



## ÇANAKKALE SAVAŞI'NDA BİR UÇAK GEMİSİ: ARK ROYAL (17 ŞUBAT 1915 - 18 MART 1915)

Emin KURT\*

### Öz

*Çanakkale Savaşı, gerek Türk gerekse yabancı araştırmacılar tarafından en çok incelenen Birinci Dünya Savaşı cephelerinden birisidir. Ancak bu araştırma çokluğunda havacılık faaliyetleri yeteri kadar ilgi çekmemiştir. Çanakkale Savaşı sırasında yaşanan havacılık faaliyetleri daha çok popüler çalışmalarda yer bulmuş ve hakkıyla incelenememiştir. Bu yetersiz çalışmaların çoğu da kaynak zenginliğine sahip olmayıp sınırlı kaynaklarla değerlendirilmeye çalışılmıştır.*

*Bu çalışmada Çanakkale Savaşı'nın ilk safhasında İttifak hava gücünü oluşturan Ark Royal uçak gemisinin ve sahip olduğu deniz uçaklarının faaliyetleri incelenecektir. Dönem olarak Ark Royal'in Çanakkale'ye geliş tarihi olan 17 Şubat 1915 tarihinden deniz savaşının yaşandığı 18 Mart 1915 günü de dâhil olmak üzere altmış bir günlük dönem incelenmiştir. Bu inceleme sırasında; İngiliz, Alman ve Türk askeri arşiv belgeleri ile Çanakkale Savaşlarını tüm yönleri ile konu alan tüm Türk tarih çalışmaları ve İngiliz resmi yayınları ile yabancı yayınlar incelenmiştir.*

*Bu inceleme sırasında yabancı arşiv ve yayınlardan tespit edilen bilgilerin Türk kaynakları ile karşılaştırması yapılarak en doğru bilgiye ulaşılmaya çalışılmıştır.*

**Makalenin Türü:** Özgün Araştırma

**Anahtar Kelimeler:** Ark Royal, Çanakkale Savaşı, Gelibolu, Tayyare, Uçak, Hava Kuvvetleri.

**JEL Kodları:** JN90, N94, N95

**Yazarın Notu:** *Bu çalışma bilimsel araştırma ve etik kurallarına uygun olarak hazırlanmıştır. Bu çalışmada etik kurul izni veya yasal/özel izin gerektirecek bir içerik bulunmamaktadır. Çalışma ile ilgili herhangi bir çıkar çatışmasının bulunmadığı SAVSAD Savunma ve Savaş Araştırmaları Dergisine yazar imzaları ile beyan edilmiştir.*

## An Aircraft Carrier in Çanakkale Naval War on March 18: Ark Royal (17 February 1915 - 18 March 1915)

### Abstract

*The Battle of Gallipoli is one of the First World War fronts most studied by both Turkish and foreign researchers. However, aviation activities did not attract enough attention in this multiplicity of research. Aviation activities that took place during the Çanakkale War were mostly featured in popular studies and could not be properly studied. Most of these insufficient studies did not have resource richness and tried to be evaluated with limited resources.*

*In this study, the activities of the Ark Royal aircraft carrier, which constituted the Alliance's air force, and its seaplanes in the first phase of the Çanakkale War will be examined. Sixty-one days from the date of Ark Royal's arrival in Çanakkale on February 17, 1915, including the day of the naval war on March 18, 1915, was examined. During this review; British, German and Turkish military archive*

\* Dr. (E)Hv.Svn.Alb. MSÜ Misafir Öğretim Görevlisi, [eminkurt1971@gmail.com](mailto:eminkurt1971@gmail.com), ORCID: 0000-0003-1252-957X

*documents and all Turkish history studies and British official publications and foreign publications on all aspects of the Çanakkale Wars were examined.*

*During this examination, the most accurate information was tried to be reached by comparing the information obtained from foreign archives and publications with Turkish sources.*

**Article Type:** Original Research

**Key Words:** Ark Royal, Çanakkale War, Gallipoli, Airplane, Aircraft, Air Force.

**Jel Codes:** JN90, N94, N95

**Authors' Note:** *This study has been prepared in accordance with scientific research and ethical rules. In this study, there is no content that requires ethics committee permission or legal/special permission. We, as the authors of the article, signed our declaration certifying that there was no conflict of interest within the article preparation process.*

## GİRİŞ

İngiliz Genelkurmayı 1906 yılında Çanakkale boğazının donanma ile yapılacak bir müşterek harekâtla geçilip geçilemeyeceği incelemiş ve harekâtı “*Tavsiye Edilemez*” bulmuştur (Jones, 1928: 3).

