

Çanakkale Deniz Savaşı'nın Kapanmayan Hesabı: Türk Mayınları ve İngiliz Uçakları

Emin KURT*

Özet

18 Mart 1915 Çanakkale Boğaz Savaşı öncesi İngiliz uçakları tarafından boğazın mayınlardan temizlendiğine dair rapor verildiği Türk tarih araştırmalarında genel kabul görmüş bir olgu. Yazılı kaynaklar açısından bakıldığında; aslında ortada kapanmamış bir hesap yok. Türk kaynakları; 18 Mart saldırısı öncesi İngiliz uçaklarının boğazın mayınlardan temizlendiğine dair rapor verdiğinde hem fikir. Hatta İngiliz kabine belgelerini kaynak olarak kullanan Türk kaynakları bile bu tezi savunuyor. İngiliz tarafında ise Birinci Dünya Savaşını inceleyen hem deniz hem de hava tarihi kaynaklarında bu tür bir bilgiye ulaşmak imkânsız.

Türk mayınları ve İngiliz uçakları arasındaki bu ilişkinin ne zaman ve kimin tarafından ilk kez gündeme getirildiğini tespit etmek ise neredeyse imkânsız. İlk kaynağa ulaşmayı amaçlamayan birçok çalışma, bu bilgiyi bulduğu ilk kaynaktan yineleyip duruyor. Bu durum geniş bir araştırma kaynağına sahip olan Çanakkale Muharebeleri konusunda araştırmacıyı dipsiz bir kuyuya sevk ediyor.

18 Mart Çanakkale Boğaz Savaşında İngiliz uçakları ve Türk mayınları arasındaki bu ilişkide incelenmemiş araştırılmamış tek kaynak şüphesiz ki o İngiliz havacıları barındıran Ark Royal uçak gemisinin harekât raporlarıdır. Bu raporlar incelenmeden "İngiliz uçakları boğazın mayınlardan temizlendiğine dair rapor verdiler" sonucuna ulaşılması mümkün değildir.

Bu çalışmada 18 Mart Çanakkale Boğaz Savaşı sırasında İtilaf Devletlerinin tek hava gücünü teşkil eden Ark Royal uçak gemisinin harekât raporları, bu gemide görev alan İngiliz havacıların anıları incelenecektir. İngiliz havacıların böyle bir rapor verip vermediği ve Türk mayınlarının tespiti hakkında üst komuta kademesine ilettiği bilgi ve keşifler tespit edilemeye gayret edilecektir. 100 yılı aşkın bir süredir, incelenme gereği duyulmayan ancak savaşın sonucuna direkt etkisi olan bu konu açıklığa kavuşturulmaya çalışılacaktır.

Anahtar Kelimeler: Çanakkale Muharebeleri, Uçak, Tayyare, 18 Mart, Ark Royal.

The Unfinished Account of the Dardanelles Naval War: Turkish Mines and British Aircrafts

* Dr. (E)Hv.Alb., MSÜ Misafir Öğretim Görevlisi, eminkurt1971@gmail.com.

Abstract

It is a generally accepted fact in Turkish historical studies that British planes reported that the strait was cleared of mines before the Battle of the Dardanelles on March 18, 1915. From the point of view of written sources; in fact, there is no account that has not been closed. Turkish sources agreed that British planes reported that the strait had been cleared of mines before the March 18 attack. Even Turkish sources, using British cabinet documents as a source, defend this thesis. On the British side, it is impossible to find such information in both naval and air history sources that examine the First World War.

It is almost impossible to determine when and by whom this relationship between Turkish mines and British aircraft was first brought to the agenda. Many studies that do not aim to reach the first source keep repeating this information from the first source they find. This situation leads the researcher into a bottomless pit on the subject of the Gallipoli Campaign, which has a large research literature.

The only unexplored and unexamined source in this relationship between British aircraft and Turkish mines in the Battle of the Dardanelles on March 18 is undoubtedly the operation reports of the Ark Royal aircraft carrier, which was hosting those British aviators. Without examining these reports, it is impossible to conclude that "British planes reported that the strait was cleared of mines".

In this study, the operation reports of the Ark Royal aircraft carrier, which was the only air force of the Entente States during the Battle of the Dardanelles on March 18, and the memories of the British aviators who took part in this ship will be examined. Efforts will be made to determine whether the British aviators gave such a report and the information and discoveries conveyed to the top command about the detection of Turkish mines. This issue, which did not need to be examined for over 100 years, but had a direct impact on the outcome of the war, will be tried to be clarified.

Keywords: Gallipoli Campaign, Aircraft, Airplane, March 18, Ark Royal.

Giriş

Çanakkale Muharebeleri'nin üzerinden 100 yıldan fazla zaman geçti. 9 Ocak 1916 günü Seddülbahir'i terk eden son İngiliz askeri olan 3. Tümen Komutanı Korgeneral Sir Frederick Stanley Maude'nin saat 03.45'te kıyıdan ayrılması ile birlikte Çanakkale Muharebeleri yazılmaya ve tartışılmaya başlandı. Hatta bu uğurda denizleri kurutacak kadar mürekkep, ormanları bitirecek kadar kâğıt kullanıldığını iddia etmek yersiz olmayacaktır. Bu savaş o kadar derinlemesine incelendi ki savaşın deniz ve kara muharebelerinin yanında hemen hemen her muharebe sahası, neredeyse her katılımcı millet ve toplum için ayrı ayrı birçok çalışma yapıldı. Türk askeri tarih yazımı kadar dünya askeri tarih yazımı içinde de en çok incelenen konulardan birisi haline geldi.

Bu kaynak bolluğunun içinde ezber halini alan aradan geçen 100 yıldan fazla süreye rağmen irdelenmeyen tek konu ise İngiliz uçaklarının verdiği iddia edilen "Boğaz

mayınlardan temizlendi” raporu oldu. Birinci Dünya Savaşı’ndaki İngiliz deniz ve hava hareketlerini inceleyen İngiliz resmi yayınlarında bu konu neredeyse hiç gündeme getirilmez ve değinilmezken, Türk kaynaklarında sık sık kullanılan bir gerçeklik haline dönüştü. Bu konu Türk kaynaklarında o kadar çok yineleni ki; ilk kimin tarafından ve hangi kaynak kullanılarak ifade edildiği imkânsız hale geldi. Hatta İngiliz Kabinesinin resmi arşivlerine atıf yapan çalışmalarda bile konu yineleni.

Çanakkale Muharebeleri ve Türk mayınları konusunda incelenmeyen tek kaynak; İngiliz havacılarının verdikleri keşif raporları oldu. 18 Mart Boğaz Savaşı sırasında İtilaf Donanmasının tek hava gücünü barındıran Ark Royal ve onun havacılarının verdikleri raporlar görmezden gelindi veya ilgi gösterilmedi. Hâlbuki gerçeğin anahtarı Ark Royal’in görev raporlarında saklı olabilir.

Ark Royal ve İlk Görev Uçuşları

Ark Royal, 7.450 ton ağırlığında, 366 feet¹ boyunda, 50 feet genişliğinde ve 18 feet yüksekliğindedir. Bu geminin tasarımı gümünüz uçak gemilerinde normal kabul edilen birçok standardı içermektedir. Uçak gemisi inşaatı için çeşitli kriterlerin değerlendirilmesi ve zaman kazanılması için bir ticaret gemisinin uçak gemisine dönüştürülmesine karar verildi. Blyth gemi şirketinin yük gemisi olarak inşaatına başladığı gemi, 1913’de satın alınarak uçak gemisine dönüştürüldü. Gövdenin ortasında yer alan motor ve kazanlar arka tarafa alındı. Köprü de mümkün olduğunda geriye kaydırıldı. 130 feet uzunluğunda uçuş güvertesi elde edebilmek için orijinal güverte kavsi çıkartıldı. Geminin taşıyacağı uçaklar, yedek parçalar ve yakıt, normal bir gemi yükünden hafif olacağından ve denize uçak indirip alma işlemini kolaylaştırmak amacıyla borda yüksekliğinin azaltılabilmesi için gemiye ilave safra konuldu. Geminin en alt güvertesi, 150 feet uzunluğunda, 45 feet genişliğinde ve 15 feet yüksekliğindeki 5 numaralı güverte uçak hangarı olarak düzenlendi. Hangar yangına karşı güvence teşkil etmesi için hücresel su tankları ile çevrildi.²

6.000 libre³ kaldırabilen buharlı iki vinç geminin her iki yanına yerleştirildi. Uçak bombaları, torpil başlıkları ile torpil gövdeleri ve küçük çaplı silah ve mühimmatlar için ayrı birer depo oluşturuldu. Gemi o zamana kadarki en uzun uçuş pistine sahipti. Ancak 11 deniz mili gibi düşük bir hıza sahip olması, kuvvetli bir rüzgâr olmadıkça uçuş pistinde uçak kalkışını desteklemedi. Bu nedenle gemide uçuş güvertesi deniz uçaklarının görece hazırlanmasında kullanıldı. Ark Royal’in iyi donanımlı atölyeleri ona mobil deniz hava üssü olarak önemli bir yetenek kazandırdı.⁴ Bazı araştırmacılar, dünya kabulünün aksine Ark Royal’in uçak gemisi olmadığını, üzerinden kara uçaklarının inip kalkamadığı için uçak taşıyıcı gemi olduğunu iddia etmektedir.⁵ Dönemin teknolojik zorlamaları gereği,

1 Bir feet 30,48 santime karşılık gelen İngiliz ölçü birimidir.

2 David Hobbs, *British Aircraft Carriers: Design, Development and Service Histories*, Seaforth Publishing, Yorkshire 2013, s.19-23.

