alman direnişi kırıldı. 30 Temmuz'a gelindiğindeyse General John Wood'un komutasındaki 4. Zırhlı Tümen Avranches

[278] Yenne, *Operation Cobra and the Great Offensive*, 46.
[279] Halion, *D-Day 1944*, 14.
[280] Yenne, *Operation Cobra and the Great Offensive*, 51.
[281] Zaloga ve Bryan, *Operation Cobra 1944*, 48.
[282] Zaloga ve Bryan, *Operation Cobra 1944*, 48-49.
[283] Bechthold, "The Development of an Unbeatable Combination," 17.

bölgesini kontrol altına aldı.[284] 31 Temmuz tarihindeyse operasyon tam bir başarıyla sonlandırıldı.

Kobra Operasyonu, Neptün Operasyonu'ndan beri cephede yaşanan kitlenme durumunu çözerek Normandiya bölgesinde kesin bir Müttefik Kuvvetlerin üstünlüğünü sağladı. Bu süreçte 7. Alman Ordusu büyük kayıplar vererek geri çekilmek zorunda bırakıldı. Aynı zamanda Avranches bölgesinin Müttefik Kuvvetlerinin eline geçmesi sebebiyle Breton bölgesinin Alman işgalinden kurtulması yolunda da büyük bir adım atıldı. Bu operasyonda Amerikan zırhlı birliklerinin hava koordinasyonuyla alakalı atılan adım olan ACC büyük bir başarı gösterdi ve gelecekteki Amerikan hava doktrinini büyük oranda etkiledi. Zırhlı birlikler ve hava koordinasyonu sadece saldırı açısından değil, savunma ve asker güvenliği içinde büyük bir önem arz etmekteydi. Operasyon sırasında meydana gelen bir olayda 1 Sherman tankı, 13 Alman tankı tarafından kuşatılmış durumdayken hava kuvvetlerine iletilen bilgi ve sağlanan yakın hava desteği sayesinde yok olmadan kurtulmuş ve 9. TAC'a bağlı *P-47* uçakları 13 Alman tankının 4'nü imha etmişti.[285] 26 ve 29 Temmuz tarihleri sırasındaysa 9. TAC tarafından sadece ACC görevlerinde *Tiger* tipi tanklar başta olmak üzere 15 Alman tankı imha edilmiş, 2 tank muhtemelen yok edilmiş, 9 tank hasar almış, 2 motorlu taşıt, 1 personel aracı, 3 kamyon, 8 zırhlı personel taşıcı, 25 ağır top ve çok sayıda düşman birliği etkisiz hale getirilmişti.[286] Bu harekâtlar, zırhlı birliklerin hızlı ilerlemesini sağlamış ve düşman savunmasını ciddi şekilde zayıflatmıştır. Fakat bu verilen sayılar sadece 9. TAC'ın ACC görevleri çerçevesinde imha ettiği düşman ekipmanlarıdır.

Operasyon sonunda 9. TAC'ın ACC, zırhlı keşif uçuşları ve bombalama görevleri dahil harekât sırasında yaptığı tüm yakın hava desteği saldırıları sonucu savaş dışı bırakılan Alman ekipmanları Tablo 11'da gösterilmiştir.

Tablo 12: Kobra Operasyonu Sırasında 9. TAC Tarafından Yok Edilen Düşman Ekipmanları

Hedef Türü	**İmha Edilen / Hasar Gören**
Tanklar	384
Motorlu Taşıtlar	2,287

[284] Zaloga ve Balin, *D-Day Tank Warfare,* 11.
[285] Army Air Force Historical Studies, "Ninth Air Force," 131-32.
[286] Army Air Force Historical Studies, "Ninth Air Force," 129-31.

Hedef Türü	İmha Edilen / Hasar Gören
Demir Yolu ve Karayolu Köprüleri	33
Demir Yolu Hatları	46
Demir Yolu Vagonları	194
Lokomotifler	14
Yol Kavşakları	85
Atlı Araçlar	125
Askeri Birlikler (Başarıyla Hedef Alındı)	88
Topçu Mevzileri (Başarıyla İmha Edildi)	41
Topçu Hedefleri	71
Askeri Kullanılan Binalar	45

Kaynak: Army Air Force Historical Studies, "Ninth Airforce: April to November 1944," 135.

Kobra Operasyonu'nun başarısı sebebiyle Adolf Hitler'in bizzat emriyle Fransa topraklarında Amerikan ilerleyişini kesmek için "Lüttich Operasyonu" adı verilen bir taarruz planı yapıldı. Bu plan Batı Cephesi Komutanlığına yeni atanmış General Günter von Kluge tarafından hayata geçirildi ve 6 Ağustos tarihinde 116. ve 2. Panzer Tümenleri, 1. ve 2.SS Panzer Tümenleri ve 17.SS Panzergreanider Tümeni tarafından Avranches bölgesinden Amerikan birliklerine karşı bir zırhlı taarruz düzenlendi.[287] Amerikan birlikleri Lüttich Operasyonu'nun başarıyla püskürttükten sonra Müttefik Kuvvetler tarafından bir karşı taarruz düzenlendi ve Falaise Cebi Muharebesi'nde Alman birliklerinin bir kısmı kuşatılarak yok edildi. Bu muharebede 50 bin Alman askeri kuşatma içerisinde kalıp Müttefik Kuvvetlere esir düşerken 10 bin Alman askeri ise hayatını kaybetti. Aynı zamanda 500 Alman tankı ve 7.500 araç savaş dışı bırakıldı.[288] Genel olarak Batı Cephesi'nde Almanların büyük bir yenilgi almasının sebebini birçok farklı etkene bağlanabilir veya açıklanabilir. Batı Cephesi'ndeki Alman birliklerinin savaş görmemesi sebebiyle tecrübesizliği veya Valkür Operasyonu sebebiyle Alman komuta kademesinin ve Adolf Hitler'in mantıklı karar verememesi başarısızlığa sebep gösterilebilir fakat bunların hiçbiri Amerikan birliklerinin başarısını tam olarak açıklar nitelikte değildir. Amerikalıların Kobra Operasyonu dahil Batı Cephesi'ndeki başarısının ana sebebi, hava kuvvetlerinin hem

[287] Clark, "The German Army's Operation Lüttich: A 1944 Approach to an Air Land Battle Strategy," *U.S. Army Center of Military History,* no. 28 (1993): 36-37, http://www.jstor.org/stable/26304137.
[288] Zaloga ve Balin, *D-Day Tank Warfare,* 9.

havada hem de karada mutlak hakimiyetidir. Müttefiklerin 1944'ün ilk yarısından tarihinden itibaren Alman şehirlerine düzenlediği hava saldırıları ve bu hava saldırılarında Alman endüstrisine ve *Luftwaffe*'la vurduğu ağır darbeler, Almanların Batı Cephesi'nde hava hakimiyetini kaybetmelerine yol açmıştır. Hava hakimiyetinin Müttefik Kuvvetlerin hava unsurları tarafından sağlanması, bu hava unsurlarının Fransa'da Alman ikmal yollarına ve lojistiğine dilediği gibi saldırılar düzenlemelerini sağlamıştır. Kobra Operasyonu açısından bakıldığındaysa ACC başta olmak üzere açık bir şekilde zırhlı birliklerin ve hava unsurlarının koordinasyonu muharebe sahasında Amerikan zırhlı birliklerine büyük bir avantaj sağlamıştır.

3.5 Bulge Muharebesi

3.5.1 Planlama

1944'ün sonlarına yaklaşırken Batı Cephesi başta olmak üzere savaş, Almanların umduğu şekilde ilerlememişti. 1940 ve 1941 tarihlerinde Avrupa'nın büyük bir kesimini elinde bulunduran Mihver Kuvvetleri, 1944'ün sonlarında işgal ettiği toprakları kaybetmiş ve anavatanlarına doğru geri çekilmek zorunda kalmışlardı. Müttefik Kuvvetler Fransa'yı Alman işgalinden kurtarmış, Market Garden Operasyonu gibi sonucu tartışmalı operasyonlara rağmen Belçika, Lüksemburg ve Hollanda'nın büyük bir kısmı özgürleştirilmiş, Doğu Cephesinde Sovyet birlikleri Bagration Operasyonu sayesinde düşmanı anavatanlarından atarak Doğu Prusya üzerinden Alman ve Polonya topraklarına doğru ilerlemeye başlamış, Balkanların ve İtalya'nın büyük bir kısmı Müttefikler tarafından işgal edilmiş durumdaydı. Almanlar bu karmaşa içerisinde Siegfried Savunma Hattı üzerinde bir savunma planlasa da Avrupa'daki Mihver Kuvvetlerinin bu savaştan zaferle ayrılma olasılığı tüm otoriteler tarafından oldukça düşük görülmekteydi. Doğu Cephesi'ndeki Sovyet Birlikleri Alman kara birliklerini büyük oranda güçsüz düşürmüş, Amerika ve Birleşik Krallık önderliğindeki hava kuvvetleriyse Alman askeri ve sivil endüstrisini büyük oranda zedelemiş ve *Luftwaffe*'nın operasyonel hava gücünü büyük oranda kırmıştır. Böyle bir dönemde Batı Cephesi'ndeki Müttefik Kuvvetlerin baskısını azaltmak için Almanya bir çözüm yolu aramaktaydı. Eylül ayında Alfred Jodl'ın Müttefik

Kuvvetlerin Ardenler bölgesindeki savunmalarının zayıf olmasını belirtmesi üzerine Hitler, Ardenler bölgesine bir taarruz yapılabileceği fikrini ortaya attı. [289]

Bu taarruzdaki ana hedef, aynı 1940 tarihinde *Fall Gelb* Harekatı'ndaki gibi Ardenler bölgesinden zırhlı bir taarruz düzenleyerek Fransa, Belçika ve Hollanda'da bulunan İngiliz ve Amerikan birliklerini birbirlerinden ayırıp, Belçika'nın Antwerp şehrini ele geçirerek tüm düşman cephe hattını çökertmek üzerineydi. Antwerp'in ele geçirilmesi bu taarruzun ana amacıydı. Bu şehir Avrupa'nın en büyük limanlarından birisine sahipti. Müttefik Kuvvetler bu süreçte Kıta Avrupa'sındaki birliklerine çoğunlukla Fransız limanlarını kullanarak ikmal sağlamaktaydılar. Antwerp şehrinin ele geçirilmesi Müttefik Kuvvetlerin bir kısmının Antwerp'in kuzeyinde Alman kuşatmasında kalmasına neden olacaktı. 1940 tarihindeki Dunkirk'de yaşandığı gibi düşman birliklerinin bir kısmının kuşatma halinde kalması, Batı Cephesi'ndeki Müttefik direnişini büyük oranda kırabilirdi. Bu sayede Almanya, Batı Cephesi'ndeki bazı hava ve kara birliklerini Sovyet ilerleyişini durdurmak için Doğu Cephesi'ne takviye olarak destekleyebilecekti.