1906'da bulunmayan ancak 1915'te gündeme gelen yeni faktörler nelerdi? Başlıca önemli gelişimlerden birisi hava silahıydı. Uçakların gözlem gücü ve dolaylı atış tekniği ile deniz bombardımanının büyük ölçüde etkinliğinin arttığına inanılıyordu. Donanma mühimmatı da 1906'dan beri büyük ölçüde gelişmişti. Sabit istihkâmlara karşı modern topçuların neler yapabileceği, sözde zapt edilemez kalelerin birkaç günlük saldırıdan sonra nasıl çöktüğü, Liege ve Namur'da iyi örneklenmişti. Donanma gücünün gelişimi, on beş inçlik muazzam yıkıcı güce sahip mermileri ateşleyebilen Queen Elizabeth'in üretimiyle sonuçlanmıştı. Bu savaş gemisi, boğaz savunmalarına karşı kullanılacaktı ve umut edildiği gibi, deniz bombardımanının etkisine dair önceki tüm fikirlerde devrim yaratacaktı. Bir başka silah olan denizaltının Marmara denizine geçmesi ve Türk ikmal sistemine zarar vermesi beklenebilirdi. 1906'dan beri Balkanlar'da Türkiye'nin askerî itibarını ciddi şekilde zedeleyen savaşlar da yaşanmıştı (Jones, 1928: 6). Değişimi konumuz açısından incelersek; Birinci Dünya Savaşı'nın başında Antwerp, Namur ve Liege'deki tahkimatlara karşı Alman topçularının elde ettiği başarı Churchill'i oldukça etkilemişti. Aynı başarının Çanakkale tahkimatlarına karşı donanma gemileri ile elde edilebileceğine inandı. Bu düşüncesini ordularda göreve başlayan uçakların havadan yapacakları keşif ve ateş yönlendirmesi ile donanma gemilerinin ateş etkinliğini arttıracığına olan inancı destekledi (Jones, 1928: 7). Churchill, 10 Şubat 1914'de Deniz uçaklarına olan güvenini şu sözlerle dile getirmiştir:

*“Kara uçaklarının mevcudiyeti hiçbir zaman taşıdığı torpidolar ile gemilere operasyon yapabilecek deniz uçakları kadar önemli olmamıştır. Deniz uçakları ciddi mesafeden düşman gemilerini keşfetme hususunda karada konuşlu uçaklardan daha büyük esnekliğe sahiptir ve bu görevlerini karada konuşlu gerek tüfek gerekse top atışlarına maruz kalmadan gerçekleştirebilirler.(Black, 2105: 19)”*

Ancak Churchill'in gözden kaçırdığı; Çanakkale Cephesi'nde görev yapacak uçakların kendisinin çok önem verdiği torpidoları kullanmaktan mahrum olduğu kadar, hava savunma silahlarının menzilleri içinde görev yapmak zorunda kalacakları gerçeğidir.

İngiliz Donanma planını çevreleyen laf kalabalığının altında gizlenmiş gerçek; uçakların varlığının operasyon için çok önemli bir faktör olduğu gerçeğidir. Uçaklar operasyonun stratejik olarak uygulanabilir olduğu kararının alınmasında önemli bir faktör haline gelmiştir.

1915'in başlarında havacılık, denizdeki dezavantajın üstesinden gelmek için bir yol vaat etti. Telsiz donanımlı uçak, kara topçularının menzili ve görüş alanı dışında duran savaş gemileri tarafından dolaylı ateşe rehberlik edebilir ve sonuçları gözlemleyerek gerekli menzil ve yön değişikliklerini işaret edebilirdi. Bu durum; Çanakkale Boğazı'nı geçme sorununun çözümü, Boğazın her iki tarafındaki kaleleri etkisiz hale getirmenin bir yolunu sunuyor gibi görünüyordu. Fikir, Churchill'in yanı sıra diğer deniz kuvvetleri görevlilerinin de ilgisini çekti (Layman, 1996: 139).

İngilizlerin deniz uçakları ile ilgili deneyim ve geçmişleri de vardı: 1911'e kadar, bir Short çift kanatlı uçak, Sheerness Limanı'nda bir şamandıraya bağlı H.M.S. Africa'nın ön üst güvertesine özel olarak inşa edilmiş bir pistten uçurulmuştu. 1912'de on iki deniz miline kadar hız yapan gemilerin ön üst güvertesinden iki uçak uçuşu daha yapıldı ve 1913'te, eski kruvazör Hermes'in ön üst güvertesi üzerine inşa edilen bir pist üzerinde seksen beygir gücünde Caudron deniz uçağı ile birçok uçuş yapıldı. Bu deneyler başarı vaat ediyordu, ancak gerekli olan pist uzunluğunun geminin silahlarına müdahale edecek kadar büyük olması nedeniyle çok az ilerleme kaydedildi. O günlerde deniz görev uçağı görüşünün, su yüzeyinden yükselme veya su yüzeyinde inme güçleri nedeniyle denize inebilen uçaklarının tercih edileceğı hemen görülebilir. İngiltere Donanması, deniz uçağı gemisi sorununu ele aldı ve 1913'ün sonlarına doğru Ark Royal'in inşasına başlandı (Jones, 1928: 9).