3 Bir libre 450 grama karşılık gelen İngiliz ağırlık birimidir.

4 Aynı yer.

5 İbrahim Bülent Yılmaz, *Hava Güçlerinin Görsel Verilerle Desteklenmiş Nispi Güç Analizi*, (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi) Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Ankara 2019.

kara uçakları Ark Royal'in 130 feet uzunluğundaki pistinden kalkış yapabiliyorlardı, ancak köprünün geminin kış tarafında bulunması nedeniyle iniş yapmaları imkânsızdı. Karadaki bir meydana veya denize inmek zorundaydılar. Bir uçak gemisi olarak planlanmasına ve inşa edilmesine karşılık Ark Royal uçak gemisi olarak değil, uçak taşıyıcısı olarak görev yaptı.⁶

1 Şubat 1915 gece yarısı Ark Royal, Sheerness Limanı'ndan denize açılarak Çanakkale rotasına girdi.⁷

Ark Royal, 12 Şubat saat 11.00'de Malta'ya ulaştı.⁸ Gemi içeriğinde; altısı deniz,⁹ ikisi kara¹⁰ olmak üzere sekiz uçak bulunuyordu.¹¹

Tüm yabancı yazarların ortak kanaatine göre: Ark Royal ile birlikte Çanakkale cephesine gelen uçakların durumu harekâta katkı sağlamaktan uzaktı. Gemide bulunan üç Sopwith Type 807 deniz uçağı; 100 beygir gücünde Monosoupape motoruyla donatılmıştı, ne dalgalı ve çalkantılı bir denizde ne de düşük motor güçleri nedeniyle, sakın, rüzgârız bir havada kalkış yapabiliyorlardı. İki Wight A.I. uçağı da 200 beygir gücünde Canton Unne motorunun güçsüzlüğü nedeniyle aynı durumdaydı. Gemide görev yapabilecek

6 Ark Royal, 1918'den sonra da görev yapmaya devam etti. 1930'da gemi güvertesine mancınık takılarak güverte uçuşlarında eğitim amacıyla kullanılmaya başlandı. Deniz uçaklarının gemiye alınıp indirilmesi için geliştirilen sistemlerin test edilmesinde de kullanılan geminin ismi, 1934 yılında "Pegasus" olarak değiştirildi. İkinci Dünya Savaşı boyunca uçak taşıyıcısı olarak görev yapan gemi, 1946 yılında sivil gemiye dönüştürülmesi için satıldı ve "Anita 1" ismini aldı. Dönüşümü tamamlanamayan gemi 1950 yılında hurdaya ayrıldı.

7 The National Archives (TNA), Air 2009/207/20/7, s.1, 2. Bundan sonrası atıflarda "AIR 2009/207/20/1" kısaltması ile kullanılacaktır.

8 AIR 2009/207/20/1, s.2.

9 Deniz uçağı olarak 200 beygir gücünde Samson motoruna sahip Short S.87 Admiralty Type 135 (136 seri numaralı) uçağından bir tane mevcuttur. İki kişilik itici pervaneye sahip Wight A.I. Improved Navyplane (172 ve 173 seri numaralı) uçağından iki tane bulunuyordu. Yine iki kişilik Sopwith Admiralty Type 807 (807, 808 ve 922 seri numaralı) deniz uçağından ise üç tane vardı.

10 Bu uçaklar tek kişilik, 80 beygir gücünde Gnome motora sahip olan Sopwith Tabloid uçaklarıydı.

11 H. A. Jones, The War in the Air: Being the Story of The Part Played in the Great War by the Royal Air Force, Vol.:II, Clarendon Press, Oxford 1928, s.10. Bazı eserlerde Ark Royal'de beş deniz uçağı bulunduğu bilgisi verilmektedir. Mazlum Keyüsk, Türk Havaacılık Tarihi, 1914-1916, İkinci Kitap Birinci Cilt, Hava Basımevi, Eskişehir 1951, s.63. Bazı eserlerde Ark Royal ile birlikte Sopwith Schneider modeli dört kara uçağına geldiği bilgisi verilmektedir. Cenk Avcı, Çanakkale Cephesi'nde Hava Savaşları, Gnkur. Basımevi, Ankara 2009, s.17. Zafer Toprak, model belirtmeden Ark Royal'in iki kara ve beş deniz uçağına sahip olduğunu yazmaktadır. Zafer Toprak, "Bir Çağa Damgasını Vuran Savaş: Çanakkale Harbi", Haluk Oral, *Arburnu 1915, Çanakkale Savaşı'ndan Belgesel Öyküler*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2007, s.11-35. Alptekin Tartıcı, Ark Royal'in dört uçağı olduğunu ve Çanakkale'ye gelir gelmez dördünün de uçuş denemesi yaptığını iddia etmektedir. Alptekin Tartıcı, "Çanakkale Muharebelerindeki Hava Harekâtının Askerî Stratejiye Etkileri", Stratejik Bakış, Arel USAM e-Dergi, Cilt:1, Sayı:4, Nisan 2021, s.33-38. Erdal Korkmaz, hazırladığı makalenin 145. Sayfasında Ark Royal'in uçak sayı ve tiplerini doğru aktarırken bir sonraki sayfa da, takip eden paragrafta, Ark Royal'in beş deniz uçağına sahip olduğunu belirtmektedir. Erdal Korkmaz, "Çanakkale Muharebeleri Ekseninde Tarafların Hava Güçlerinin Analizi", On Beşinci Askerî Tarih Sempozyumu Bildirileri, (21-27 Mart 2015), Genelkurmay Basımevi, Ankara, s.145-146.

durumda olan tek uçak ise Short Type 135 deniz uçağıydı.¹²

Çanakkale Cephesi'nde görev yapan İngiliz havacılar arasında keşif ve ateş tanzimi gibi özel görevler için eğitimli personel bulunmadığı, bu nedenle kilosuna hafif olan denizci asteğmenler arasından gönüllü olanlara bu görevlerin yüklendiği İngiliz kaynaklarında da belirtilmektedir.¹³

1-12 Şubat arasında ve 15-16 Şubat'ta denizde seyir halinde olan Ark Royal, 17 Şubat 1915 günü saat 06.10'da Bozcaada'ya ulaştı.¹⁴ Sopwith Tabloid kara uçaklarının konuşlandırılması için Bozcaada'da uygun bir alan bulunmadığı için bu uçaklar kullanılamadı. Uçuş Komutanı H.A. Williamson ve Pilot Teğmen G.R. Bromet saat 17.30'da ilk keşif ve bombardıman görevi için havalandı.¹⁵ 4.000 ila 5.000 feet¹⁶ irtifadan boğaz istihkâmlarının keşfi yapıldı. Dış savunma kalelerini inceledi ve kıyı boyunca boğazın üç-dört mil yukarısında top bataryalarını aradı. İngiliz havacılar; Carden'in hâlihazırda sahip olduğu giriş kaleleri hakkındaki bilgileri doğrulayan ve ayrıca Tekke Burnu çevresinde birçok yeni siper kazıldığını gösteren bir rapor hazırladılar. Kumkale'ye atılan 20 libre ağırlığındaki bomba kale duvarına isabet ederken, Seddülbahir'e atılan bir diğer bomba ise denize düştü. Görev dönüşünde uçağın gövdesinde yedi mermi deliği ve motorunda bir mermi çekirdeği tespit edildi. Ark Royal'den gönderilen bir numaralı operasyon raporunda aynı gün üç uçağın daha keşfe gönderilmek istendiği, iki uçağın motor arızası nedeni ile bir uçağın da denizin dalgalı olması nedeni ile göreve gidemediği bilgisi verilmiştir.¹⁷

Amiral Carden'in Çanakkale Boğazını zorlamak için ümitlenerek beklediği Ark Royal, dört görev denemesinden sadece birisinde başarılı olabildi. Bu durum İngiliz hava gücünün beklentileri karşılama konusunda ne kadar yeterli olabileceği hakkında bir fikir vermeliydi. Ama dikkate alınmadı.