Almanlar bu harekâtı hayata geçirebilmek için kötü hava koşullarına ve bunun Müttefik hava unsurları üzerindeki etkisine güvenmekteydiler. Ağır kış şartları yüzünden Müttefik Kuvvetler yeterli keşif uçuşları gerçekleştirememekteydi ve Almanlar bundan faydalanarak bölgeye asker ve ekipman nakledebilmekteydiler ve taarruz başladıktan sonraysa kar fırtınası sebebiyle Amerikan ve İngiliz uçakları yeterli uçuş gerçekleştiremeyecekti. Almanların en büyük kozu kötü hava şartları üzerine kuruluydu. [290] 17 Kasım ve 16 Aralık tarihleri arasında 9. ve 14. TAC 509 başarılı keşif uçuşu gerçekleştirmişti fakat Alman birlikleri olası keşif uçuşlarına karşı taarruz bölgelerinin uzaklarında ana toplanma bölgelerini oluşturmuştu.[291] Müttefik Kuvvetler, Alman birliklerinin toplanmaya başladığını bu keşif uçuşları sayesinde öğrenseler de bu toplanan birliklerinin büyüklüğü ve hedefleri hakkında bir bilgiye sahip değildiler. Genel görüş Alman birliklerinin bir taarruz kapasitesinin kalmadığı ve bölgede bir savunma hattı kurdukları üzerineydi. Almanların olası bir saldırı harekâtı gerçekleştiremeyecekleri üzerinde fikir birliği sağlansa da bu süreçte 9. TAC

[289] Steven J. Zaloga ve Howard Gerrard, *Battle of the Ardennes 1944: St Vith an the Northern Shoulder* (Oxford: Osprey Publishing, 2004) 10.
[290] *Gl*enn W Carlson, *The Role of Air Power in the Battle of the Bulge* (Maxwell AFB: Air University Press, 1999), 4.
[291] Zaloga ve Gerrard, *Battle of the Ardennes 1944*, 675.

ve 9. Bombardıman Grubu hava şartları el verdiği durumlarda Alman ikmal yollarına saldırılar yaptı.[292] Almanların bu saldırı planındaki en büyük zaafı lojistikti. Başta yakıt ve cephane olmak üzere operasyon için büyük miktarlarda depolama yapılsa da operasyon için yeterli değildi. Bu sebeple Almanlar ele geçirdikleri topraklardan yerinde ikmalle lojistiklerini desteklemeyi planlamışlardı fakat bu plan müttefik karşı saldırıları sebebiyle efektif bir şekilde işlemeyecekti.[293]

Taarruz Amerikan birlikleri tarafından savunulan Monschau ve Echternach çizgisi üzerinden yapılacaktı. Bu bölgede 4 Amerikan tümeni bulunmaktaydı.[294]Almanların ana taarruz planına göre, Arden cephe hattının güneyinde 7. Alman Ordusu Bastogne'a saldırıp cephenin sol kanadını güvence altına alırken 5. Panzer Ordusu merkez cepheden taarruza geçecekti. Ana vurucu güç kuzeyde 6.SS Panzer Ordusu'nda olup bu ordu Amerikan cephesini yarıp Maas nehrine ve ardından Antwerp'e ulaşacaktı.[295] Alman hava ve kara birlikleri, moral ve ekipman açısından Müttefik Kuvvetlerinden çok zayıf olsalar da Hitler ve komuta kademesi, hava koşulları ve sürpriz faktörünün bu harekâtı başarıya ulaştıracağına inanmaktaydı.

Tablo 13: Bulge Muharebesi'nde Bulunan Amerikan Hava ve Kara Birimleri

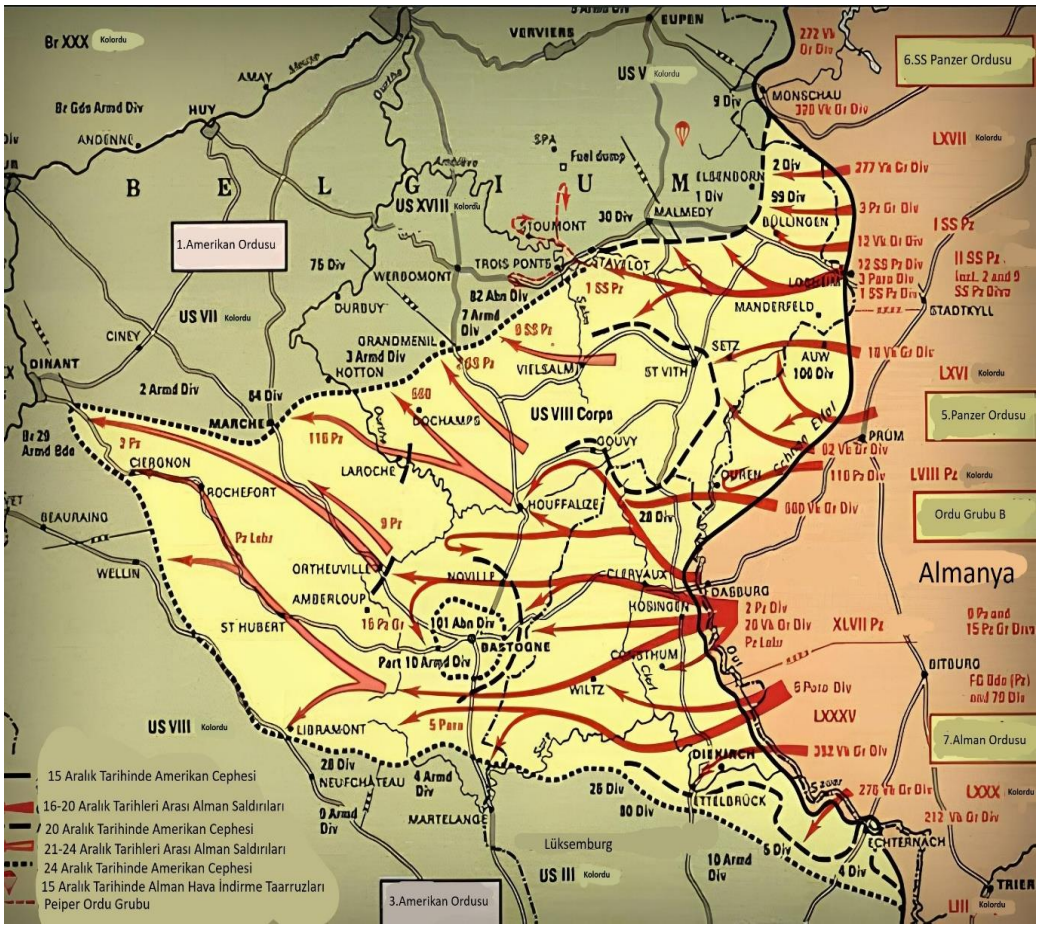
Birim	**Komutan**
Müttefik Seferi Kuvvetler Yüksek Karargâhı	General Dwight D. Eisenhower
12. Ordu Grubu	Korgeneral Omar N. Bradley
ABD Birinci Ordusu	Korgeneral Courtney H. Hodges
V. Kolordu	Tümgeneral Leonard T. Gerow
VII. Kolordu	Tümgeneral Joseph Lawton Collins
XVIII. Hava İndirme Kolordusu	Tümgeneral Matthew B. Ridgway
ABD Üçüncü Ordusu	Korgeneral George S. Patton, Jr.

[292] Rembel, "Battle of Bulge," 681-682.
[293] Carlson, "The Role of Air Power in the Battle of the Bulge", 6.
[294] Zaloga ve Gerrard, *Battle of the Ardennes 1944*, 11.
[295] Zaloga ve Gerrard, *Battle of the Ardennes 1944*, 11-12.

Birim	Komutan
III. Kolordu	Tümgeneral John Millikin
VIII. Kolordu	Tümgeneral Troy H. Middleton
XII. Kolordu	Tümgeneral Manton S. Eddy
ABD Dokuzuncu Ordusu	Korgeneral William H. Simpson
XIII. Kolordu	Tümgeneral Alvan C. Gillem Jr.
XVI. Kolordu	Tümgeneral John B. Anderson
XIX. Kolordu	Tümgeneral Raymond S. McLain
Müttefik Hava Kuvvetleri	
USAAF	
9. Hava Kuvveti	Korgeneral Hoyt S. Vandenberg
IX. Taktik Hava Komutanlığı	Tümgeneral Elwood R. Quesada
XIX. Taktik Hava Komutanlığı	Tümgeneral Otto P. Weyland
XXIX. Taktik Hava Komutanlığı	Tuğgeneral Richard E. Nugent

Kaynak: Jonathan Collett, "Airpower: The Decisive Force That Won the Ardennes Campaign" (Yüksek Lisans Tezi., Auburn Üniversitesi, 2017), 117.

Harita 7: Bulge Muharebesi ve Cephe Hattı



Kaynak: PsyWarrior.com. "Battle of the Bulge Leaflet." Erişim tarihi 7 Şubat 2024. https://www.psywarrior.com/BattleofBulgeLeaf.html.