Amiral Carden, Çanakkale Boğazının geçilmesi için ihtiyaçlarını 11 Ocak 1915 tarihinde bildirirken, hava keşfinin ve uçaklar tarafından topçu yönlendirmesi yapılmasının önemini bilincinde olarak, dört uçak ve

Fransız uçak gemisi Foudre'yi de talep etti. Churchill, 13 Ocak 1915'te Fisher'a yazdığı bir notta şöyle yazdı:

*"Hava Departmanı müdürüne (Sueter) Ark Royal'i sekiz deniz uçağı ile Mısır'da hizmete hazır halde tutması talimatı verilmelidir. Gözlemlenmemiz için Fransız deniz uçaklarına güvenemeyiz. Ordu, en etkili olanı topçuları tespit eden uçaklardan kablosuz telefon sistemi geliştirdi. Bunun tüm ayrıntıları hemen elde edilmeli ve bazı makineler buna göre takılmalıdır. Bu arada Fransızlardan Pola (Çanakkale Boğazı'nın kod adı) bölgesinin üzerinden uçmamaları istenmelidir, Çünkü bu yalnızca uçaksavar silahlarının konuşlandırılmasına yol açacak ve daha sonra tespitleri karmaşıklaştıracaktır.(Layman, 1996: 139, 140)"*

Çanakkale Savaşı donanma ve hava gücünün beraber görev yapacağı tarihin ilk müşterek harekât olacaktır.

### **Ark Royal'in İnşa, Gelişim ve Hizmet Süreci**

7,450 ton ağırlığında olan gemi, 366 feet boyunda, 50 feet genişliğinde ve 18 feet yüksekliğindedir. Bu geminin tasarımı gümünüz uçak gemilerinde kabul edilen birçok standardı içermektedir. Uçak gemisi inşaatı için çeşitli kriterlerin değerlendirilmesi ve zaman kazanılması için bir ticari geminin uçak gemisine dönüştürülmesine karar verildi. Blyth Gemi Şirketinin inşaatına başladığı bir yük gemisi, 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 kavisi çıkartıldı. Geminin taşıyacağı uçaklar, yedek parçalar ve yakıt, normal bir gemi yükünden hafif olacağından ve denize uçak indirip alma işlemini kolaylaştırmak ve bordo yükseklığının azaltılabilmek için gemiye ilave safra konuldu. Geminin en alt güvertesi, 150 feet uzunluğunda, 45 feet genişliğinde ve 15 feet yüksekliğindeki 5 numaralı uçak hangarı olarak düzenlendi. Hangar hem balast miktarını azaltmak hem de yangına karşı güvence teşkil etmesi için hücresel su tankları ile çevrildi. 6.000 libre kaldırabilen buharlı iki vinç geminin her iki yanına yerleştirildi. Uçak bombaları, torpil başlıkları ile torpil gövdeleri ve piyade silah-mühimmatları için ayrı birer depo oluşturuldu. Gemi o zaman kadar en uzun uçuş pistine sahipti. Ancak 11 deniz mili gibi düşük bir hıza sahip olması, kuvvetli bir rüzgâr olmadıkça uçuş pistinden uçak kalkışını desteklemedi. Bu nedenle gemide uçuş güvertesi deniz uçaklarının hazırlanmasında kullanıldı. Ark Royal'in iyi donanımlı atölyeleri gemiye mobil deniz hava üssü olarak önemli bir yetenek kazandırdı (Hobbs, 2013: 19-23). Ark Royal, Eylül 1914'te denize indirildi ve 9 Aralık 1914 tarihinde ilk komutanı R.H. Clark-

Hall tarafından hizmete alındı (Jones, 1928: 10). Gemi, 1930'da 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 özel sektöre satıldı ve "Anita I" ismini aldı. Ticari gemiye dönüşümü tamamlanamayan gemi 1950 yılında hurdaya ayrıldı (Hobbs, 2013: 19-23).

### Çanakkale'de İlk Havadan Keşif Faaliyetleri

1 Ağustos'ta, Almanya, Fransa, Belçika'nın seferberlik ilân etmesi ve Avrupa'da savaşın başlaması üzerine Osmanlı Devleti, 2 Ağustos 1914 pazar günü saat 09.00'dan itibaren genel seferberlik ilân etti ve 3 Ağustos 1914 pazartesi seferberliğin birinci günü olarak kabul edildi (Harbe Giriş, 1970: 222). Seferberliğin ardından, Fazıl Bey<sup>1</sup>, 17 Ağustos 1914'te Nieuport 6H<sup>2</sup> model tek kişilik bir deniz uçağı ile Çanakkale'ye gönderildi (ATASE, K: 4669, D: H-1, F: 1-49). Nara burnuna bağlanan uçak, burada bir koruma hangarı bulunmadığı için gece açıkta kalmış ve üzeri örtülerek korunmaya çalışılmıştır (Kurter, 2009; 24).