12 Jones, *age.*, s.10. Aynı bilgiler resmi Türk yayınlarında da yer almaktadır. Ajun Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi*, c.II, 1916-1916, Hv.K. Basımevi, Ankara 2009, s.85-86.

13 Jones, *age.*, s. 76.

14 *AIR 2009/207/20/1*, s.2. Bazı Türk kaynaklarında Ark Royal'in 16 Şubat'ta Çanakkale'ye ulaştığı bilgisi yer almaktadır. Sterling Michael Pavelec, *Airpower Over Gallipoli 1915-1916*, Naval Institute Press, Annapolis, Maryland 2020, s.34; Avcı, *age.*, s.17; Yavuz Kansu, Sermet Şenöz, Yılmaz Öztuna, *Havacılık Tarihinde Türkler*, c.I, Hv.K.K.İğni Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Etimesgut 2006, s. 190-192. Bazı Türk Arşiv belgelerinde 17 Şubat tarihinde İngiliz uçaklarının keşif yaptığı yazılı olsa da konu İngiliz belgeleri ile çelişmektedir. *ATASE, BDH; K:4669, D:H-12, F:1-50*. Aynı bilgi Türk Hava Kuvvetleri tarihini anlatan eserlerde de mevcuttur. Kurter, *age.*, s.87. Enis Şahin, Ark Royal'in Çanakkale'ye ulaşması ile birlikte İtilaf hava gücünün ulaştığı uçak sayısı hakkında abartılı şu bilgilere yer vermektedir: "*İngilizler 25 kara uçağı, Fransızlar 8 kara, 2 de deniz uçağı kullanma avantajına sahip olmuşlardı. Müttefik kuvvetler ana gemilerinde ki 12 uçakla birlikte toplam sayı 42'ye ulaşmıştı.*" Enis Şahin, "Kronolojik Çanakkale Savaşları Tarihi (3 Kasım 1914 - 9 Ocak 1916)" Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi, Yıl: 2009, Cilt:25, Sayı:73, s.115.

15 Bazı Türk kaynaklarında ise Ark Royal uçak gemisinden iki uçak havalandığı bilgisi yer almaktadır. Genelkurmay Başkanlığı, *Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi* (Haziran 1914-25 Nisan 1915), V. Cilt I. Kitap, Genelkurmay Basımevi, Ankara 2012, s.94.

16 Bazı Türk kaynaklarında bu uçuşun 1.300 metre irtifadan yapıldığı ve Gromet'in Yüzbaşı rütbesinde olduğu bilgisi verilmektedir. Avcı, *age.*, s.19.

17 *AIR 2009/207/20/1*, s.2.

Bu yeni icadı görmek için sabırsızlanan Carden gemiye gelerek yetenekleri hakkında bilgi aldı. Gemi Komutanı Clark-Hall kendisine yazılı bir özet sundu. Belgede deniz uçağı tipleri ayrıntılı bir şekilde anlatılıyordu. Her deniz uçağının etkili menziline gösteren elle çizilmiş bir tablo da belgeye eklenmişti. Ancak Clark-Hall deniz uçaklarının kolayca arıza yaptığı veya denizin durumuyla güçlü rüzgârların deniz uçağı üzerindeki etkisi gibi zaaflardan söz etmedi.¹⁸

Ark Royal'in pilotları keşiflerin raporlanması için eski bir haritayı kullandılar. Yabancı tarihçilerin genel kabulü; ellerindeki tek haritanın doğru olmadığı yönündedir. İngiliz Hava Kuvvetleri'nin resmi tarihçisi H.A. Jones bu konuyu şu sözlerle aktarmaktadır:

"Havadaki rasıt, harekâtın ilk günlerinde İtilaf kuvvetlerinin sahip olduğu tek haritadan yarımdayı incelediğinde, çok geçmeden, ana özellikler doğru bir şekilde gösterilse de, yerdeki çok sayıda kıvrımın ve nehirlerin, en iyi ihtimalle yaklaşık olarak ve çoğu zaman yanlış olarak verildiğini gördü. Bazı önemli özellikler tamamen atlanmıştı. Örneğin, elli ila yüz yarda genişliğinde ve üç mil kadar uzanan, yüz feet yüksekliğinde uçsuz bucaksız kıyıları olan devasa Zığındere'deki yarlar belirtilmemişti bile. Ve bu uçurum, harekâtta hayati taktik özelliklerden birini kanıtlayacaktı. Haritaların tamamen güvenilmezliği, uzun süre, keşif yapmaya ve ateş yönlendirmesini bildirmeye çağrılan havacılar için ciddi bir engeldi."¹⁹

Harita 400 x 400 yarda²⁰ ölçülerine sahip karelere bölünmüştü. Haritanın üst ve altında, soldan başlayarak harfler bulunuyordu. A'dan Z'ye kadar İngiliz alfabesi harfleri sıralandıktan sonra devamında aynı harfle 2A, 2B şeklinde, 3S'ye kadar devam ediyordu. Haritanın sağ ve solunda üstten başlamak üzere her bir kare 4'den 98'e kadar işaretlenmişti.²¹ Yerde önemli bir şey gören rasıt, bunu raporuna bu kodları kullanarak geçiriyordu. İlk önce harf kodu, sonra rakam kodu belirtilmekteydi. Örneğin; Namazgâh Tabyası; 3D.40 koordinatında yer alıyor. Kumkale ise K.81 koordinatında bulunuyor. "D.66 karesinde sahile yakın üç top bulunan mevzi, U.36'dan 37'ye kadar toprak çalışması, ancak silahlar görülemedi"²² raporundaki D.66 Tekke burnunun kuzey doğunda bulunan top mevziisini tanımlıyordu. U.36 ve U.37 ise Piren Ovası'nın batısındaki burnu belirtmekteydi.

Gemilerden Türk bataryalarına yapılan top ateşinin yönlendirmesinde telsiz-telgraf kullanıldı ve ateş yönlendirmesi Mors kodları ile yapıldı.

"Bir rasıttan beklenen Mors anahtarıyla önce merminin hedefin ne kadar önüne veya arkasına, sonra da ne kadar sağına veya soluna düştüğünü bildirmektir. Bunun için kısaltılmış basit bir alfanumerik dizi kullanılıyordu: "A.150 O. B.200 L." merminin hedefin 150 yarda ilerisine ve 200 yarda soluna düştüğü anlamına geliyordu. Bu bilgi ateş eden gemideki simafor²³ veya lamba işaretiyle onaylanıp gözlemciye tekrarlanıyordu. Bu çoğunlukla işe

18 Hugh Dolan, Gallipoli Air War: The Unknown Story of the Fight for the Skies Over Gallipoli, Macmillan 2013, s.22-23.

19 Jones, *age.*, s.2.

20 Bir yarda 0,9144 metre uzunluğa tekâmül eden İngiliz uzunluk birimidir.

21 Harita için bkz.: Ek-1.

22 AIR 2009/207/20/1, s.6.

23 İngilizce karşılığı "Semaphore" olup, denizcilikte her iki elde bulunan ve genelde Kırmızı sarı renklere sahip flamalarla yapılan iletişim şeklidir.

yaramayan zahmetli, hataya açık ve zorlu bir işlemdi."²⁴

Yarbay Frederick Sykes²⁵, savaşın çok ileri tarihlerinde hazırladığı bir raporda gözlemcilerin karşılaştıkları zorluklardan bahsetmektedir:

"Hava gözlemi için atmosfer harika bir şekilde açık olsa da, denizden gelen parlak ve kumlu ülkenin geniş alanları, gözlemcilerin görme yetilerinde ciddi bir baskıya neden oluyor - özellikle de bunlardan çok azı çalışmalarında daha önce eğitim almıştı."²⁶

Mayınlar Hakkındaki Keşif Raporları

Ark Royal'de görev yapan İngiliz pilotlarının Türk mayınları ile ilgili ilk keşif raporu Çanakkale'deki dış tabyaların bombalandığı 19 Şubat tarihine aittir. Uçuş Komutanı Williamson ve Pilot Teğmen Bromet tarafından gerçekleştirilen uçuş, saat 11.20'de²⁷ başladı. Görevi Cornwallis gemisinin Orhaniye Tabyasına yapacağı bombardıman ateş yönlendirmesi yapmaktı. Uçak bir saat boyunca gemi ile hedefi arasında ileri geri uçmasına ve gemiye yönlendirme vermesine rağmen gemiden cevap alamadı. Cornwallis gemisi Orhaniye Tabyasının bombardıman görevi Vengeance gemisine bıraktı. Daha sonra ışıldak ile uçağa tabyalarda hasar keşfi yapması emredildi. İngiliz havacılar, Orhaniye, Kumkale ve Seddülbahir'deki toprakların faal olduğunu tespit etti. İngiliz havacılar hava şartlarının çok iyi olmasına karşılık boğaz girişinde hiç mayın görmediklerini ve deniz uçaklarının mayın keşfi için uygun olmayabileceğini rapor etti.²⁸ Türk kaynakları, gemi ile uçak arasında iletişim güçlüğünden habersiz oldukları için Orhaniye Tabyasına yapılan bombardımanın uçak yönlendirmesi ile yapıldığını yazmaktadır.²⁹ Mayınlar ilgili bu ilk gözlemlerde İngiliz havacıların uçakların mayın keşfi için uygun olmadığını belirtmeleridir. Şüphesiz ki bu önemli yorum; ya gözden kaçtı ya da görmezden gelindi.