3.5.2 Operasyon

Almanlar 16 Aralık tarihinde süpriz bir taarruzla operasyonu başlattılar. Amerikan birlikleri bir Alman taarruzu beklememekteydi ve bu sebeple cephede hazırlıksız yakalanmışlardı. Kuzey cephesinde General Dietrich'in 6. Panzer Ordusu, St.Vith üzerinden ilerlerken, merkez cephede General Manteuffel'in komutasındaki 5. Panzer Ordusu Dashburg üzerinden ilerlemekteydi. Planlama bölümünde anlatıldığı gibi Almanlar Müttefik hava unsurlarının muharebe sahasına etkisi azaltmak için hava koşullarının kötü olduğu bir zaman seçmişlerdi. Saldırı haberi 16 Aralık'ta öğleden sonra General Eisenhower ve Bradley'e ulaştı. Eisenhower taarruza karşı kuzey ve güney kanatlarına birer zırhlı tümen takviyesinde bulundu. Bastogne bölgesi içinse rezervde bulunan 18. Hava İndirme Kolordusunu görevlendirdi ve 82. Hava İndirme Tümeni Bastogne şehrinin kuzeyine, 101. Hava İndirme Tümeni ise şehirde

konuşlandı.[296] 16 ve 17 Aralık tarihlerinde kötü hava koşullarına rağmen, *Luftwaffe* ve Amerikan 9. Hava Kuvveti arasında birçok hava muharebeleri gerçekleşti. Bu muharebeler sonucunda 9. Hava Kuvveti, 145 adet Alman uçağını imha etti.[297] 18 Aralık tarihindeyse 9. TAC kötü hava koşullarına rağmen yakın hava desteği uçuşları gerçekleştirdi ve bu uçuşlarda 365. Avcı Grubu tarafından bir Alman konvoyuna saldırı yapıldı ve bu saldırı sonucu 32 zırhlı araç, 56 motorlu araç, tanksavar ve uçaksavarlar yok edildi.[298] Bu sırada 18 Aralık'ta Hitler'in direkt emriyle Alman birlikleri taktik değişikliğine gitti. Bu yeni taktiğe göre tüm zırhlı birlikler, bazı noktalarda yarılmış olan Amerikan cephesi üzerinde yoğunlaşacaklardı. Bu süreçte General Patton'ın 3. Ordusu ise Almanların Saar bölgesindeki taarruzunu durdurarak Ardenler bölgesine asker kaydırmaya başladı.[299] Bu süreçte Alman taarruzuna karşı özellikle kuzey cephesinde tüm yük destek kuvvetler gelene kadar General Hodges'un emrindeki 1. Ordu üzerindeydi.

Alman taarruzunun Amerikan cephe hattını yarması sebebiyle 20 Aralık 1944'te Müttefik Genel Komutanı Eisenhower komuta kademesinde birtakım değişikler yaptı. Amerikan 12. Ordu Grubu Komutanı General Bradley ve 1. Ordu Komutanı General Hodges'un cepheye iletişiminin yetersiz olması sebebiyle Eisenhower cephe hattını Givet şehrinden ortadan ikiye bölerek kuzeyde kalan birlikleri General Montgomery komutasına verdi ve güneyde kalan birliklerse General Bradley'nin komutasına bıraktı.[300] Bu süreçte 9. ve 24. TAC birimleri de operasyonel açıdan İngiliz 2. TAF'a transfer edildi ve 8. Amerikan Hava Kuvvetlerinden 2 avcı filosu 9. Hava Kuvveti'ne devredildi[301]. Bu değişimin sebebiyse Alman taarruzu sebebiyle komuta kademesi ve sahadaki birliklerin iletişiminin kesilmesi ve bunun muharebe sahasında koordinasyonu etkileyeceğiydi. Fakat General Patton bu olayı kendi anılarında farklı bir şekilde yorumlamaktadır. Patton'a göre Bradley'in saha birlikleriyle iletişiminin iddia edildiği gibi kötü olmadığı ve Eisenhower'ın bu hareketinin sebebinin General Bradley'e güveninin azalması veya Amerikan

[296] Forrest C. Pogue, *Supreme Command: The European Theateorf Operations* (Washington D.C: Center of Military History, 1989), 374.
[297] Richard H. Kohn VE Joseph P. Harahan, *Condesended Analysis of The Ninth Air Force: In The European Theater of Operations*, (Washington, D.C: Office of Airforce History, 1984), 40.
[298] David G. Rembel, "Battle of Bulge," *The Army Air Forces in the World War II Europe: Argument to V-E Day: January 1944 to May 1945*, Cilt III, haz. Wesley Frank Craven ve James Lea Cate (Washington D.C.: Office of Air Force History, 1983), 687-688.
[299] Pogue, *Supreme Command*, 375-377.
[300] Rembel, "Battle of Bulge", 685-86.
[301] Kohn ve Harahan, *Condensed Analysis of The Ninth Air Force*, 40.

birliklerini General Montgomery'nin emrine vererek Bradley'in istediği gibi hareket etmesinin önüne geçmek olduğudur.[302]

Müttefik Kuvvetler, cephe yapılanmasında değişiklikler düzenlerken Almanlar, planları doğrultusunda merkez cephede Alman 5. Panzer Ordusu St. Vith bölgesine bir taarruz düzenlemekteydi. St. Vith, merkez ve kuzey cephelerinin Maas nehrine doğru açılması için Alman kontrolüne geçmesi gereken bir bölgeydi. Amerikan birlikleri bu bölgeyi Alman taarruzuna karşı azimli bir şekilde savunsa da harekatın muharebenin 6. gününde Alman birlikleri bölgeyi kontrol altına alarak Amerikan birliklerini geri çekilmeye zorladı. Bölge kaybedilse de 5. Panzer Ordusu'nun bir kısmının St. Vith'de oyalanması, Amerikan birliklerinin cepheye takviye yapmasına, Alman kaynaklarının ve zamanının boşa gitmesine sebebiyet vererek harekatın başarı oranına büyük bir darbe vurdu.[303]

Alman taarruz planının en zayıf yönü kötü hava koşullarına bağlı olmasıydı. Nitekim 23 Aralık tarihinde hava koşullarının iyileşmesi üzerine Alman birliklerine Müttefik Kuvvetler tarafından hava saldırıları başlatıldı.[304] 23 ve 28 Aralık tarihi arasında muharebe sahasında müttefik uçaklarının efektif bir şekilde hareket edebileceği uçuş koşulları oluştu ve bu süreçte USAAF ve RAF, *Luftwaffe*'nın hava unsurları başta olmak üzere düşman hava ve kara birliklerine devamlı bir taarruz gerçekleştirdi.[305] Aynı zamanda yakın hava destek görevlerinde, özellikle kara birliklerinin taarruzlarında dost ateşinin önüne geçmek için düşman cephesinde bomba atılmayacak bölgeler belirlenmişti.[306] 24 Aralık'ta Maas Nehrinin doğusunda bulunan Celles kasabasına ulaşan 2. Panzer Tümeni'ne karşı Tümgeneral Ernest Harmon'un komutasında bulunan Amerikan 2. Zırhlı Tümeni bir karşı saldırı başlattı. Bu saldırı sırasında hava kuvvetlerine bağlı *P-47 Thunderbolt* uçakları tarafından zırhlı tümen devamlı desteklendi ve kısa bir süre içerisinde *Panther* tipi tanklar başta olmak üzere birçok Alman tankı yok edildi.[307]

---

[302] Patton, *War as I Knew It*, 207.
[303] Zaloga ve Gerrard, *Battle of the Ardennes 1944*, 92.
[304] Carlson, "The Role of Air Power in the Battle of the Bulge", 10.
[305] Harold R Winton, "Airpower in the Battle of the Bulge: A Case for Effects-Based Operations," *Journal of Military Strategic Studies* 14, no.1 (2011): 9.
[306] Danny S. Parker, *To Win the Winter Sky*: *The Air War Over The Ardennes*, 1944-1945 (Conshohocken, PA: Combined Books, 1994), 61-62.
[307] Winton, "Airpower in the Battle of the Bulge" 15.

Bu sırada Amerikan 101. Hava İndirme Tümeni Bastogne bölgesinde Alman birlikleri tarafından kuşatılması sebebiyle büyük bir lojistik kriz içerisindeydi. 101. Hava İndirme Tümeni'nin ikmal yollarını kesmiş ve tümen yok olmanın kıyısındaydı. 23 Aralıktan itibaren hava koşullarının düzelmesiyle Amerikan hava kuvvetleri, C-47 askeri nakliye uçaklarıyla kuşatma içerisindeki birliklere havadan başta tıbbi malzeme olmak üzere mühimmat, silah ve gıda ikmali yapmaya başladı.[308] Bu hava ikmali gerçekleşirken avcı bombardıman filolarıysa Bastogne bölgesindeki Alman topçu mevzilerine saldırılar düzenlemekteydi.[309]

İkinci Dünya Savaşı sırasında Alman ordusunun *Flak 88* adı verilen 88mm'lik bir uçaksavar topu bulunmaktaydı. Bu ekipman bir uçaksavar olarak tasarlansa da yüksek mm'lik bir topa sahip olması, delici kabiliyeti ve yıkıcı gücü sebebiyle hem tanksavar hem de bir saha topu olarak da kullanılabilmekteydi. Bu da düşman piyade, uçak ve zırhlı birimleri için büyük bir sorun teşkil etmekteydi. Bu sebeple Alman topçu mevzilerine yapılan saldırılar sadece piyade birliklerinin korunması için değil, aynı zamanda zırhlı birlikler ve hava unsurlarının güvenliğini sağlamak için de yapılmaktaydı. Bastogne bölgesindeki Alman kuşatmasını kaldırmak için Patton'ın 3. Ordusu'na bağlı zırhlı birlikler, hava kuvvetlerinin yardımıyla Bastogne bölgesine doğru ilerlemeye başladı. 4. Zırhlı Tümen, 406. Avcı Grubunun napalm bombalarıyla yaptığı saldırılarla başarılı bir şekilde Bastogne bölgesindeki Assenois köyünü ele geçirerek Bastogne bölgesine doğru ilerledi.[310] 26 Aralık tarihindeyse Patton'ın 3. Ordusu Bastogne'daki Alman kuşatmasını yararak 101. Hava İndirme Tümenini kurtardı.[311] 4. Zırhlı Tümen bu süreçte bu kuşatmayı kaldırmak için ana vurucu birlikti. Bu süreçte Patton'ın hava desteği istemesi üzerine 14. TAC 26 Aralık tarihinde 558 uçuş gerçekleştirdi. 406., 354. ve 362. Filolar Bourscheid'e, 377. Filoysa Sainlez ve Harlange bölgelerine hava saldırıları düzenleyerek ve 4. Zırhlı Tümeni havadan destekledi. Aynı zamanda cepheye Alman desteği ve ikmali gelmemesi için 9. Bombardıman Komutanlığı 330 uçuş gerçekleştirerek Alman ikmal hatlarını bombaladı.[312] Alman Ordusu tarafında birliklerin ve operasyonun durumu iyi gitmemekteydi. Alman 2. Panzer Tümeni Maas nehrine neredeyse ulaşmıştı fakat