<sup>1</sup>Mehmet Fazıl Bey; 1889'da İşkodra'da doğmuştur. 1910'da Harp Okulu'ndan mezun olmuş ve 25 Temmuz 1912 tarihinde hava sınıfına geçmiş ve İngiltere'ye pilot eğitimine gönderilmiştir. Balkan Savaşı'nın başlaması üzerine eğitimini yarıda bırakarak yurda dönmüş, pilot eğitimini Ayastefanos Tayyare Mektebi'nde tamamlamıştır. Birinci Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşı'nda pilot ve bölük komutanı olarak görev yapmıştır. Kurtuluş Savaşı'ndan sonra İzmir'de toplanan hava birliklerinin grup komutanlığını üstlenmiş ve 27 Ocak 1923 tarihinde öğrencisi ile çıktığı eğitim uçuşunda şehit olmuştur. 25 Ekim 1918 tarihinde İstanbul'a yapılan son hava saldırısında beş İngiliz uçağına karşı tek başına mücadele etmiş ve ağır yaralanmıştır. Şehadet tarihi olan 27 Ocak uzun yıllar Hava Şehitlerini Anma Günü olarak kutlanmıştır.

<sup>2</sup>Nieuport H6 uçağı: Bir kişilik deniz keşif ve eğitim uçağıdır. 100 beygir gücünde Gnome motora sahip olan uçak silahsızdır ve 3.000 metreye kadar çıkabilmektedir. Dönemin Yeşilköy Tayyare Mektebi Müdürü Fransız Binbaşı De Goys'un önerisi üzerine Levaussaur isimli Fransız pilot tarafından biri tek diğeri iki kişilik iki Nieuport deniz uçağı Haziran 1914 tarihinde İstanbul'a getirilerek gösteri uçuşu yapmıştır. Ağustos 1914 tarihinde Osmanlı İmparatorluğu'nun Genel Seferberlik ilanından sonra Fransız havacılar uçakları İstanbul'da bırakarak ülkelerine dönmüşlerdir. Osmanlı Hükümetince her iki uçağı el konulmuş ve iki kişilik Nieuport 7H uçağına "Mahmut Şevket Paşa" ismi verilmiştir. Çanakkale Savaşı sırasında Çanakkale Deniz Tayyare Müfrezesinde görevlendirilen uçaklar, daha sonra Yeşilyurt Deniz Tayyare Mektebi'nde kullanılmış ve 1915 yılı sonlarında hizmet dışı bırakılmıştır.

İlk keşif uçuşu 5 Eylül 1914 tarihinde pilot Ütğm. Fazıl Bey tarafından yapıldı (Kansu, vd., 1971: 26). İkinci keşif uçuşu ise 10 Eylül tarihinde yapıldı (Hava Harekâtı, 1969: 26). Uçak üzerinde yapılan inceleme neticesinde, benzin depo kapasitesinin yetersiz olması nedeniyle iki saatten fazla havada kalamadığı ve Limni Adası Mondros limanına kadar yapılacak keşifler için yeterli olmadığı tespit edilmiş ve durum 11 Eylül 1914'te Harbiye Nezaretine bildirilmiştir. (ATASE, K: 4669, D: H-3, F: 1-20). Deniz uçağının Çanakkale'ye gelişi ve konuşlandığı yer, Çanakkale İngiliz Elçiliğinde Konsolos Yardımcısı olarak görevli olan, aslında Türk kuvvetleri hakkında casusluk yapan Charles Palmer tarafından gözlemlenmiş ve İngiliz Donanmasına rapor edilmiştir (Dolan, 2020, 6-7).

19 Ekim 1914'de elde mevcut Nieuport 6H uçağının sık sık arızalanması nedeniyle İstanbul'dan "Mahmut Şevket Paşa"<sup>3</sup> isimli, iki kişilik Nieuport 7H deniz uçağı, Deniz pilot Yzb. Savmi (Uçan)<sup>4</sup> Bey idaresinde Çanakkale'ye doğru yola çıktı. Uçak, Şarköy'e yaklaştığında pilot Yzb. Savmi Bey motorda yağ kalmadığını tespit etti ve denize mecburi iniş yaptı. Yirmi dört saat boyunca uçak içinde ve denizde bir teknenin geçmesini bekledi. Ertesi gün bir motorun yedeğinde Nara'ya getirildi (Çanakkale Cephesi, 2012: 26; Kansu, vd.; 1971: 173; Keyüsk, 1951: 27; Kurter, 2009; 25).