Türk mayınları hakkında bilgi içeren ikinci keşif rapor ise 1 Mart 1915 tarihlidir. Müttefik Donanmanın Türk tabyalarını bombardımanı sırasında Ark Royal Seddülbahir'e kadar gelerek Vengeance gemisine yaklaştı. Saat 12.55'de bir uçak havalandırılarak boğazın güney kıyılarındaki bataryaların ve seygar toprakların keşfi yapıldı. İngilizlerin "Narrows"³⁰ olarak isimlendirdikleri Darboğaz'da mayın olması muhtemel 17 nesne

24 Dolan, *age*, s.33-34.

25 Haziran 1915'de Çanakkale'deki İngiliz hava birimlerini incelemekle görevlendirilen Yarbay Sykes, daha sonra Albay rütbesine yükseltilmiş ve Çanakkale'deki İngiliz hava birliklerinin komutanlığına getirilmiştir. Hayatı ve çalışmaları için bakınız: Eric A. Ash, *Sir Frederick H. Sykes and the Air Revolution-1912-1918*, (Yayımlanmamış doktora tezi) Calgary Üniversitesi, Alberta 1995.

26 TNA, AIR 1/669/17/122/788, *Aircraft in Dardanelles Report by Col Sykes*, s.4. Bundan sonraki atıflarda "AIR 1/669/17/122/788" kısaltması ile kullanılacaktır.

27 İngiliz arşiv belgesinde uçağın kalkış saati "11.2 olarak verilmiştir.

28 AIR 2009/207/20/1, s. 2; 6; Jones, *age*, s.12-13.

29 Avcı, *age*, s.19; Kansu, vd., *age*, s.194; Kurter, *age*, s.87.

30 İngilizce kitaplarda "Narrows" olarak geçen yer, Çanakkale Boğazı'nın en dar yeri olan Çanakkale ile Kilitbahir arasındadır. Türk tarih yazımında kendine has bir isim kazanmamış, özellikle çeviri kitaplarda Narrows karşılığı olarak "Boğaz'ın en dar yeri" tanımlamasıyla anıla gelmiştir. Buradan itibaren "Narrows" yerine "Darboğaz" kullanılacaktır.

tespit edildi. Diğer iki keşif görevi ise uçaklarda yaşanan sorunlar nedeniyle uçulamadı.³¹ Binci Dünya Savaşı sırasındaki İngiliz hava harekâtını kaleme alan H.A. Jones eserinde Darboğaz'da tespit edilen nesnelere muhtemelen mayın olduğunu belirtmektedir.³² Bu keşif ile muhtemelen birinci hat mayınları İngiliz havacılar tarafından görülmüş olmalıdır.

Türk mayınları 3 Mart günü yine İngiliz havacılarının keşif raporlarında yer aldı. O Çarşamba günü yapılan bombardımanda rüzgâr kuzeydoğudan fırtına şiddetinde esiyordu. Daha sonra hafifledi. Ark Royal, 12.30'da Boğaz girişine hareket etti. Teğmen Douglas ve Astsubay Brady, 19 numaralı uçuş emrini³³ yerine getirmek için 13.50'de havalandı. 15.35'e kadar ortalama 2.500 feet irtifadan gerçekleştirilen görev sırasında sabit ve hareketli bataryaları, torpil kovanlarını keşfettiler ve mayın olması muhtemel 14 nesnenin varlığını bildirdiler³⁴.

Bu görev uçuşuna Türk tarafında şahitlik eden Deniz Teğmen Şakir, İngiliz uçağının uçuşunu Türk mayınları ile bağdaştırdı ve günlüğüne şu cümleleri not etti:

Deniz Teğmen Şakir, o gün defterine şunları yazdı:

*"Bugün etrafsizlice, düşman her halde öğleden sonra taarruz edecek. Saat 11.30 da düşman meçhul bir semte ateş yağdırıyor. Etraf açıldı. 13.30 da iki İngiliz gemisi ve bir torpido içeri girerek, Dardanos ve Rumeli ile Anadolu yakasındaki obüsler üzerine ateş açtılar. Baş düşmanı olan Dardanos, üç mermi attı. Gemiler çekilip gittiler. Saat 17,15 te bugün düşman tayyareleri hayli faaliyette, üç defa keşif yaptılar. Her halde denizdeki mayınları görmek istiyorlardı."*³⁵

8 Mart günü Queen Elizabeth'in ateşini yönlendirmek için Ark Royal, Bozcaada'dan Boğaz girişine geldi. 09.45'de görev verilen uçak denizin kabarması nedeni ile havalanmadı. Denizin durulmasından sonra Pilot Teğmen Whitehead ve Rasit Teğmen Strain, Wight A.I uçağı ile havalandı. Whitehead ve Strain, 1.700 feet yükseklikte uçarak görevi saat 12.10'da tamamladı. Görev süresince Ark Royal ve Usk gemisi ile telsiz-telgraf irtibatı sağlanmış olmasına rağmen bölgedeki 1.000 feet yüksekliğindeki alçak bulutlar nedeniyle ateş yönlendirmesi yapılamadı. Uçak tespit edebildiği top ve mayınların yerlerini kroki üzerinde rapor etti.³⁶

Rasit Teğmen Harry Strain bu uçuşu defterine şu sözlerle aktardı:

"Çok keyifli bir gündü, hava aydınlanınca Gökçeada'ya ve Çanakkale Boğazı civarındaki tepelere kar yağdığı görüliyordu. Biz de kendi işimizi kendimiz yapalım deyip uçağa atladık ve Çanakkale Boğazı'nın girişine yöneldik. Her yanımızda obüs ve sahra topu mermileri

31 AIR 2009/207/20/1, s.3.

32 Jones, *age.*, s.15.

33 Ark Royal'in 5 numaralı Operasyon Raporunda; uçağa 19 numaralı uçuş emrinin verildiği belirtilmiş olmasına rağmen, Uçuş Raporunda görev numarası 12 olarak yazılmıştır.

34 AIR 2009/207/20/1, s.3, 8.

35 Şakir Tunççapa, Çanakkale Harbi Hatıralarım, Dz.K. Deniz Basımevi, İstanbul 1958, s.93.

36 AIR 2009/207/20/1, s.5, 10; Jones, *age.*, s.18.

patlıyordu... 172 No'lu deniz uçağıyla havalanmıştık, Anadolu kıyısında keşif yaptık ve sahra top çukurlarıyla dolu aralıksız siperler tespit ettik. Her iki kıydan sürekli top ateşi vardı, biz de bunlara Dardanos Tabyasına bir bomba ve yakınlarındaki bir kampa bir miktar çivi atarak cevap verdik.”³⁷

13 Mart'ta yapılan ilk uçuşun hemen ardından Pilot Teğmen Bremet ve Asteğmen Park keşif görevine çıktı. Ark Royal'in göreve başlamasından bu yana en kapsamlı keşif raporunu düzenleyen ikili, uçuşa 09.40'da başladı ve 2.500 feet irtifadan gerçekleştirdikleri görevi, 11.10'da tamamladı. Boğaz hattı boyunca tabyaların hasar durumunu, limanları, top mevzilerini, askeri birliklerin yerlerini gözlemlədiler. Daha önce Kepez Feneri ile Soğandere arasında tespit edilmiş olan mayınları tekrar keşfettiler. Bu bölgede 13 mayın sayıldı. Çanakkale ve Kepez arasında başka mayınlar da gözlemlendi.³⁸

14 Mart tarihinde Pilot Teğmen Bremet ve Rasit Teğmen Brown'a keşif görevi verildi. 46 Numaralı görev emrinde “Boğazdaki mayın tarlalarına özel dikkat gösterilmesi” emredildi. Keşif görevi; 08.58 ile 10.15 saatleri arasında gerçekleştirildi. Raporlarında mayın hatlarının ayrıntılarına yer verdiler:

“Mayınlar — Bulunan mayınların bir krokisi ektedir. Daha önce 2G.63'te bildirilen beyaz bir şamandıraya benzeyen izole nesne hala yerinde. 2N.56'nın kuzey-batı köşesi ile 2T.60'nin güneydoğu köşesi arasında yer alan 11 mayın hattı.