[308] Winton, "Airpower in the Battle of the Bulge," 10.
[309] Kohn ve Harahan, *Condensed Analysis of The Ninth Air Force*, 42.
[310] Parker, *To Win the Winter Sky*, 311.
[311] Pogue, *Supreme Command*, 384-85.
[312] Parker, *To Win the Winter Sky*, 310-11.

tankların yakıtı bitmesi sebebiyle ilerleyememekteydi ve Alman 2. Zırhlı Tümeni, Müttefik saldırıları altındaydı. 7. Alman Ordusu cepheden büyük oranda püskürtülmüş, 6. Panzer Ordusu'nun öncü kuvveti Kampfgruppe Peiper geri çekilirken 2.200 asker ve tüm ağır tanklarını kaybetmişti.[313]

27 Aralığa gelindiğinde Alman birlikleri hızlı bir şekilde Bastogne bölgesinden geri çekilmeye çalışmaktaydı. Bu süreçte 14. TAC'a bağlı 361., 365. ve 368. Filolar Bastogne'un kuzey bölgesinde çatışan Amerikan birliklerine yakın hava desteği sağladı. Bu destek saldırısında ortalama 450 ton ağırlığında bomba Alman birliklerine ve mevzilerine atıldı ve 690 araç, 90 tank ve zırhlı araç, 44 savunma mevziisi, 143 demiryolu aracı, 2 köprü, 5 karayolu, 33 demiryolu ve sayısı tam belli olmamak üzere 25 düşman uçağı imha edildi.[314] Bastogne'un Alman kuşatmasından kurtulması ve Alman direnişinin kırılması üzerine Patton'ın 3. Ordusu kuzeye, Houffalize'e doğru taarruza başladı. [315] Alman 2. Panzer Tümeni ise Amerikan kuvvetleri tarafından Grandmenil ve Manhay'den geriye itilmiş durumdaydı ve 6. Panzer Ordusu'nun tümü saldırıdan savunma pozisyonuna geçmek zorunda kalmıştı[316] USAAF tarafından 28 Aralık'ta herhangi bir yakın hava desteği uçuşu gerçekleştirilmedi fakat 29 ve 30 Aralık tarihlerinde Coblenz-Mayen bölgesi başta olmak üzere 14. TAC uçuşlar gerçekleştirdi ve bu uçuşlarda 9'u Flak uçaksavar topu ateşi sonucu olmak üzere 12 uçak kaybedildi. Almanların kaybıysa 101 tank ve zırhlı araç, 234 araç, 31 topçu mevziisi, 301 demiryolu ve 69 demiryoluydu.[317]

31 Aralık tarihindeyse 14. TAC, St.-Vith, Hollerath, Munstereifel ve Euskirchen bölgelerinde keşif ve 8. Hava Kuvveti'ne refakat (koruma/muhafaza) uçuşları gerçekleştirdi. Muharebe alanlarındaki hava koşulları sebebiyle kara birliklerine yeteri kadar hava desteği sağlanamamaktaydı fakat bu açığı kapatmak için hava birimleri Alman ikmal yollarına saldırılar düzenledi. Bu saldırılar sonucu 501 motorlu taşıma aracı, 23 zırhlı araç, 168 demir yolu vagonu, 58 demir yolu kesintisi, 19 karayolu ve 3 köprü imha edildi.[318] Aralık 16-31 Ocak 1945 tarihleri arasında yapılan hava operasyonlarında 11.378 motorlu araç, 1.161 tank ve zırhlı araç, 507

[313] Parker, *To Win the Winter Sky*, 318.
[314] Rembel, "Battle of Bulge," 699.
[315] Pogue, *Supreme Command*, 385.
[316] Steven J. Zaloga, Peter Dennis ve Howard Gerrard, *Battle of the Bulge 1944: Bastogne* (Oxford: Osprey Publishing, 2004), 9.
[317] Rembel, "Battle of Bulge", 698-699.
[318] Rembel, "Battle of Bulge", 699.

lokomotif, 6.266 demiryolu vagonu, 472 düşman mevziisi, 974 demiryolu, 421 karayolu ve 36 köprü imha edildi.[319] Almanlar, Müttefik Kuvvetlerin yıkıcı hava saldırılarını azaltmak amacıyla Baseplate Operasyonu adını verdikleri bir operasyon düzenlediler. Bu operasyon planına göre *Luftwaffe* elinde kalan hava gücüyle Müttefik Kuvvetlerin hava alanlarına büyük bir taarruz düzenleyecekti. Bu taarruzda Amerikan ve İngiliz bombardıman uçakları öncelikli hedefti. Operasyon hayata geçirilse de Almanların beklediği etkiyi bırakmadı. 120 İngiliz, 30 Amerikan uçağı imha edildi fakat *Luftwaffe*'nın özellikle avcı uçak filoları büyük bir darbe aldı.[320]

Ocak ayına gelindiğinde Maas nehrine yapılan Alman taarruzu durdurulmuş, Amerikan 7., 8. ve 12. Kolorduları, 18. Hava İndirme Kolordu'su, kuzey ve güney taraflarından Alman mevzilerine taarruz ederek Almanları geri çekilmeye zorlamıştı. Alman 6. Ordu Grubu, Müttefik Kuvvetlerini yavaşlatmak ve geri çekilen Alman birliklerini olası kuşatmalara karşı korumak için 1 Ocak tarihinde Strazburg'a bir taarruz düzenledi.[321] Strazburg'a yapılan saldırı, Amerikan ve Fransız birlikleri tarafından başarıyla püskürtüldü ve harekatın artık bir başarıya ulaşamayacağını anlayan Alman komuta kademesi olabildiğince az kayıpla geri çekilme kararı verdi. 16 Ocak tarihinde ise Alman Harekâtı fiilen sonlanmıştı. Harekât sonunda Alman ordusu 81.000 ve 91.000 arası asker, 600 ve 800 arası tank ve zırhlı araç, ortalama 800 uçak kaybetti.[322] Özellikle tank ve zırhlı araçlarının kaybının çoğu, müttefik hava kuvvetlerinin saldırıları sonucunda gerçekleşmişti. Aynı zamanda yakıt ve ikmal sorunları sebebiyle Alman orduları geri çekilme evresine geçtikten sonra tank ve zırhlı araçlarının bir kısmını cephede bırakmak zorunda kaldılar.

Sonuç olarak Bulge Muharebesi, Amerika başta olmak üzere tüm Müttefik Kuvvetler ve Batı Cephesi için Normandiya çıkarmasından itibaren verilen en büyük ve en tehlikeli sınavdı. Özellikle Amerika'nın Batı Cephesi'nde hava unsurlarının desteğiyle ilerleme sağlamayı tercih etmesi, fakat Bulge Muharebesi'nin bazı kısımlarında hava koşulları sebebiyle hava unsurlarının cephede faaliyet gösterememesi, zırhlı birlikler başta olmak üzere Amerikan kara birliklerinin desteksiz bir şekilde cephede hareket etmesine yol açtı. Bu eksikliklere rağmen Amerikan birlikleri Alman taarruzuna karşı dirençli bir savunma göstermiştir ve Almanya'nın

[319] Rembel, "Battle of Bulge," 711.
[320] Winton, "Airpower in the Battle of the Bulge," 16-17.
[321] Rembel, "Battle of Bulge," 701-702.
[322] Dahl, "Command Dysfunction," 348.

oynadığı son büyük kozu sonuçsuz bırakarak savaşın sonunun kesin bir şekilde belirlenmesinde rol oynamışlardır. Hava koşulları ve *Luftwaffe*'nın karşı hava taarruzları, Amerikan hava kuvvetlerinin zırhlı birliklere yakın hava desteği operasyonlarının efektifliğini azaltsa da 9. ve 14. TAC, hava koşulları el verdikçe zırhlı birliklere yakın hava desteği sağlayarak, Alman tankları, zırhlı araçları ve mevzilerine büyük hasarlar vererek Amerikan zırhlı birliklerinin cephede yolunu açmıştır.

Sonuç

Bu tez çalışması, İkinci Dünya Savaşı'ndaki, belki de tarihin ve savaşın gidişatını değiştiren Amerika Birleşik Devletleri'nin zırhlı operasyonlarındaki hava kuvvetlerinin rolü ve etkisini araştırmış ve incelemiştir. Çalışmada hava ve kara kuvvetlerinin koordinasyonu ve birlikte icra ettikleri operasyonların özellikle zırhlı birliklerin Birinci Dünya Savaşı sonrası dönemde muharebe alanlarında vazgeçilmez bir unsur haline gelmesinde ve muharebe sahalarında oynadıkları belirleyici roldeki etkisi Amerikan örneği üzerinden ele alınmıştır. Zırh koruması, tarihsel süreçte savaşlarda orduların strateji ve taktiklerine göre önemli bir yer kapsamıştır. Zırhlı süvariler, zırhlı trenler ile araçlar ve Birinci Dünya Savaşı'ndan itibaren de tanklar, ordu yapısı ve muharebe sahasındaki önemleri açısından devletlerin ekonomik kapasiteleri doğrultusunda öncelik verdiği öğeler olmuştur. Hava kuvvetleri açısından ise 19. yüzyıldan itibaren endüstriyel ve teknolojik devrimin getirdiği yenilikler sayesinde balonlar, zeplinler ve uçaklar, askeri ve bürokratik otoritelerin aldığı stratejik kararlar doğrultusunda orduya entegre edilmiş ve muharebe sahalarında baş göstermiştir. Balonların askeri amaçlı kullanımı ortaya çıktıkları andan itibaren gündemde olsa da bu hava araçları motorlu olmamaları ve sıcak havayla yapılan irtifa kontrolü dışında mobilitelerinin hava akımlarına bağımlı olması sebebi ile saldırıdan çok bir keşif birimi olarak kullanılmışlardır. Zeplinlerse özellikle Birinci Dünya Savaşı sırasında stratejik ve taktiksel bombardıman amaçlı kullanılsa da hareket kabiliyetlerinin sınırlı olması ve kolay hedef olabilmeleri sebebiyle beklenilen etkiye sahip olamamışlardır Wright Kardeşlerin ilk başarılı motorlu uçağından itibaren ise birçok askeri otorite tarafından bu hava unsurunun önemi göz ardı edilse de Birinci Dünya Savaşı'nın getirdiği cephe tıkanmaları ve çaresizlik, bu soruna bir çözüm bulmak için askeri uçakların ilerlemesine büyük bir katkı sağladı.