<sup>3</sup>Mahmut Şevket Paşa; 1856 yılında Bağdat'ta doğmuştur. 1882'de Harp Akademisinden Kurmay Yüzbaşı olarak mezun olmuş, 1905'de Orgeneral rütbesine yükselmiştir. 1908'de 3. Ordu Komutanlığına getirilmiş ve aynı yıl 3 Mart olayının bastırılmasında görev yapan Hareket Ordusu'nun komutanlığını üstlenmiştir. Bu olaydan sonra Harbiye Nazırlığı görevini üstlenmiş, 9 Temmuz 1912'de bu görevden istifa etmiştir. 23 Ocak 1913 tarihinde Sadrazam olmuş ve 11 Haziran 1913 tarihinde suikast sonucu hayatını kaybetmiştir. Türk havacılığının kuruluş çalışmalarında Harbiye Nazırlığı döneminde başladığı için Türk Havacılığının kurucusu olarak kabul edilmektedir. (Fırtına, 2009: 20).

<sup>4</sup>Savmi (Uçan) Bey; 1905 yılında Bahriye Mektebi'nden mezun olmuş, 1910 yılında topçuluk üzerine uzmanlık yapmış, 1913'te motor tamirhanesinde kurs aldıktan sonra, havacılığa heves duyarak, pilot olmak üzere başvurmuştur. Ayastefanos Tayyare Mektebi'ne gönderilerek, kara uçakları üzerinde pilot eğitimi almıştır. Okulda hiç kırım yapmadan uçuş öğrenmiş ve 17 Şubat 1914'te üstün bir derece ile bröve almıştır. Kurtuluş Savaşı sırasında Konya Tayyare İstasyonunda ve Amasra Deniz Tayyare Bölüğünde bölük komutanı olarak görev yapmıştır. 1926 yılında emekliye sevk edilmiş, 1931 yılında Türk Hava Kurumuna girmiş ve Sahiba Gökçen'in öğretmenliği yapmıştır. 1943 yılında kurumdan sağlık sebepleri ile ayrılmıştır. 1948-1950 yılları arasında Türkkuşu'nda görev yapmıştır. Bkz.: Ahmet Niyazi Banoğlu; *Unutulmaz Havacı kahraman Savmi Uçan Hayatı-Hizmetleri-Başarıları*, Toker Matbaası, İstanbul, 1965. Savmi Uçan, 1953 yılında vefat etmiştir (Fırtına, 2009: 41).

29 Ekim 1914 tarihinde Osmanlı Donanması, Rusya'nın Odesa ve Sivastopol limanlarına saldırdı. Bu olay sonrasında, 1 Kasım 1914'de Rusya, peşinden 5 Kasım 1914'de İngiltere ve Fransa, Osmanlı Devleti'ne savaş ilan etti. Osmanlı Devleti 11 Kasım'da bu devletlere savaş ilan ederek karşılık verdi ve Birinci Dünya Savaşına katılmış oldu (Harbe Giriş, 1970: 81-108).

5 Kasım 1914 günü öğle saatlerinde “Mahmut Şevket Paşa” isimli, iki kişilik Nieuport 7H deniz uçağı tecrübe uçuşuna çıktı. Uçak iniş sırasında yan yatarak battı. Kurtarılarak karaya çıkartılan uçağın tamiri için gerekli malzeme ve araçlar Harbiye Nezaretinden talep edildi (ATASE, K: 4669, D: H-3, F:1-85). İkinci uçağında bu kaza ile görev yapamaz duruma gelmesi sonucu Çanakkale Cephesi'nde kullanılabilecek uçak kalmamış oldu. İki kişilik Nieuport 7H uçağının Çanakkale'de tamir edilemeyeceğinin anlaşılmasından sonra, görev yapacak durumda olmayan tek kişilik Nieuport 6H uçağı ile birlikte 11 Ocak 1915 tarihinde İstanbul'a gönderildi. (ATASE, K: 4669, D: H-12, F: 1-16).

12 Ocak 1915 tarihinde Bleriot XI-2<sup>5</sup> modeli “Ertuğrul”<sup>6</sup> isimli uçak Ütğm. Mehmet Cemal (Durusoy) kumandasında Çanakkale'ye gönderildi ve şehir yakınında Hastanebayırı'nda hazırlanan hangara yerleştirildi (Çanakkale Cephesi, 2012; 27). 20 Ocak 1915 günü Ütğm. Mehmet Cemal Bey, “Ertuğrul” uçağı Çanakkale üzerinde bir deneme uçuşu yaptı (ATASE, K: 4669, D: H-12, F: 1-27; Çanakkale Cephesi, 2012: 27). Ütğm. Mehmet Cemal Bey, keşif uçuşlarını 1 Şubat ve 6 Şubat tarihlerinde tekrarlamıştır. Türk kaynaklarında müttefiklerin de keşif uçuşlarına başladığı, 28 Ocak günü, İngiliz uçaklarının Beşike üzerinde, 4 Şubat günü de iki deniz uçağının Boğaz civarında uçuş yaptığı ve aynı günün akşamüzerinde bir

<sup>5</sup>Bleriot XI-2: Fransa-Fas, Trablusgarp, Balkan Savaşları ile Birinci Dünya Savaşı'nın başında Fransa, İngiltere, Bulgaristan, Yunanistan, Belçika, İtalya ve Osmanlı Devleti tarafından kullanılmıştır. 70 Beygir gücünde rotatif Gnome motoruna sahip olan uçağın boş ağırlığı 346,5 kg (770 libre), azami ağırlığı ise 827,1 kg (1.838 libre)'dir. Deniz seviyesinde 122 km/s (66 mph) hız yapabilen uçak 3 saat 30 dakika havada kalabilmektedir. 11,16 metre (33 feet 11 inch) boyundadır. Kanat açıklığı (27 feet 10 inch) 9,16 metre olan uçağın yüksekliği 2,76 metre (8 feet 5 inch)'dir.