Not. — Bu hattın münferit mayınları, tam olarak üzerinde mayınların işaretlendiği Amiral Gemisinde tutulan orijinal harita işaretlenmemiş olabilir.

2N.59'da izole edilmiş bir Mayın.

Not: - Bu mayın, 11 mayın hattı ile ilişkili olarak aynı konumdadır, çünkü daha önce 2Q.57'de tek mayın tarlasının Soğandere Nehri ile Kepez Burnu arasında olduğu bildirilmiştir.

3C.46 ila 47 arasında muhtemelen bir şamandıra olan beyaz bir nesne.

Asya kıyısına yakın Kepez Burnu yakınlarında dört mayın, 2Z.54, 3A.52, 3A.51 ve 3B. 50.

Beş mayın içeren bir hat, Sarı Sığlar Koyu'nun kuzeybatı ve güneydoğu yönüne uzanan 3F.17, 3G.18 ve 3H.19' Mesudiye'nin enkazının güneyine uzanan beş mayın hattı.

Kanalın ortasına doğru güney-doğu yönünde 13 No'lu Kalenin altından eşit aralıklarla sıralanmış beş mayın.

³⁷ Dolan, *age*, s.29.

³⁸ AIR 2009/207/20/1, s.14, 15.

Saphir³⁹ — Nagara Burnunun güneyinde Fransız denizaltısını kaldırmak için kurtarma operasyonları sürüyor gibi görünüyordu.

Gemiler - Dardanel Koyunda iki kruvazör ve iki torpido gemisi görüldü. Küçük bir buharlı gemi, Soğandere Nehrinin ağzında kıyıya yakın duruyordu.

Kaleler. — 13 [Rumeli Mecidiye Tabyası], 16 [Rumeli Hamidiye Tabyası] ve 17 [Namazgâh Tabyası] numaralı kaleler hasarsız görünüyör.⁷⁴⁰

15 Mart 1915 tarihinde Ark Royal'ın komutanı Clark-Hall tarafından Deniz Havacılık Departmanı'na gönderilen görev raporunda; bir gün önce (14 Mart) mayın hatlarının belirlenmesine yönelik yapılan keşif uçuşları nedeniyle Amiral Carden tarafından tebrik edildikleri belirtilmektedir. Komutan raporuna denize 18 feet ve daha derine gömülmüş mayınların tespitinde büyük başarı elde edildiğini de eklemiştir. Raporun devamında; yapılan uçuşlarda rasit tarafından dürbün ve harita kullanıldığında mayınlar ile sabit ve seyyar bataryaların tespitinde büyük başarı elde edildiği vurgulanırken, tek kişilik uçaklarla yapılan görevlerde aynı başarının elde edilemediği belirtilmektedir. İlave olarak 135 seri numaralı Short Type 135 uçağının ve 161 numaralı Wight A.I uçağının takviye olarak gönderilmesi talep edilmektedir.⁴¹

15 Mart günü Pilot Teğmen. Bromet ve Rasit Teğmen Strain, 08.00 ile 09.20 saatleri arasında 3000 feet irtifadan yaptığı keşif uçuşunda Boğaz'daki mayın hatlarını keşfetti ve tespit edilen mayınların ayrıntılı bir haritasını raporuna ekledi. Bu uçuşta Ark Royal uçak gemisinin yakınına deneme amacıyla dökülen mayınlarında havadan görünürlüğü denendi. Yapılan uçuşta, sırasıyla 5, 10 ve 18 feet derinlikteki mayınların, sırasıyla 1.000, 1.500 ve 3.000 feet yükseklikten görüldüğü tespit edildi. Rapora ışık ve deniz koşullarının mayınların görülmesi için çok elverişli olduğu da eklendi. Tespit edilen mayınların görünümünün Çanakkale Boğazı'nda görülen mayınların görünümüne benzerliği de vurgulandı.⁴²

Bu uçuşa da şahitlik eden Deniz Teğmen Şakir, İngiliz uçağını yine Türk mayınları ile ilişkilendirdi: "*Bugün düşmanda bir faaliyet yok, bir tayyare Çanakkale'ye kadar gelip geri döndü. Yine mayın hatlarını tetkik etmiş olacak, gece yarısından sonra iki defa mayın taramaya geldiler, fakat bir iş yapamadılar.*"⁴³

Rasit Teğmen Harry Strain bu uçuştan sonra Queen Elizabeth zırhlısına gitti.

39 Fransız Denizaltısı. Fransız Deniz Kuvvetleri'nde görev yapan Emeraude sınıfına ait denizaltıydı. I. Dünya Savaşı sırasında faaliyet gösteren Saphir, Yüzbaşı Henri Fournier komutasında 28 Ocak 1915 günü Çanakkale Boğazı'na girdi. Bir süre sonra geminin seyir pusulasının bozuk olduğu görüldü. Daha sonra kumsala saplanan denizaltı, buradan kurtulduktan sonra Nara Burnu yakınlarındaki Köse Burnu Kalesi'nin 200 metre kadar açığında yüzeye çıktı. Yakınlardaki İsa Reis gambotu ve Nusret mayın gemisi denizaltıya ateş açtı. Denizaltı batarken denize atlayan 13 denizci söz konusu gemiler tarafında sudan alındı, içinde kalan 14 kişi ise yaşamının yitirdi.

40 AIR 2009/207/20/1, s.15-16.

41 AIR 2009/207/20/1, s.13.

42 AIR 2009/207/20/1, s.16.

43 Tunççapa, age., s.13.

Burada Amiral Carden ve kurmaylarından yüz yüze talimatlar aldı. Carden, yardımcısı Tuğamiral John de Robeck ve Kurmay Başkanı Komodor Roger Keyes ile uzun bir toplantı yaptı. Amiral, Harry'nin haritada mayından temiz olarak işaretlediği kanaldan muharebe gemileri göndermeyi planlıyordu. Daha sonra Queen Elizabeth'ten gelen bir mesajla, karakol gemileriyle balıkçı tekneleri tarafından önceki gece herhangi bir mayın bulunup bulunmadığını tespit etme talimatı verildi, bu çerçevede bilinen mevkiilerin üstünde dört uçuş yapıldı. Harry Strain; pilotlardan bilgi alıp raporunu yazdıktan sonra krokileri Carden'e teslim etti. Mayınlı sahalar, topçu bataryaları ve tabyalar tek bir kâğıt üzerinde dikkatle işaretlenmişti. Harry mayından temiz iki rota işaretlemişti. Birinci rota Gelibolu'ya, yani Avrupa sahiline 800 yarda mesafedeydi, ikinci rotaysa tam ortada bir kanal oluşturuyordu. Harry bu geçitlerde: "... Hiçbir mayın görülmediğini, dolayısıyla temiz olduğunu, donanma haritalarına 'Hiçbir mayın görülmediğine' dair not düşüldüğünü, mayın bulunmadığı için donanma kurmaylarının riske girmeye istekli olduğunu,"⁴⁴ vurguladı.

16 Mart'ta boğazdaki mayın hatlarının keşfine devam edildi. Pilot Teğmen Bremet ve Rasit Teğmen Brown'a 53 Numaralı Uçuş Emri ile mayın tarlalarını bulma görevi verildi. Saat 11.21'de yükselen havacılar 2.500 feet irtifada uçtular. 11.21'deki inişlerinden sonra keşif raporunu düzenlediler:

"Daha önce 8N.57 tarafından rapor edilen güneydoğu yönünde sıralanmış 11 mayından 10'u hâlâ yerlerinde olup aşağı yukarı önceki konumlarında bulunuyorlar. Bu sıranın güneyinde ayrı bir mayın görülmedi. Bu hattın kuzeyindeki mayınlar o bölgedeki sağanak yağmur nedeniyle incelenemedi. Dün ve bugün tespit edilen mayınların konumlarının işaretlendiği harita ektedir."⁴⁵

17 Mart tarihinde Pilot Teğmen Douglas ve Rasit astsubay Brady, saat 10.50 ile 12.11 saatleri arasında 2.500 feet irtifadan keşif uçuşu gerçekleştirdi. Mayın hatlarının keşfine yönelik bu uçuşta yağmur başlayana kadar görünürlüğün iyi olduğu rapor edildi. Havacılar daha önce keşfedilen mayın hatlarının yerlerinde durduğunu ve yağmurun başlamasından sonra mayınların görülemediğini rapor ettiler.