1918 tarihinden itibaren Batı Cephesi'nde Amerikan birliklerinin aktif bir şekilde görev almasıyla Amerikan ordusu hava ve zırhlı unsurların muharebe sahasında nasıl kullanılabileceği ve bu iki birliğin arasında nasıl bir koordinasyon sağlayabileceğini ilk elden St. Mihiel ve Argon Ormanı taarruzunda deneyimledi. Her ne kadar 1918 ve 1939 tarihleri arası batı eksenindeki dünyayı etkileyen büyük bir savaş meydana gelmese de askeri teknolojik ve taktiksel gelişimler iki dünya savaşı arası dönemde devam etti. Amerikan ordusunda William "Billy" Mitchell gibi hava teorisyenleri hava unsurlarının gelecek savaşlarda nasıl şekilde kullanılabileceği ve ne

gibi etkiler bırakacağı üzerinde çalışmalar yapsa da özellikle Almanya'yla karşılaştırıldığında, zırhlı birlikler ve hava birlikleri arasındaki koordinasyon üzerinde Amerika Birleşik Devletleri'nde devrimci bir çalışma yapılamadı. Özellikle 1929 Dünya Ekonomik Krizi, Birinci Dünya Savaşı sonrası Amerika Birleşik Devletleri'nin izole bir politika sergilemesi, askeri ve bürokratik otoritelerin eski askeri doktrinlere bağlılığı, bu gelişimin yaşanmamasının birkaç sebebidir. Amerika Birleşik Devletleri'nin, Almanya gibi askeri genişleme politikası izlememesi ve otoriter bir hükümete sahip olmaması, Almanya gibi devletlerdeki hızlı gelişimin Amerika'da yaşanmamasının bir başka sebebidir.

1937 Çin-Japon Savaşı ve ardından İkinci Dünya Savaşı'nın başlaması ve Roosevelt hükümetinin Yeni Düzen (New Deal)[323] politikasının 1929 ekonomik krizinin etkilerini ortadan kaldırması üzerine Amerika Birleşik Devletleri uçak ve tank üretimi ve bu ekipmanların sahada efektif bir şekilde kullanılması için taktik çalışmalarını hızlandırdı ve Amerika Birleşik Devletleri'nin Pearl Harbor saldırısından sonra savaşa dahil olmasıyla bu süreç daha da hızlandı. FM 1-5, FM 10, FM 31-35, FM 100-10 ve FM 100-20 saha yönetmelikleriyle cephedeki askerlerin ve komutanların muharebe sahasında nasıl hareket edeceği ayrıntılı biçimde ortaya kondu ve bu saha yönetmelikleri edinilen her yeni bilgi, görüş ve tecrübe üzerine yenilenerek geliştirilmeye devam etti. Sonuç olarak Kuzey Afrika, İtalya, Pasifik ve Batı Avrupa Cephelerinde Amerikan hava ve zırhlı birlikleri büyük bir efor ve mücadele vererek, diğer Müttefik Kuvvetlerin yardımıyla İkinci Dünya Savaşı'ndan galip bir şekilde ayrılmıştır.

Araştırmada sonucunda varılan bulgulara bakıldığında ele alınan konu hakkında daha önce yapılan çalışmalarda çizilen farklı tabloların varlığı ve görüş ayrılıkları en çok dikkati çeken husustur. Öncelikle hava ve zırhlı birliklerin ele alınan dönemde bir koordinasyonunun olup olmadığı sorusuna verilecek cevapta ilk olarak Birinci Dünya Savaşı'ndan itibaren bu iki unsurun bir koordinasyon ve ortak amaç uğruna muharebe sahasında yer aldıkları belirtilmelidir. Teknolojik yetersizlik, dönemine göre ilkel uçak ve tanklara rağmen Birinci Dünya Savaşı'nda 1916 tarihinden itibaren tankların muharebe sahasında baş göstermesiyle beraber hava ve

[323] New Deal, Amerika Birleşik Devletleri Başkanı Frankin D. Roosevelt tarafından uygulanan, 1929 Dünya Ekonomik Krizi'nin sebebiyet verdiği ekonomik çöküşün önüne geçmek ve ekonomiyi canlandırmak için uygulanan bir ekonomik politikadır.

zırhlı birliklerin kullanımı koordineli bir şekilde ilerlemeye başlamıştır. Amerika Birleşik Devletleri açısından Birinci Dünya Savaşı'na geç müdahil olması sebebiyle koordinasyon ve muharebe tecrübesinin diğer müttefik ve düşman ülkelerle karşılaştırıldığında az olduğu görülse de Amerikan birliklerinin özellikle 1918 tarihinde hem savunma hem de taarruz harekatlarında bulunduğu göz ardı edilmemelidir. Çalışmanın konusu olan İkinci Dünya Savaşı'na geldiğinde ise yukarıda bahsedildiği üzere Amerika'nın endüstriyel bir güç olmasına rağmen doktrinel açıdan oldukça tutucu ve inovasyona uzak durumda olduğu göze çarpmaktadır. Bu tutuculuk, savaşın ilk dönemlerinde Amerika'nın zırhlı birlikleri ile hava kuvvetleri arasındaki koordinasyonun sınırlı kalmasına sebebiyet vermiştir. Nitekim bu dezavantaj, Amerika Birleşik Devletleri'nin savaşın farklı cephelerinde elde ettiği tecrübeler sayesinde telafi edilmiştir. Özellikle Kuzey Afrika ve Avrupa'daki harekatlar, zırhlı ve hava unsurları arasındaki koordinasyonun gelişmesine büyük bir katkı sağlamıştır. Gelişen hava ve zırhlı unsur koordinasyonu sayesinde Amerika Birleşik Devletleri, İkinci Dünya Savaşı'nda, Batı Cephesi başta olmak üzere Müttefik Kuvvetlerin zafere ulaşmasını sağlamıştır.

Bu araştırmada konunun savaş kapsamında her yönüyle incelenebilmesi için harekatlar açısından sunulan bilgiler üç kategori üzerinde ayrılmıştır. Bunlar Amfibi çıkarma, genel kara muharebeleri ve ada savaşlarıdır. Bu doğrultu da amfibi çıkarma olarak Meşale Operasyonu ve Overlord Operasyonu'nun Neptün alt Operasyonu, ada muharebeleri olarak Iwo Jima ve Okinawa, kara muharebeleri olarak ise Kobra Operasyonu ve Bulge Muharebeleri incelenmiştir.

İlk olarak Meşale Operasyonuna bakıldığında, bu operasyonun ilk fazının Kuzey Afrika Sahillerine bir çıkarma operasyonu olması sebebiyle bu harekatın incelenen bölümünde hava ve zırhlı birlik koordinasyonu beklenildiği gibi az düzeydedir. Özellikle Kuzey Afrika'nın Mihver devletler tarafından işgali ve toprak dağılımı sebebiyle yakın hava alanların az olması, bu çıkarma operasyonu sırasında kullanılan hava unsurlarının çoğunun uçak gemileri vasıtasıyla konuşlandırılmasını gerektirmişti. Bu dönemde Amerika açısından amfibi tankların operasyonel açıdan erişilebilirliğinin az olması, harekattaki hava ve zırhlı birliklerin koordinasyonunu düşük seviyede tutmuştur. Hava ve zırhlı kara unsurları açısından bu olumsuz faktörlere rağmen çıkarma yapılan bölgenin Kıta Avrupa'sından uzak olması, Atlantik ve Akdeniz'deki Amerikan ve İngiliz gemileri sayesinde sağlanan deniz hakimiyeti,

bölgede bulunan Fransız askerlerinin yetersiz tecrübeye sahip olması, harekatın başarıya ulaşması için Müttefik Kuvvetlere büyük bir avantaj sağlamıştır. İlerleyen zamanlardaki Tunus Harekâtını da göz önünde bulundurduğumuzda bu harekatlarda hava ve zırhlı birlik koordinasyonu açısından Amerikalıların başarısız olmamasına rağmen vasat bir performans gösterdiği görülmektedir

Pasifik Cephesi'ne bakıldığında ise Amerikan kuvvetleri açısından savaşın büyük bir çoğunluğunun ada muharebeleri ve deniz savaşları üzerinden ilerlemesi sebebiyle hava ve zırhlı birlikler arasında koordinasyonun oldukça az olduğunu görülmektedir. Japon İmparatorluğu'nun 1941 sonu ve 1942'nin ilk yarısından itibaren Güney Doğu Asya ve Pasifik adalarında hakimiyetini kurması ve Amerika'nın kara birliği olarak önceliğini Avrupa'ya vermesi sebebiyle Pasifik'teki büyük muharebelerin çoğu 1944 ve 1945 tarihlerinde meydana gelmiştir. Iwo Jima gibi Pasifik'teki büyük muharebelerin çoğu ada savaşlarından oluşmaktaydı. Pasifik'in büyük bir bölge olması, hava unsurlarının yapılan muharebelerdeki havaalanlarına uzaklık sebebiyle efektifliğinin Avrupa'yla kıyaslandığında az olması, ada coğrafyalarının tank muharebelerine elverişsiz olması Pasifik'teki hava ve zırhlı birlik koordinasyonuna büyük bir darbe vurmaktaydı. Bu sebeple Pasifik Cephesi'ndeki ada muharebelerinde çoğunlukla düşman mevzilerini rahatça aşabilecek, alev tankı gibi ekipmanlar üzerinden bir zırhlı kuvvet yapılanması oluşmuştur ve hedef çoğunlukla piyadeyi desteklemek üzerine kurulmuştur. Bu sebepler yüzünden Pasifik'teki hava ve zırhlı birlik koordinasyonu oldukça azdır.