<sup>6</sup>Ertuğrul Uçağı: 1912 yılında Bilecik halkının bağışları ile satın alınmış ve şehrin isteğı üzerine uçağa bu isim verilmiştir. İstanbul-Kahire Seferine üçüncü uçak olarak katılmış ve 13 Mart 1914 tarihinde bir ağacın üstüne düşmesi sonucunda ortadan gövdesi ikiye bölünmüştür. İstanbul'a geri gönderilen uçak tamir edilerek uçuş eğitiminde kullanılmıştır. Gönderildiğı Çanakkale Cephesi'nden İstanbul'a dönerken, 22 Mart 1915 tarihinde denize düşmüştür. Denizden çıkartılan uçak, Ayastefanos Tayyare İstasyonunda onarılarak İstanbul Boğazının Karadeniz çıkışında keşif uçuşlarında kullanılmıştır.

uçak tarafından Seddülbahir ve Kumkale istihkâmlarına etkisiz bomba attığı bilgisi bulunmasına rağmen gerçeği yansıtmamaktadır. İlk Müttefik hava gücünü taşıyan Ark Royal uçak gemisi o tarihlerde bölgeye ulaşmamıştır (Avcı, 2009: 17; Deniz Harekâtı, 1976: 155; Kansu, vd., 1971: 192; Kurter, 2009: 86).

### Ark Royal Çanakkale’de

1 Şubat 1915 pazartesi gece yarısı, ilk müttefik hava gücünü barındıran Ark Royal uçak gemisi Sheerness limanından ayrıldı ve Çanakkale’ye yöneldi. Gemi, 12 Şubat saat 11.00’de Malta’ya ulaştı. Gemi içeriğinde; altısı deniz, ikisi kara olmak üzere sekiz uçak barındırıyordu (Public Record Office, 1/2009: 1-2). Deniz uçağı olarak bir Short Type 135<sup>7</sup> (136 seri numaralı) ve iki kişilik Wight A.I.<sup>8</sup> (172 ve 173 seri numaralı) ile iki kişilik üç Sopwith A Type 807<sup>9</sup> (807, 808 ve 922 seri numaralı) bulunuyordu. Kara uçağı olarak iki tane tek kişilik, 80 beygir gücünde Gnome motora sahip olan Sopwith Tabloid<sup>10</sup> uçakları vardı (Jones, 1928: 10) ve montajı

<sup>7</sup>Short: Havacılık literatüründe “Short S.87 Admiralty Type 135 Seaplane” ismiyle bilinmektedir. 135 Tipi, Short Folder uçağının geliştirilmiş bir modelidir. Katlanır kanatlara sahip olan uçaktan sadece iki adet üretilmiştir. 135 Seri numaralı uçak, 135 beygir gücünde Salmson motoruna sahiptir. 136 seri numaralı uçak ise 200 beygirlik Salmson motoru ile donatılmıştır. 135 seri numaralı uçak, 1914 Noel Günü’nde Cuxhaven’daki ünlü RNAS baskımında kullanıldı. 136 seri numaralı uçak ise deniz uçağı taşıyıcısı Ark Royal ile Çanakkale’de görev yaptı. Azami hızı 65 mil/saat, kanat açıklığı 54 feet 6 inç, uzunluğu 39 feettir. Short S.87 Admiralty Type 135 Seaplane; bundan sonrası kullanımlarda “Short Type 135” ismiyle kısaltması kullanılacaktır.

<sup>8</sup>Wight: Havacılık literatüründe “Wight A.I. Improved Navyplane” ismiyle bilinmektedir. Motor uçak gövdesinin arkasında bulunup itici tip pervaneye sahiptir. Şubat 1913’de ilk tanıtımı yapılan deniz uçağından geliştirilmiş ve on bir uçak üretilmiştir. Yüklü ağırlığı 3.500 lb. Maksimum hızı 72 km/s, kanat açıklığı. 63 feettir. Wight A.I. Improved Navyplane; bundan sonrası kullanımlarda “Wight A.I.” ismiyle kısaltması kullanılacaktır.