"Dün Soğandere Nehri'nin güneydoğusundaki bildirilen 10 mayından sadece yedisi şu anda yerinde ve kıyıya yakın olanlar girişe doğru sürüklenmiş görünüyor. Yüzeyde görüntü verirler ve çok derin görünmezler. Bunların güneyinde veya Akyarlar⁴⁶ dışında hiçbir şey gözlenmedi. Kepez Burnu açıklarında dört mayın ve Mesudiye'nin güneyinde kuzeybatı ve güneydoğuda uzanan Sarı Sığılar Koyu'nda dört mayın. 13 numaralı limandan güneydoğuya doğru akan mayın görülmemiş, bu mahalde bir buharlı tekne var. Soğandere Nehri açıklarında her zamanki gibi karakol gemisi. Görünüşe göre hastane gemisine benzeyen büyük vapur, iki bacası beyaza boyanmış ve Dardanel Körfezi'nde dört küçük tekne. Kurtarma operasyonları hala Saphir'de devam ediyor gibi görünüyor. Darboğaz'ın kuzeyinde mayın tarlası incelenmedi."⁴⁷

44 Dolan, age., s.39-40.

45 AIR 2009/207/20/1, s.17.

46 Metinde "White Cliff" ismiyle verilmiştir. Arazi yapısı göz önüne alındığında; burada bahsedilen bölgenin Cevat Paşa Bataryasının bulunduğu yer olması gerektir.

47 AIR 2009/207/20/1, s.17.

Çanakkale Deniz Savaşı'nı konu alan ve İngiliz arşiv belgelerine atf yapan bir çalışmada şu bilgi verilmektedir:

“18 Mart harekâtından bir gün önce 17 Mart günü Bozcaada yakınlarına demirleyen İngiliz Ark Royal uçak gemisinden kalkan Birleşik Filo'ya ait deniz uçakları, Karanlık Liman üzerinde yaptıkları keşif uçuşları sonucunda bölgede yine hiçbir mayına rastlanmadığını, bölgenin tamamıyla temiz olduğunu bildirmişlerdir.”⁴⁸

İngiliz uçakları tarafından 13 Mart'tan 17 Mart'a kadar her gün mayın tarlası keşifleri yapıldı ve bu uçuşların hiçbiri Kepez Körfezi'nin batısındaki mayınları rapor etmedi, ancak bu bölge ile Darboğaz arasında birçok mayın görüldü. Havadan görünürlüğü test etmek için, mayınlar Ark Royal yakınlarında batırıldı ve her bir gözlem için beş, on ve on sekiz feet derinliklerde, 1.000, 1.500 ve 3.000 feet yükseklikten incelendi. Her seferinde oldukça net görüldüler. Her mayın keşfine çıkmadan önce, havacılar deneysel olarak batırılan mayınların üzerinde uçarak, her değişen zaman ve gün için görünürlüğü test ettiler. Elbette, belirli bir noktada olduğunu bildiğiniz mayınları tespit etmek çok farklı bir şeydi. Özellikle hızlı akan boğazın sularına nazaran, durgun bir denizin içinde mayınları görmek kolaydı. Böylesine mutlak bir olumsuzluk, herhangi bir hava gözlemcisinin kapasitesinin ötesindedir. Yine de, Erenköy koyunda birbirini izleyen beş gün boyunca düzenli uçurulan uçaklarla bir mayın tarlasının keşfedilme şansının yüksek olduğu iddia edilebilir.⁴⁹

Türk kaynakları ısrarla Ark Royal'in uçakları tarafından mayınların temizlendiği raporunu vermektedir. Kaynaklarda, yapılan keşif uçuşlarından boğazın mayından temizlendiği raporu verildiği belirtilmekte ve bu rapor sonrasında dördüncü ve son aşamaya geçilerek; Kepez burnu gerisinde kalan tabyalar da susturulacak ve boğaz geçilerek, İstanbul önüne yol verileceği belirtilmektedir.⁵⁰

Burada belirtilmelidir ki İngiliz havacılar tarafından verilmiş “Boğaz mayınlardan temizlendi” raporu yoktur. Yukarıda belirtildiği gibi mayınlar havadan tespit edilmiş, haritalar işlenmiş ve Amiral Carden'e ulaştırılmıştır. Kaderin bir yargısı olarak tespit edilemeyen sadece Erenköy Koyu'na Nusret mayın gemisinin döktüğü mayınlardır. Bu durum Boğaz hattına dik şekilde dökülmüş olan mayınlara odaklanmaktan kaynaklanabilir. Bilindiği üzere Erenköy Koyu'na dökülen mayınlar kıyıya paralel döşenmiştir.

Birinci Dünya Savaşı'nın bitiminden ve İstanbul'un işgal edilmesinden sonra kurulan bir komite tarafından Çanakkale Muharebelerinin her yönünü inceleyen bir komite kuruldu. Komite tarafından hazırlanan rapor; “*Mitchell Raporu*” olarak bilinmesine karşılık resmi adı “Çanakkale Boğazı'na Yapılan Taarruzları ve Düşman

48 Figen Atabey, “İngiliz Belgelerinde Çanakkale Muharebeleri'nin Deniz Harekâtı”, *Askerî Tarih Araştırmaları Dergisi*, Yıl: 8, Ağustos 2010, Sayı: 16 Özel Sayı, s.161. Enis Şahin, İngiliz uçaklarının mayınların temizlendiğine dair raporu 15-16 Mart tarihlerinde verdiğini belirtmektedir. Şahin, *agm.*, s.121. Zafer Toprak, İngiliz uçaklarının 18 Mart sabası keşif uçuşuna çıktığı ve mayınları göremediği bilgisini vermektedir. Toprak, *agm.*, s.11-35.

49 Jones, *age.*, s.44.

50 Avcı, *age.*, s.91; Kurter, *age.*, s.91.

Savunmalarını İncelemekle Görevlendirilen Heyet *Raporu*”dur. Bu rapor içinde Türk mayınları ile ilgili olarak; mayın tarlaları ile ilgili raporların güvenilirliğine vurgu yapıldı ve genel olarak ağ şamandıralarına veya yüzeye çok yakın birkaç mayına atıfta bulunulduğu değerlendirildi.⁵¹

Sterling Michael Pavelec, birleşik Donanmanın 19 Mart'taki yenilgisinden üç nedenden dolayı İngiliz havacılarının sorumlu tutulamayacağını iddia etmekte ve Erenköy Körfezinde İngiliz uçakları tarafından mayın aranmadığını belirtmektedir.

“İlk olarak, ilk uçuş, operasyondan iki saat sonra 10.30'da kalktı. Sakin denizin ve rüzgârın olmadığı güzel bir gün, ancak deniz uçaklarının fırlatılmasını engelleyen koşullar, uçakları denizde tuttu. İkincisi, Erenköy Körfezi'ndeki mayınlar gözlem alanlarının dışındaydı; gözlemciler onları orada aramıyorlardı. Üçüncüsü, resmi Türk tarihine göre, mayınlar 17/18 Mart Müttefik deniz saldırısından önceki gece tesadüfen döşendi. Bu nedenle, gözlemciler onları saldırı gününden önce arıyor olsalar bile görmezlerdi. Pilotlar ve gözlemciler hatalı değildi: başlamak için çok kusurlu bir plandı.”⁵²

Pavelec'in yorumu, analiz hataları kadar bilgi hataları da içermektedir. İlk olarak Birleşik Donanma'nın ölümcül ateşi, kendinin iddia ettiği gibi, saat 08.30'da değil, 11.30'da başladı ve Ark Royal'den ilk uçak saat 10.35'de havalandı. Dolayısıyla planlandığı şekilde ateş başlamadan önce uçak havalanmıştı. Bir diğer hatası, birçok yabancı kaynağın iddia ettiği gibi Nusret mayın gemisi tarafından Erenköy Körfezi'ne dökülen mayınların 17/18 Mart akşamı, yani saldırıdan hemen önce döşendiğidir. Pavelec bu bilgiyi “Resmi Türk tarihine” dayandırarak hatasını büyütmektedir. Mayınların 7/8 Mart gecesi döküldüğü bilinen bir gerçektir. Pavelec'in haklı olduğu tek konu Erenköy Körfezi'ndeki mayınların İngiliz uçakları tarafından taranmadığıdır.