Bu tez çalışmasının ele aldığı operasyonlardan ve tarihte en çok bilinen harekatlardan birisi olan Overlord Operasyonu'nun ilk fazı olan Neptün Operasyonu veya daha bilindik adıyla Normandiya Çıkarması, birçok otoriteye göre İkinci Dünya Savaşı'nın Stalingrad Muharebesi gibi dönüm noktalarından birisiydi ve savaşın sonucunu belirleyen ana faktörlerdendi. 6 Haziran 1944 tarihinde başlatılan bu amfibi çıkarma harekâtı, o döneme kadar yapılmış en büyük harekatlardandı. Amerikan, İngiliz ve Kanadalı birlikler, Alman işgalinde bulunan Fransa'nın Normandiya Sahillerine büyük bir hava, kara ve deniz taarruzu düzenlemiş ve bu çıkartma ile savaşın başladığı 1940 yılından sonra ilk defa Müttefik Kuvvetler Batı Avrupa topraklarına geri dönmüştür. Bu harekât bir ortak operasyon olup, hava kara ve deniz unsurlarını içerisinde barındırmaktaydı. Hava ve zırhlı birlik koordinasyonu açısından bakıldığında bu çıkarma harekâtı sırasında karşılaşılan aksilikler sebebiyle sahillere

yapılan saldırılarda önümüze iyi bir tablo çıkmamaktadır. Hava unsurları bu süreç içerisinde FM 100-20'yle birlikte fiilli bağımsızlığını kazanmış olsa da yapılanmada bazı hatalar yapılmıştı. Özellikle ASP'ler tarafından istenen hava desteğinin ancak kademeli bir şekilde komuta kademesine iletilmesi, yakın hava desteğinin gücünü bir oranda kırmıştı. Yine de genel olarak bakıldığında hava kuvvetlerinin harekât içerisinde başarılı bir performans sergilediği söylenebilir. Bu başarının kaynağını Amerikan pilotların yeteneği ve tecrübesine, Amerikan uçaklarının kabiliyetlerine, hava generallerinin strateji ve taktiklerine bağlanabilir fakat buradaki ana etkenin endüstriyel güç ve nicelik olduğunun vurgulanması gerekir. Müttefik Kuvvetlerin Alman endüstri şehirlerini bombalaması ve uçak üretimi başta olmak üzere Almanya'nın üretim kapasitesine büyük bir darbe vurulması, bu saldırılar sırasında *Luftwaffe*'nin büyük bir zarar görmesi burada çok önemli rol oynamıştır. Özellikle savaşın ve bombardımanın Kıta Amerika'sını doğrudan etkilememesi, Amerikan endüstrisinin savaş sırasında zarar görmemesi ve Amerika'nın o dönemdeki en büyük endüstriyel güç olması, nicelik bakımından sadece Normandiya çıkarmasında değil genel olarak tüm savaş sürecinde Müttefik Kuvvetlere çok büyük avantaj sağlamıştır. Bu sebeple harekât sırasında USAAF'ın başarılarını mikro ölçekte değerlendirdiğimizde strateji, taktik, pilot deneyimi ve uçak kabiliyeti gibi faktörler öne çıkarken makro ölçekte bakıldığında ise endüstriyel potansiyel ve üretim kapasitesi ile karşılaşılmaktadır. Harekattaki zırhlı birliklerin rolüne bakıldığında ise Amerikan birliklerinin sahilleri koruması altına aldıktan sonra zırhlı birlikler cephe hattında ilerlerken büyük bir rol oynasa da bu birliklerin çıkarma sırasında, özellikle Omaha sahillerinde yetersiz kaldıkları söylenebilir. Hava ve deniz koşulları sebebiyle zırhlı birliklerin bazılarının sahile varamadan savaş dışı kalması ve komuta kademesindeki hatalar, çıkarma sırasında zırhlı birliklerin gücü ve kabiliyetlerini muharebe sahasına yansıtmasına engel olmuştur. Bu sebeple sadece çıkarma harekâtı ekseninden bakıldığında hava ve zırhlı birliklerin başarılı bir koordinasyon sağladığını söyleyebilmek mümkün değildir.

Çalışmada ele alınan ara operasyonlardan Kobra Operasyonu, zırhlı birlik ve hava unsurlarının birlikte kullanılmasında bir dönüm noktası olarak öne çıkmaktadır. Özellikle bu operasyonda TAC'ların muharebe sahasında aktif kullanımı, 9. TAC komutanı Quesada'nın ACC taktiğini oluşturması ve General Bradley ile birlikte bunu başarılı şekilde hayata geçirmesi, hava ve zırhlı birliklerin muharebe sahasında etkin

ve koordineli kullanımının yolunu açmıştır. Batı Avrupa Cephesi açısından Kobra Operasyonu, Amerikan ortak operasyonları için başarılı bir örnektir.

Bulge Muharebesi'nde ise Amerikan Ordusu açısından bazı sorunlar yaşanmıştır. Muharebe sırasında hava koşulları nedeniyle hava unsurlarının muharebenin bir kısmında yer almaması en büyük nedenlerden biridir. Hava başarısı açısından Bulge Muharebesi, Kobra Operasyonu'yla karşılaştırıldığında daha başarılı bir tablo çizse de hava ve zırhlı birliklerin koordinasyonu açısından Kobra Operasyonu kadar başarılı olduğu söylenemez. Özellikle kış şartları nedeniyle zırhlı araçların Kobra Operasyonu'ndaki gibi muharebe sahalarında rahat hareket edememesi, cephe hattının yarılması nedeniyle iletişim sorunlarının oluşması ve muharebenin bir kısmında hava ve kara unsurlarının İngiliz komutasına verilmesi önemli sorunlardandır. Buna rağmen General Patton'ın 3. Ordusu'nun muharebe alanına intikali üzerine Amerikalılar, 3. Ordu'daki zırhlı birlikleri ile hava kuvvetleri koordineli şekilde Alman taarruzunu durdurup karşı taarruza geçmeyi başarmıştır. Genel olarak bakıldığında, Bulge Muharebesi'nde yaşanan sorunlara rağmen Amerikan hava ve zırhlı unsurlarının başarılı biçimde birlikte hareket ettiği söylenebilir.

Araştırmanın genel bulgularına göre, İkinci Dünya Savaşı sırasında Amerika Birleşik Devletleri'ndeki hava ve zırhlı birlikler arasında bazı alanlarda sorunlu olsa da bir koordinasyonun varlığından bahsetmek mümkündür. Ada ve çıkarma operasyonlarında bu koordinasyonun başarısı tartışmalı olsa da kara operasyonlarında özellikle 1944 ve 1945 yıllarındaki muharebelerde bu iki askeri unsurun başarılı ve verimli çalıştığı iddia edilebilir. Hava kuvvetlerinin zırhlı birliklere sağladığı hava desteği yalnızca muharebe sırasında değil, muharebeden önce de gerçekleşmekteydi. Bu sayede muharebe başlamadan önce düşman birlikleri hem fiziksel hem psikolojik olarak yıpranmış halde sahaya gelmekteydi. Ayrıca bombardıman uçakları tarafından yapılan stratejik bombardımanlar sayesinde, cephe hattı gerisindeki köprüler, yollar ve tren hatlarına yapılan saldırılarla Alman birliklerinin ilerlemesi yavaşlatılmış ve güçsüz duruma düşürülmüştür. Bu destekle Amerikan zırhlı birlikleri mobilitelerini kullanarak hedef bölgeleri kontrol altına alabilmiştir. Sonuç olarak, başta Amerika olmak üzere Müttefik Kuvvetlerin İkinci Dünya Savaşı'ndan galip ayrılmasında hava kuvvetleri ile zırhlı birliklerin rolü belirleyici olmuştur. Savaş sürecinde coğrafi ve hava şartları ile komuta kademesinin tartışmalı kararları sebebiyle hava ve zırhlı

birliklerin koordinasyonuna darbeler vurulsa da özellikle Batı Avrupa Cephesi'nde mikro ölçekte hava ve zırhlı birlik unsurları zafere giden yoldaki ana vurucu etken olmuştur. Makro ölçekte ise Amerikan endüstriyel gücü, Müttefik asker sayısı ve Alman şehirlerine yapılan stratejik bombardımanlar belirleyici olmuştur. Bu araştırmada zırhlı birlikler ve hava unsurlarının Birinci Dünya Savaşı sonrası dönemde teorik ve pratik açıdan nasıl bir gelişim gösterdiği ve bunun sahaya nasıl katkı sağladığı açıklanmaya çalışıldı. Düşman endüstrisine yapılan bombardıman saldırıları dışında Amerika Birleşik Devletleri'nin endüstriyel gücüde hava kuvvetleri ve zırhlı birlikler arasındaki koordinasyona büyük bir katkı sağlamıştır. Savaşın ilk yıllarında savaşa dahil olması sebebiyle kara ve hava kuvvetleri güçsüz durumda olan Amerika Birleşik Devletleri, Pearl Harbor saldırısı sonrası savaşa dahil olmasıyla hızlı bir şekilde silahlanabilmiş ve ortak bir operasyona zemin hazırlayabilecek bir ordu yapısı kurabilmiştir. Dönemin en büyük endüstriyel gücü olması, Kıta Amerika'sının herhangi bir işgale veya saldırıya uğramaması, yüksek nüfusu, doğal kaynaklara kolay erişimi ve Ford Otomotiv gibi köklü markaları bünyesinde bulundurması sebebiyle Amerika Birleşik Devletleri bir ortak operasyon oluşturabilecek olanakları sağladı. Hava ve zırhlı birliklerin ortak operasyonlarında coğrafi durum ve cephenin konumunun bu tür operasyonlara nasıl etki ettiğine bakıldığında ise tez içerisinde incelendiği gibi bu durum değişkenlik göstermektedir. Özellikle çıkarma harekatlarında ve ada muharebelerinde doğal koşullar sebebiyle koordinasyon sıkıntıları oluşmuştur. Lakin özellikle Batı Avrupa Cephesi açısından bakıldığında kara muharebelerinde hava ve zırhlı unsurlar bazı ihmal ve pürüzlere rağmen Amerikan hava ve zırhlı birlikleri başarılı harekatlar sergilemiştir. Bu başarıdaki en önemli faktör ise endüstriyel kapasite, strateji ve taktikler, hava hakimiyetinin büyük oranda Müttefik Kuvvetlerin elinde olması, Almanya'ya düzenlenen stratejik bombardıman saldırıları ve Almanya'nın birçok cephede savaş vermesi, Amerikan komuta kademesinin başarılı kararlarıdır. Aynı zamanda savaş sürecinde kullanılan tank ve uçak modelleri de büyük bir önem taşımaktadır. Zırhlı birlikler açısından bakıldığında *M4 Sherman* ve varyasyonları tank çatışmalarında yeterli üstünlüğü tam olarak sağlayamasa da *P-47, P-51* gibi avcı-bombardıman uçakları, *A-20 Havoc* ve benzeri hafif bombardıman uçakları ve *B-25* ve *B-26* gibi orta ağırlık bombardıman uçaklarının sağladığı hava hakimiyeti ve yakın hava desteği, kara muharebelerinde belirleyici en büyük faktörlerden olmuştur.