<sup>9</sup>Sopwith: Havacılık literatüründe “Sopwith Admiralty Type 807 Seaplane” ismiyle bilinmektedir. “Round Britain” Yarışmasına katılan deniz uçağından geliştirilmiştir. İlk olarak Temmuz 1914’te İngiliz Kraliyet Deniz Kuvvetleri Hava Servisi (RNAS)’nde görev yapmaya başladı. Short Folders uçaklarında kullanılan patentli katlanan kanatlara sahiptir. En az 15 uçak hizmete girmiş ve hem İngiltere’de hem de Çanakkale ve Doğu Afrika’da görev yapmıştır. 80 mph maksimum hızı sahiptir. Sopwith Admiralty Type 807 Seaplane; bundan sonrası kullanımlarda “Sopwith Type 807” ismiyle kısaltması kullanılacaktır.

<sup>10</sup>Sopwith Tabloid: Savaş öncesinde üretilen mükemmel tasarım ve performansla sahip çift kanatlı tek kişilik bir yarış uçağıdır. Savaşın patlak vermesinden sonra hızlı keşif görevlerinde hayranlık uyandırmıştır. Savaşın ilk günlerinde son derece kullanışlı bir savaşçı olmasını engelleyen silahlandırılmasının zorluğu olmuştur. En çok 20 librelilik



tamamlanmayan 922 numaralı Sopwith A Type 807 uçağı hariç tümü uçuşa hazır (Public Record Office, 1/2009: 2).

Ark Royal'in sahip olduğı uçak miktarı ile ilgili olarak farklı bilgi veren kaynaklar da mevcuttur. Bazı kaynaklarda altı deniz uçağının hepsinin iki kişilik olduğı bilgisi yer almaktadır (Saunders, 1944: 61). Bazı eserlerde Ark Royal'de beş deniz uçağı bulunduğı bilgisi verilmektedir (Keyusk, 1951: 63). Bazı eserlerde Ark Royal ile birlikte Sopwith Schneider modeli dört kara uçağının geldiğı bilgisi verilmektedir (Avcı, 2009: 17).

Ark Royal ile birlikte Çanakkale Cephesine gelen uçakların durumu harekâta katkı sağlamaktan uzaktı. Gemide bulunan üç Sopwith A Type 807 deniz uçağı; 100 beygir gücünde Monosoupape motoruyla donatılmıştı, ne dalgalı nede çok sakin bir denizde düşük motor güçleri nedeniyle denizden kalkış yapamıyorlardı. Kalkış için mutedil dalgalı bir denize ve rüzgârlı bir havaya ihtiyaçları vardı. İki Wight A.I. uçağı da 200 beygir gücünde Canton Unne motorunun güçsüzlüğü nedeniyle aynı durumdaydı. Gemide görev yapabilecek durumda olan tek uçak ise 136 seri numaralı 200 beygir gücünde Canton Unne motoruna sahip olan Short Type 135 Seaplane deniz uçağıydı (Jones, 1928: 10; Kurter, 2009: 85-86).

Çanakkale Cephesi'nde görev yapan İngiliz havacılar arasında keşif ve ateş tanzimi gibi özel görevler için eğitimli personel bulunmuyordu. Kilosu hafif olan denizci asteğmenler arasından gönüllü olanlara bu görevlerin yüklendiğı İngiliz kaynaklarında da belirtilmektedir (Jones, 1928: 76). İlave olarak, Wight A.I uçaklarında kullanılan Canton-Unne motorlarında sorun yaşandığı rapor edilmiştir. 172 numaralı uçakta tespit edilen tırmanma sorununun karbüratörden kaynaklanmış olabileceğı değerlendirildi. Raporda; Canton-Unne motorlarında radyatörün motorun üzerine alınmasıyla daha az ısınma sorunu yaşandığı belirtilmiştir. Sopwith A Type 807 uçaklarında kullanılan Gnome motorlarındaki arızaların basınç sistemindeki küçük kusurlardan kaynaklandığı değerlendirilmiştir. Bununla birlikte, motorun gücünü arttırmak için yapılan çalışmalarda motordan yeterli devir elde edilemediğı belirtilmiştir (Public Record Office, 1/2009: 2).

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 (Public Record Office, 1/2009: 2). Bazı yayınlarda Ark Royal'in 16 Şubat'ta Bozcaada'ya

---

bomba taşıdığı için "baş belası bombacı" olarak isimlendirilmiştir. Birinci Dünya Savaşı'nın ilk hava bombardımanını bu uçak yapmıştır. RNAS'ne iki Sopwith Tabloid uçağı, 8 Ekim 1914'te Köln ve Duseldorf'ta bulunan Alman zeplin tesislerini bombalamıştır. Haziran 1915'e kadar toplan 39 uçak üretilmiştir. Uçaklar, Belçika, Fransa ve Çanakkale'de görev yapmıştır.