Bitmeyen Tartışma: Uçaklar ve Mayınlar

18 Mart 1915 yenilgisinde mayınların ve uçakların ne dereceye kadar rol oynadığı çok tartışıldı. Türk tarafında karar kesindi: uçaklar boğazın mayınlardan temizlendiğine dair rapor vermişlerdi. Ancak karşı tarafta, İngiltere'de bu tartışmalar ve araştırmalar bitmedi.

Çanakkale Muharebeleri sırasında Ark Royal'de rasıt ve istihbarat subayı olarak görev yapan Harry Strain ile 30 Mayıs 1923 tarihinde görüşme yapan Nervey isimli bir İngiliz yetkilisi bir rapor hazırladı. Nervey raporunda; Strain, deniz uçağı keşiflerinin başarısızlığının birçok nedene dayandırılabilceğini söyledi. İlk olarak telsiz-telgraf kullanımındaki deneyimsizlikten ve Ark Royal'de sadece iki takım telsiz-telgraf olduğu için bunların uçaktan uçağı nakledilmesi nedeniyle arızalar yaşandığını belirtti. Sonuç olarak uçaklar ve gemiler arasında iletişim sorunu yaşandı. İkinci olarak, başlangıçta

51 TNA, CB 1550, *Report Of The Committee Appointed To Investigate the Attacks Delivered On And The Enemy Defences Of The Dardanelles Straits*. s.30-31. Bundan sonraki atıflarda “CB 1550” kısaltması ile kullanılacaktır.

52 Pavelec, *age.*, s.44-45.

bombardıman gemilerinin topçu subayları ile rasıtlar arasında ciddi bir güvensizlik vardı ve her ikisinin arasında neredeyse hiç irtibat bulunmadığını belirtti. Sonuç olarak, gözlemciler tarafından verilen düzeltmelere çok az dikkat edildi. Ayrıca, Türkler, İngiliz gemilerinin demirleme şamandıralarının yerlerini doğru olarak hesapladılar ve bir sonraki gemi bombardımanında gemileri etkili bir ateş altına aldılar. Bu, dolaylı olarak gemilerin yaptığı bombardımanın zorluğuna çok büyük ölçüde katkıda bulundu.⁵³

Harry Strain, mayın tarlaları ile ilgili soruda; Çanakkale Muharebelerini inceleyen Komite'nin raporunda yer alan "mayınları görmenin imkânsız olduğu" görüşüne katılmadığını belirtti. Bu bağlamda, belirli bir bölgede özel mayınların çeşitli derinliklerde batırıldığını ve tüm pilotlara, mayın keşfi yapmadan önce gündün güne su görünürlüğünü test etmek için boğaza giderken oradan geçmeleri talimatı verildiğini belirtti.

18 Mart'ta tüm hasarı veren Asya kıyılarına yakın 11 numaralı mayın tarlasındaki dört mayının 14 Mart'ta havadan tespit edildiği de soruldu. Strain bu soruya; rasıtlar tarafından mayın görülmediğine dair tüm raporların, boğazın mayınların görülmesine olan olumsuz etkisinin vurgulanarak verildiğini belirtti ve Ark Royal'in görev raporundaki bilgilerin bu konuyu açıklığa kavuşturmakta faydalı olabileceğini ilave etti.⁵⁴

Bu görüşmeden rahatsızlık duyan ve söylediklerinin yanlış anlaşılabilir olabileceğinden şüphe duyan Harry Strain, 11 Haziran 1923 tarihinde bir mektup yazarak İngiliz Hava Kuvvetleri'ne gönderdi. Mektubuna 16 ve 17 Mart tarihli kişisel günlüğünde yer alan bilgileri ve kendisinin yaptığı keşifte tespit ettiği mayınlara ait bir krokiye de yer verdi.

Strain mektubunun başında, özellikle Kilitbahir'in güneyindeki mayın tarlası başta olmak üzere diğer mayın tarlalarını gösteren daha büyük bir krokiyi bulamadığını belirtiyor ve gönderdiği mektupta mayın tarlası ile ilgili açıklamalarda bulunuyor. Kendisinden önce yapılan keşif uçuşunda havadan görülen mayınların kırmızı renkle işaretlendiğini ve kendisinin gördüğüne nazaran mayınların güney yönünde uzakta çizilmiş olduklarını fark ettiğini ifade ediyor. Kendisinin gördüğü mayınların doğru yerlerini çarpı ile işaretlediğini belirtiyor. Kepez Burnu açıklarında fazladan tespit ettiği iki mayını ilave ettikten sonra tüm mayınları amiralliğe bildirildiğini ekliyor. Kroki üzerinde Kepez bataryaları ile Soğandere arasında kurşun kalemle işaretlenen iki mayın hattının keşfinin başka bir rasıt tarafından yapıldığını, kendisinin bu mayın hattını göremediğini ancak bu durumun mayınların orada olmayacağı anlamına gelmediğini belirtiyor. Harry Strain, mektubunda mayın keşifleri ile ilgili çok önemli bir konuyu gündeme getirdi: "*Herhangi bir yerde mayın göremememizin orada mayın olmadığını garanti etmediğini her zaman özenle belirttik.*"⁵⁵

53 TNA, AIR 1/726/137/5, Interview with Strain, s.3. Bundan sonraki atıflarda "AIR 1/726/137/5" kısaltması kullanılacaktır.

54 AIR 1/726/137/5, s.4.

55 TNA, AIR 1/726/137/3, Jock Strain 16 and 18 March 1915, s.9. Bundan sonraki atıflarda "AIR 1/726/137/3" kısaltması ile kullanılacaktır.

Strain burada 17 Mart tarihinde yapılan keşif raporuna atıf yapıyor. Geriye dönüp, 18 Mart tarihli rapora baktığımızda:

“Dün Soğandere Nehri'nin güneydoğusundaki bildirilen 10 mayından sadece yedisi şu anda yerinde ve kıyıya yakın olanlar girişe doğru sürüklenmiş görünüyor. Yüzeyde görüntü verirler ve çok derin görünmezler.

Bunların güneyinde veya Akyarlar⁵⁶ dışında hiçbir şey gözlenmedi.

Kepez Burnu açıklarında dört mayın ve Mesudiye'nin güneyinde kuzeybatı ve güneydoğuda uzanan Sarı Sığlar Koyu'nda dört mayın.”⁵⁷

Strain mektubunda tespit hatlarının bilgilerini içeren iki paragraf arasında yer alan “hiçbir şey gözlenmedi” ifadesinin, orada mayın olma riskini göze alan personel tarafından “mayın görülmedi” olarak anlaşıldığını ifade etti.

Harry Strain, mektubunun devamında, aynı gün Queen Elizabeth gemisinde yaptığı görüşmeye yer verdi:

“Carden, de Robeck ve Keyes ile yaptığım görüşmeyi net bir şekilde hatırlıyorum: Son ikisi tarafından yakından incelendim. Carden neredeyse hiç rol almadı. Raporumdan hatalı bir görüş oluşturdularsa, açıkça sorumluluk benimdir, ancak bu durumda övgü almamalı, ne bir Üstün Hizmet Haçı⁵⁸ ile ödüllendirilmeli ne de Robeck ve Keyes ile gelecek 18 ay boyunca güven koşullarında çalışmalıydım.”

Strain'e göre; amiraller, rapor edilen mayınların temizlendiği bilgisi ile birlikte, daha önce taranan, sık sık üzerinde uçulan ve hiçbir şey görülmediği rapor edilen, Bouvet, Oecon ve Irresistible'in mayına çarptığı yeni mayın tarlasında muhtemelen mayın olmadığı konusunda kendilerini ikna ettiler ve risk aldılar. Temizlenmiş bir alanı⁵⁹ kullanacaklarını değerlendirerek Türklerin burayı tekrar mayınladığını savaştan sonra öğrendiklerini de dile getirdi.⁶⁰

Mektubunu sonuna, 14-18 Mart tarihleri arasına ait Ark Royal'in telsiz-telgraf kayıtlarının yardımcı olabileceğini düşündüğünü de ilave etti. Çünkü keşif raporlarının daha havadayken telsiz-telgraf ile gönderildiğini ve aynı akşam ayrıntıları ile yazılı olarak da teslim edildiğini ekledi. Savaş sırasında Ark Royal'in komutanı Clark-Hall'un halen Kraliyet Hava Kuvvetleri Kurmay Okulu'nda olduğunu ve yardımcı olabileceğini de ilave etti.⁶¹

56 Daha önce de belirtildiği gibi, Boğazın iki yakasında da sahilde Akyarlar mevcuttur. Arazi yapısı göz önüne alındığında burada bahsedilen bölgenin Cevat Paşa Bataryasının bulunduğu yer olması gerekir.