Mevcut literatürde hava ve kara unsurlarının ayrı ayrı bir şekilde ele alınması ve bu unsurların koordinasyonu ile ilgili doktrinlerin muharebe sahasında nasıl uygulandığı ile ilgili çok fazla çalışma olmaması konunun belirlenmesinde rol oynayan faktörlerdi. Özellikle literatürde çoğunlukla yakın hava desteği veya stratejik bombardıman saldırılarının ayrı ayrı ele alınıyor olması, bu araştırma da bu iki unsura bir arada odaklanılarak konunun bütüncül bir şekilde sunulması kararında etkili oldu. Bu sayede hava ve zırhlı unsurların nasıl ve ne kadar efektif bir şekilde hareket edebildiği, hangi cephelerde ve muharebelerde nasıl başarı sağladığı detaylı bir şekilde incelenebilmiştir. Aynı zamanda hava ve zırhlı operasyonların endüstriyel tarafı araştırılmış ve endüstrinin bu koordinasyona nasıl bir etki ettiği açıklanarak endüstrinin önemi vurgulanmıştır. Konuya Türkiye açısından bakıldığında ise bu konu üzerinde Türkçe yazılmış direkt bir çalışma olmaması sebebiyle bu tezle Türkçe literatüre farklı bir yaklaşım ve katkı sağlanması amaçlandı. Bu araştırmanın eksik yönlerine değinildiğinde ise ilk olarak mevcut imkanların birincil el kaynaklardan yeteri kadar yararlanılmasına imkân vermemesi önemli bir handikaptır. Bu kaynaklara erişim sorunları nedeniyle çalışmada birincil el kaynaklar mümkün olduğu kadar kullanılmaya çalışıldıysa da tezde kullanılan kaynaklar açısından ağırlık ikincil el kaynaklardadır. Bu sebeple ikincil el kaynaklar detaylı ve farklı eserler üzerinden incelenerek araştırmaya zenginlik katılması amaçlanmıştır. Araştırmada bir tercih meselesi olmasına rağmen eksiklik olarak görülebilecek bir meselede incelenen cephelerdir. Özellikle Kuzey Afrika, Normandiya harekatlarında sadece çıkarma süreci alınmıştır. Bunun sebebiyse çıkarma harekatlarının Amerika Birleşik Devletleri için önemidir. Araştırma da kara muharebeleri Kobra Operasyonu ve Bulge Muharebesi sırasında inceleneceği için çıkarma harekatlarında sadece sahillere yapılan operasyonlar ele alınmıştır. Bu sayede araştırma Amerika Birleşik Devletleri'nin hava ve zırhlı birlik koordinasyonunu sadece kara muharebelerinde değil çıkarma operasyonlarında da nasıl hayata geçirdiği ve ne kadar başarılı olduğunu incelenmeye çalışılmıştır. Araştırmadaki bir tercih olsa da eksiklik olarak algılanabilecek bir diğer meseleyse İtalya Cephesi'nin incelenmemesidir. İtalya Cephesi'nin incelenmemesinin ana sebebi çıkarma operasyonları için Kuzey Afrika ve Normandiya'nın incelenmesi, kara operasyonları içinse Kobra ve Bulge Muharebesi'nin incelenmesidir. Bu araştırmanın devamı olarak yapılabilecek çalışmalara bakıldığındaysa daha detaylı ve derinlemesine bir araştırma ilk olarak göze çarpan konular arasında *P-47* gibi bir uçağı merkezine alan ve bu uçağın zırhlı

birliklerle nasıl koordinasyon içerisinde olduğu veya orta ağırlıktaki bombardıman uçaklarının taktiksel açıdan zırhlı birliklere nasıl bir destek sağladığı veya sağlayabileceği gibi konular öne çıkmaktadır.

Kaynakça

Saha Yönetmelikleri, Nizamnameler ve Teknik Kitapçıklar

Admiralty, Tactical and Staff Duties Division. *Battle Summary No. 39, Volume I: Operation Neptune: Landings in Normandy, June 1944*. London: Admiralty, 1947.

Committee 10. *Armor in Operation Neptune*. Kentucky: Officers Advanced Course of The Armored School, 1949.

Patton, George S. *War as I Knew It*. Boston: Houghton Mifflin Co, 1995.

United States Army Air Forces. *Pilot's Flight Operating Instructions: A-26 Invader*. Washington D.C.: U.S. Government Printing Office, 1945.

United States Army Air Forces. *Pilot's Flight Operating Instructions: P-51D Mustang*. Washington, D.C: U.S. Government Printing Office, 1945.

United States War Department. *Field Manual 100-5: Operations*. Washington D.C.: U.S. Government Printing Office, 1941.

United States War Department. *Field Service Regulations Command and Employment of Air Power FM 100-20*. 21 Temmuz 1943.

United States War Department. *Technical Manual TM 9-731B: Medium Tank M4A2*. Washington D.C.: U.S. Government Printing Office, 1943.

United States War Department. *Technical Manual TM 9-755: M18 76-mm Gun Motor Carriage and Armored Utility Vehicle M39*. Washington D.C.: U.S. Government Printing Office, 1945.

United States War Department. *TM 9-745: 90-mm Gun Motor Carriage M36B2*. Washington, D.C: War Department, 1945.

Kaynak Eserler ve İncelemeleri

Army Air Force Historical Studies, Ninth Air Force: April to November 1944. Alabama: Army Air Force Historical Office, 1945.

Beevor, Anthony. *The Second World War*. Londra: Weinden Nicolson, 2014.

Biddle, Tami Davis. "The Airplane and Warfare." In *Volume I: Theory of War and Strategy*. Carlisle PA.: Strategic Studies Institute, US Army War College, 2012.

Herder, Brian Lane. *Operation Torch 1942: The Invasion of French North Africa*. Oxford: Osprey Publishing, 2017.

Carlson, Glenn W. *The Role of Air Power in the Battle of the Bulge*. Maxwell AFB: Air University, 1999.

Carter, Donald A. *St. Mihiel, 12–16 September 1918*. Washington D.C.: Center of Military History, United States Army, 2018.

Chandler, Michael J., ve Otto P. Weyland. *USAF: Close Air Support in the Korean War*. Maxwell AFB: Air University Press, 2007.

Costello, Peter A. *A Matter of Trust: Close Air Support Apportionment and Allocation for Operational Level Effects*. Maxwell Air Force Base: Air University Press, 1997.

CSI Battle Book, *Operation Cobra: Deliberate Attack, Exploitation*. Fort Leanvenworth: Combat Studies Institute, 1966.

Dahl, Arden B. *Command Dysfunction: Minding the Cognitive War*. Kuzey Charleston: Biblioscholar, 2012.

Rembel, David G. "Battle of Bulge." In *The Army Air Forces in the World War II Europe: Argument to V-E Day: January 1944 to May 1945*, Cilt III. Haz. Wesley Frank Craven ve James Lea Cate. Washington D.C.: Office of Air Force History, 1983.

Dupuy, Trevor Nevit. *The Air War in The Pacific: Victory in The Air War*. New York: Franklin Watts, 1963.

Finze, Wolfgang. *Prussian Needle Guns: Guideline for Prospective Collectors and Shooters*. Norderstedt: BoD-Books on Demand, 2016.

Fletcher, David. *Swimming Shermans: Sherman DD Amphibious Tank of World War II*. Oxford: Osprey Publishing, 2006.

George, Robert H. "Normandy." In *The Army Air Forces in the World War II Europe: Argument to V-E Day: January 1944 to May 1945*, Cilt III. Haz. Wesley Frank Craven ve James Lea Cate. Washington D.C.: Office of Air Force History, 1983.

Gilbert, Oscar E. *Marine Tank Battles in the Pacific*. Conshohocken, PA: Combined Publishing, 2001.

Granier, Thomas R. *Analysis of Operations Cobra and the Falaise Gap Maneuvers in World War II*. Fort Belvoir, VA: Defense Technical Information Center, 1985.

Greer, Thomas H. *The Development of Air Doctrine in the Army Air Arm 1917-1941*. Washington D.C.: Office of Air History, 1985.

Halion, Richard P. *D-Day 1944: Air Power Over the Normandy Beaches and Beyond*. Washington D.C.: Air Force History and Museums Program, 1994.

Harrion, Gordon A. *The European Theater of Operations: Cross-Channel Attack*. Washington D.C.: Center of Military History, United States Army, 1993.

Harrison, Mark. "The Economics of World War 2, an Overview." In *The Economics of World War II: Six Great Powers in International Comparison*, Haz., Mark Harrison. Cambridge: Cambridge University Press, 1998.

Cate, James Lea, ve James C. Olson. "Iwo Jima." In *The Army Air Forces in World War II*, Cilt V, *The Pacific: Matterhorn to Nagasaki*. Haz. Wesley Frank Craven ve James Lea Cate. Washington D.C.: Office of Air History, 1983.

Jenkins, Ryan. *World War 2: The Famous Tank Battles That Defined WWII*. Charleston: CreateSpace Independent Publishing Platform, 2014.

Kohn, Richard H ve Joseph P. Harahan. *Condesended Analysis of The Ninth Air Force: In The European Theater of Operations*. Washington, D.C: Office of Airforce History, 1984.

Lewis, Michael. *Close Air Support: World War I through World War II*. Maxwell Air Force Base: Air University Press, 1997.

Taschner, Maj Michael J. *Examples of Airmindedness from America's First Operational Air Campaign: The St. Mihiel Offensive, 1918*. Maxwell AFB: Air Command and Staff College, 1997.

McFarland, Stephen. *A Concise History of the U.S. Air Force*. Washington D.C.: Air Force History and Museums Program, 1997.

Uyar, Mesut. *Savaş ve Ordu: Ordu Bilgisi*. İstanbul: Yeditepe Yayınları, 2023.