57 AIR 2009/207/20/1, s.17.

58 Distinguished Service Cross (DSC), İngiliz madalyası, düşmana karşı aktif operasyonlar sırasında örnek bir yiğitlik gösterenlere verilen üçüncü seviye bir nişandır.

59 Nusret'in mayın döktüğü Erenköy Koyunu kast ediyor.

60 AIR 1/726/137/3, s.10

61 Aynı yer.

Sonuç

Mayınlar ve İngiliz uçakları özelinde konu incelendiğinde; Çanakkale Boğazı'ndaki Türk mayınlarını gözlemleyen İngiliz havacılarının tespit edebildikleri mayınları rapor ettikleri, bu mayınlarında özel bir haritada işaretlendiği ve komuta kademesinin bilgilendirildiği bir gerçekliktir.

İngiliz havacıların sık sık “*Mayın görülmediği bildirilen yerde mayın olmayacağı anlamı çıkartılmamalıdır*” minvalindeki ifadeleri de dikkate değerdir.

Henry Strain'in mayın bulunmayan bir koridor vurgusunda bulunduğu net olarak anlaşılmaktadır. Ancak bu bilgi 18 Mart Çanakkale Boğaz saldırısını planlayan ve komuta eden amiraller tarafından “*boğaz mayından temizlendi*” olarak anlaşılmış ve kabul edilmiş olabilir.

Diğer bir konu ise bir deniz imparatorluğu ve ana vurucu gücü donanma olan İngiltere'nin donanmanın başarısızlığını gizlemek için suçu; dönemin tam güvenilmeyen ve yeterliliğini ispat etmemiş havacılığa yüklemiş olabileceklidir.

Türk mayınları ile İngiliz havacılarının raporları incelendiğinde: uçakların böyle bir rapor vermediği açıkça anlaşılıyor. Ya Harry Strain'in ifade ettiği gibi mayın bulunmayan bir bölge için kullandığı “*Mayın görülemedi*” ifadesi yanlış anlaşılıp tüm boğaz için algılandı, ya da amiraller riski göze aldı.

Kaynaklar

Arşivler

Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Daire Başkanlığı Arşivi (ATASE), Birinci Dünya Harbi Koleksiyonu (BDH)

Imperial War Museums – IWM (İngiliz Kraliyet Savaş Müzeleri)

The National Archives-TNA (İngiliz Ulusal Arşivi)

Kitaplar

Ash, Eric A. (1991), Sir Frederick H. Sykes and the Air Revolution-1912-1918, (Yayımlanmamış Doktora Tezi) Calgary Üniversitesi, Alberta 1995.

Avcı, Cenk, Çanakkale Cephesi'nde Hava Savaşları, Gnkur. Basımevi, Ankara 2009.

Dolan, Hugh, Gallipoli Air War: The Unknown Story of the Fight for the Skies Over Gallipoli, Macmillan 2013.

Genelkurmay Başkanlığı, Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi (Haziran 1914-25 Nisan 1915), V. Cilt I. Kitap, Genelkurmay Basımevi, Ankara 2012.

Hobbs, David, British Aircraft Carriers; Design, Development and Service Histories, Seaforth Publishing, Yorkshire 2013.

Jones, H. A., The War in the Air: Being the Story of The Part Played in the Great War by the Royal Air Force, Vol.:II, Clarendon Press, Oxford 1928.

Kansu, Yavuz, Şenöz, Sermet, Öztuna Yılmaz, Havacılık Tarihinde Türkler, c.I, Hv.K.K.lığı Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Etimesgut 2006.

Keyüsk, Mazlum, Türk Havacılık Tarihi, 1914-1916, İkinci Kitap Birinci Cilt, Hava Basımevi, Eskişehir 1951.

Kurter, Ajun, Türk Hava Kuvvetleri Tarihi, c.II, 1916-1916, Hv.K. Basımevi, Ankara 2009.

Pavelec, Sterling Michael, Airpower Over Gallipoli 1915-1916, Naval Institute Press, Annapolis, Maryland 2020.

Tunççapa, Şakir, Çanakkale Harbi Hatıralarım, Dz.K. Deniz Basımevi, İstanbul 1958.

Yılmaz, İbrahim Bülent, Hava Güçlerinin Görsel Verilerle Desteklenmiş Nispi Güç

Analizi, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi) Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Ankara 2019.

Makaleler

Atabey, Figen, “İngiliz Belgelerinde Çanakkale Muharebeleri’nin Deniz Harekâtı”, Askerî Tarih Araştırmaları Dergisi, Yıl: 8, Ağustos 2010, Sayı: 16 Özel Sayı, s.153-173.

Korkmaz, Erdal, “Çanakkale Muharebeleri Ekseninde Tarafların Hava Güçlerinin Analizi”, On Beşinci Askerî Tarih Sempozyumu Bildirileri, (21-27 Mart 2015), Genelkurmay Basımevi, Ankara, s.141-199.

Şahin, Enis, “Kronolojik Çanakkale Savaşları Tarihi (3 Kasım 1914 - 9 Ocak 1916)” Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi, Yıl: 2009, Cilt:25, Sayı:73, s.107-164.

Tartıcı, Alptekin, “Çanakkale Muharebelerindeki Hava Harekâtının Askeri Stratejiye Etkileri”, Stratejik Bakış, Arel USAM e-Dergi, Cilt:1, Sayı:4, Nisan 2021, s.33-38.

Toprak, Zafer, “Bir Çağa Damgasını Vuran Savaş: Çanakkale Harbi”, Haluk Oral, Arıburnu 1915, Çanakkale Savaşı’ndan Belgesel Öyküler, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2007, s.11-35.

Ekler

EK-1



İngiliz Deniz Havacılarının tarafından 18 Mart saldırısına kadar yapılan keşiflerde kullanılan harita. Her bir Kare 400x400 Yarda boyutunda bir alanı kapsıyor. Bu harita kullanılarak tespit edilen bataryalar, mayınlar ve birlikler rapor edilmiş ve harita üzerine işlenmiştir. Örneğin Namazgâh Tabyası; 3D.40 koordinatında yer alıyor. Kumkale ise K.81 koordinatında bulunuyor.

(IWM, M 25891)

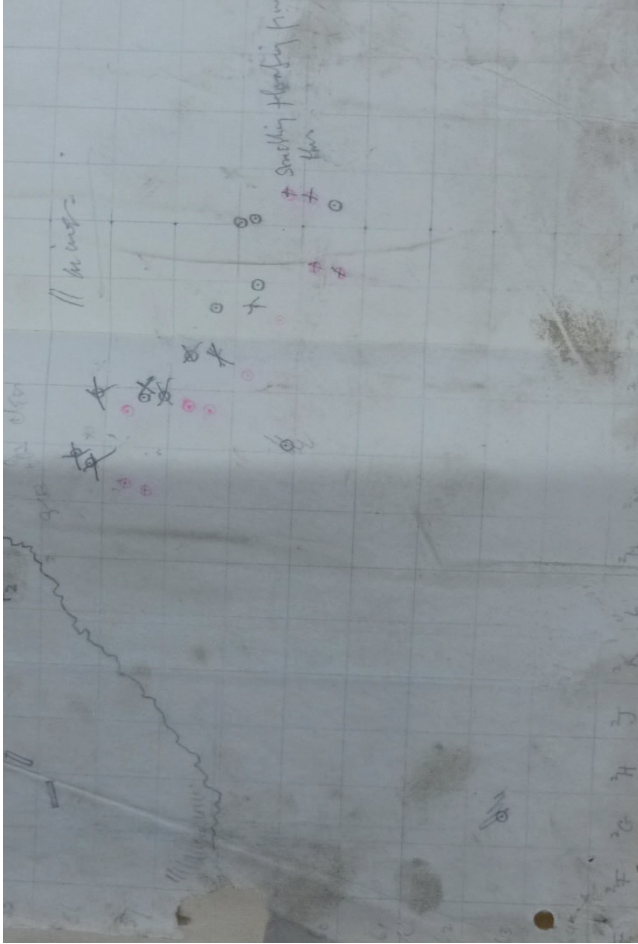
EK-2



Boğazda İngiliz Uçakları Tarafından Tespit Edilen Mayın Hatları

(IWM, M 025891)

EK-3



Harry Strain'in İngiliz Kraliyet Hava Kuvvetlerine gönderdiği mektubun ekinde yer alan ve boğazdaki mayınları gösteren harita.

(AIR 1/726/137/3)