Murray, Williamson. *Combined and Joint War During World War II: The Anglo-American Story*. Tokyo: National Institute for Defense Studies, 2014.

Newland, Samuel J., ve Clayton K. S. Chun. *The European Campaign: Its Origins and Conduct*. Washington D.C.: U.S. Army War College Press, 2011.

Parker, Danny S. *To Win The Winter Sky: The Air War Over The Ardennes, 1944-1945*. Conshohocken, PA: Combined Books, 1994.

Pogue, Forrest C. *Supreme Command: The European Theater of Operations*. Washington, D.C: Center of Military History, United States Army, 1989.

Taylor, Francis, E. *A House Built on Sand: Air Supremacy in US Air Force History, Theory, and Doctrine*. Washington D.C: Air University Press, 2020.

Mayock, Thomas J. "The North African Campaigns." In *The Army Air Forces in World War II*, Volume II, *Europe: Torch to Pointblank, August 1942 to December*

1943. Haz. Wesley Frank Craven ve James Lea Cate. Washington D.C.: Office of Air Force History, 1983.

Rodgers, Douglas C. *Heavy Bombers in the Close Air Support Mission: Has Their Time Come Again?* Fort Leavenworth, KS: School of Advanced Military Studies, United States Army Command and General Staff College, 1993.

Trest, Warren A. *Air Force Roles and Missions: A History*. Washington D.C.: United States Air Force, 1998.

West, Andrew. *Birinci Dünya Savaşı*. Çev. Selçuk Uygur. İstanbul: Kronik Kitap, 2022.

Yenne, Bill. *Operation Cobra and the Great Offensive: Sixty Days That Changed the Course of World War II*. New York: Pocket Books, 2004.

Zaloga, Steven J. *Tank Battles of The Pacific War 1941-1945*. Hong Kong: Osprey Publishing, 1995.

Zaloga, Steven J. ve George Balin. *D-Day Tank Warfare: Armored Combat in the Normandy Campaign June-August 1944*. Hong Kong: Concord Publications, 1994.

Zaloga, Steven J., ve Bryan Tony. *Operation Cobra 1944: Breakout from Normandy*. Oxford: Osprey Publishing, 2001.

Zaloga, Steven J., ve Howard Gerrard. *Battle of the Ardennes 1944: St Vith an the Northern Shoulder*. Oxford: Osprey Publishing, 2004.

Zaloga, Steven J., Dennis Peter, ve Howard Gerrard. *Battle of the Bulge 1944: Bastogne*. Oxford: Osprey Publishing, 2004.

Makaleler

Anderson, Eric. “The Dawn of American Armor: The U.S. Army Tank Corps in World War I.” *On Point* 21, no. 4 (2016): 6-14. http://www.jstor.org/stable/26365509.

Bechthold, Michael. “The Development of an Unbeatable Combination: US Close Air Support in Normandy.” *Canadian Military History*, no. 8 (1999): 10-17. https://scholars.wlu.ca/cmh/vol8/iss1/2/.

Clark, Mark Edmond. “The German Army’s Operation ‘LÜTTICH’: A 1944 Approach to an Air Land Battle Strategy.” *U.S. Army Center of Military History*, no. 28 (1993): 36-37. http://www.jstor.org/stable/26304137.

Eaten, George B. “General Walter Krueger and Joint War Planning, 1922–1938.” *Naval War College Review* 48, no. 2 (1995): 91-94. http://www.jstor.org/stable/44642772.

Egeli, Sıtkı. “Hava Gücünün Tarihi Gelişimi: Nitelikler, Bileşenler, Görevler ve Etkinlik Açısından Bir Değerlendirme.” *Güvenlik Stratejileri Dergisi* 17, no. 39 (2021): 603–638. https://doi.org/10.17752/guvenlikstrtj.1001299.

Fowle, Barry W. “The Normandy Landing.” *U.S. Army Center of Military History*, no. 30 (1994): 1-8. http://www.jstor.org/stable/26304197.

Fowler, Delbert M. “Close Air Support.” *The Military Engineer* 52, no. 30 (1960): 1-461.

Fox, Sarah Jane. “The Evolution of Aviation in Times of War and Peace: Blood, Tears, and Salvation.” *International Journal on World Peace* 14 (2014): 52. http://www.jstor.org/stable/24543707.

Garner, Johnson. “Forgotten Progress: The Development of Close Air Support Doctrine Before World War II.” *Air Power History* 46, no. 1 (1999): 6-49. http://www.jstor.org/stable/26288856.

Greenhous, Brereton. “Close Support Aircraft in World War I: The Counter Anti-Tank Role.” *Aerospace Historian* 21, no. 2 (1974): 84-88. http://www.jstor.org/stable/44525586

Johnson, Lloyd W. “Tactical Aircraft in World War II.” *National Defense Industrial Association Ordnance* 35, no. 184 (1951): 266. http://www.jstor.org/stable/45359732.

Kirkpatrick, Charles E. “Joint Planning for Operation Torch.” *The US Army War College Quarterly: Parameters* 21, no. 1 (Bahar 1991): 73-77. doi:10.55540/0031-1723.1601.

LePore, Herbert P. “In the Sky: A History of Liaison Aircraft and Their Use in World War II.” *U.S. Army Center of Military History*, no. 17 (1990): 30. http://www.jstor.org/stable/26302917.

Lucas, Edward R., ve Thomas A. Crosbie. “Evolution of Joint Warfare.” In *Handbook of Military Sciences*, Haz., A. Sookermany. Bahar 2021.

Manzo, Louis A. “Morality in War Fighting and Strategic Bombing in World War II.” *Air Power History* 39, no. 3 (1992): 37-48. http://www.jstor.org/stable/26272238.

Marks, Andrew. “The M4 Sherman Medium Tank.” *On Point* 19, no. 3 (2014): 14-15. http://www.jstor.org/stable/26364194.

Morgan, Thomas D. “D-Day at Normandy Revisited.” *Army History*, no. 36 (1996): 30-52. http://www.jstor.org/stable/26304560.

Morgan, Thomas D. “The Industrial Mobilization of World War II: America Goes to War.” *U.S. Army Center of Military History*, no. 30 (1994): 30-31. http://www.jstor.org/stable/26304207.

Murray, Williamson. “The Evolution of Joint Warfare.” Washington D.C.: National Defense University, 2002.

Rein, Chris. “From ‘Observation’ to ‘Tactical Reconnaissance.’” *Air Power History* 63, no. 1 (Spring 2016): 34-35. https://www.jstor.org/stable/26276705.

Rockenbach, S.D. “American Tanks.” *The Military Engineer*, no. 85 (1923): 305-306, 37.

Sullivan, John J. “The Botched Air Support of Operation Cobra.” *Parameters* 18, no. 1 (1988): 97-99. doi:10.55540/0031-1723.1509.

Winton, Harold R. “Airpower in the Battle of the Bulge: A Case for Effects-Based Operations?” *Journal of Military and Strategic Studies* 14, no. 1 (2011): 9-17.

Tezler

Collett, Jonathan. “Airpower: The Decisive Force That Won the Ardennes Campaign.” Yüksek Lisans Tezi., Auburn Üniversitesi, 2017.

Cox, Gary C. “Beyond the Battle Line: US Air Attack Theory and Doctrine, 1919–1941.” Yüksek Lisans Tezi., Air University, 1996.

Gooderson, Ian Robert. “Allied Close Air Support: 1943-1945.” Yüksek Lisans Tezi., King’s College, 1994.

Maj. Michael Taylor. “Operational Art Within a Large-Scale Combat Operation: Operation Cobra.” Yüksek Lisans Tezi., General Staff College, 2019.

Mets, David R. “A Companion for Aspirant Air Warriors: A Handbook for Personal Professional Study.” Doktora Tezi., Air University, 2010.

Web Kaynakları

AFV Database. “M26 Pershing.” Erişim tarihi 25 Ocak 2025. http://afvdb.50megs.com/usa/m26pershing.html.

D-Day Info. “Operation Cobra.” Erişim tarihi 29 Nisan 2024. https://d-dayinfo.org/en/operation-overlord/operation-cobra/.

GlobalAir. “Aircraft Specifications.” Erişim tarihi 25 Mayıs 2025. https://www.globalair.com/aircraft-for-sale/specifications?specid=1159.

La Segunda Guerra. “Topic 9637.” Erişim tarihi 5 Şubat 2025. https://www.lasegundaguerra.com/viewtopic.php?t=9637#google_vignette.

National Museum of the U.S. Air Force. “Douglas A-20G Havoc.” Erişim tarihi 24 Mayıs 2025. https://www.nationalmuseum.af.mil/Visit/Museum-Exhibits/Fact-Sheets/Display/Article/196256/douglas-a-20g-havoc/.

Project Gutenberg. Erişim tarihi 10 Nisan 2025. https://www.gutenberg.org/files/49080/49080-h/49080-h.htm.

PsyWarrior.com. “Battle of the Bulge Leaflet.” Erişim tarihi 7 Şubat 2024. https://www.psywarrior.com/BattleofBulgeLeaf.html.

The Ohio State University, Origins. “Torch: Allied Invasion of French North Africa, 1942.” Erişim tarihi 21 Mayıs 2025. https://origins.osu.edu/read/torch-allied-invasion-french-north-africa-1942.

Total Military Insight. “Casualties and Losses on D-Day.” Erişim tarihi 29 Nisan 2024. https://totalmilitaryinsight.com/casualties-and-losses-on-d-day/#Allied_Forces_Casualties.

U.S. Embassy in Russia. “World War II Allies: U.S. Lend-Lease to the Soviet Union, 1941–1945.” Erişim tarihi 2 Şubat 2025. https://ru.usembassy.gov/world-war-ii-allies-u-s-lend-lease-to-the-soviet-union-1941-1945/#:~:text=Totaling%20%2411.3%20billion%2C%20or%20%24180,common%20enemy%20%E2%80%94%20bloodthirsty%20Hitlerism.%E2%80%9D.

Warfare History Network. “Normandy Breakout.” Erişim tarihi 21 Mayıs 2025. https://warfarehistorynetwork.com/article/normandy-breakout/.

World War II Aviation Museum. “Republic P-47 Thunderbolt.” Erişim tarihi 26 Mayıs 2025. https://www.worldwariiaviation.org/aircraft/republic-p47-thunderbolt.