geldiği bilgisi verilmektedir (Avcı, 20009: 17). Sopwith Tabloid kara uçaklarının konuşlandırılması için Bozcaada'da uygun bir alan bulunmadığı için bu uçaklar kullanılmadı. 172 seri numaralı Wight A.I. uçağı ile Uçuş Komutanı H.A. Williamson ve Pilot (Plt.) Teğmen (Tğm.) G.R. Bromet saat 17.30'da ilk keşif ve bombardıman görevi için havalandı. 4.000 ila 5.000 feet irtifadan boğaz istihkâmlarının keşfi yapıldı. Dış savunma kaleleri incelendi ve kıyı boyunca boğazın üç-dört mil yukarısında top bataryaları arandı. İngiliz havacılar; Carden'in hâlihazırda sahip olduğu giriş kaleleri hakkındaki bilgileri doğrulayan ve ayrıca Tekke Burnu çevresinde birçok yeni siper kazıldığını gösteren bir rapor hazırladı. Kumkale'ye atılan 20 libre ağırlığındaki bomba kale duvarına isabet ederken, Seddülbahir'e atılan diğer bomba ise denize düştü. Görev dönüşünde uçağın gövdesinde yedi mermi deliği ve motorunda bir mermi çekirdeği isabeti 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 (Public Record Office, 1/2009: 2; Jones, 1928: 11). Bazı kaynaklarda bu uçuşun 1.300 metre irtifadan yapıldığı ve Gromet'in Yüzbaşı rütbesinde olduğu bilgisi verilmektedir (Avcı, 2009: 19). Başka bir kaynakta ise Ark Royal uçak gemisinden iki uçak havalandığı bilgisi yer almaktadır (Çanakkale Cephesi, 2012: 94).

İtilaf Devletleri, Çanakkale Boğazını geçmek için dört aşamalı bir plan uygulamaya karar verdiler. Buna göre birinci aşamada; Boğaz giriş tabyaları susturulacaktı. İkinci aşamada; Mayın tarama gemilerinin arkasında seyredecek muharebe gemileri ile Dardanos tabyasının düşürülebileceği bir noktaya kadar ilerlenecekti. Üçüncü aşamada ise Kabatepe önünden Boğazdaki merkez tabyaları endirek atışlarla ateş altına alınacak ve daha sonra yaklaşılarak bu tabyalar da susturulacaktı. Dördüncü ve son aşamada ise muharebe gemileri mayın arama gemileri ardında Boğaz'a girecek, Değirmenburnu ve Anadolu Mecidiye tabyaları uçak gözetlemesi ile tahrip edilerek, Boğaz içindeki mayın hatları temizlenecekti. Nara tabyalarının da düşürülmesinden sonra, donanmanın Marmara Denizi'ne geçiş yapması planlanmıştı (Deniz Harekâtı, 1976: 150).

Amiral Carden'in Çanakkale Boğazını çekmeye yönelik dört aşamalı planının ilk kademesinin uygulamasına 19 Şubat tarihinde başlandı. Bu tarih bilinçli bir seçimdir; 19 Şubat 1807'de Çanakkale Boğazı'nı geçerek Marmara'ya giren İngiliz filosunun bu hareketinin 108. yıl dönümü olması nedeniyle tercih edilmiştir. (Deniz Harekâtı, 1976: 157-159). O sabah Ark Royal, saat 09.10'da Tavşan Adasının güneyine demirledi. Burada saat konusunda bir çelişki vardır. Ark Royal, gönderdiği ikinci operasyon raporunda 05.10'da Bozcaada güneyinde demirlediğini ve 4 numaralı uçuş

emri ile bir uçağı keşfe gönderdiğini ve 07.10'da Tavşan Adasına demirlediğini rapor etmiştir. (Public Record Office, 1/2009: 4, 8). İngiliz resmi yayınında ise geminin 07.10'da ilk keşif uçağını göndermesinden sonra 09.10'da Tavşan Adası'na geçtiği bilgisi verilmektedir (Jones, 1928: 12). 4 Numaralı görev emri ile kalkış yapan keşif uçağının raporunda da 07.10'da kalkış yaptığı bilgisi verildiğinden geminin 09.10'da Tavşan Adası'na gelmiş olduğu daha doğru olmalıdır.

136 seri numaralı Short Type 135 uçağı, Uçuş Komutanı C.F. Kilner ve Asteğmen (Atğm.) Park ile saat 07.10'da havalandı. Seddülbahir'deki kışla ve kalenin tam pozisyonu belirlendi. Tekke Burnu'ndaki topların kuzeybatıya doğru ateş edemediği ve bu yüzden Triumph zırhlısının Seddülbahir Kalesine yapacağı saldırıda bu topların gemiyi etkilemeyeceği tespit edildi. Sis nedeniyle rahat keşif yapılamamasına karşılık, Yeniköy ile Tekke Burnu arasında top bulunmadığı görüldü. 09.15'de kadar iki saat beş dakika süren keşif 1.500 feet yükseklikten yapıldı (Public Record Office, 1/2009: s.2, 6; Jones, 1928: 12 ). Bazı Türk kaynaklarında saat 07.50'de Ertuğrul tabyası arkasındaki piyade birliklerine bir uçak tarafından bomba atıldığı bilgisi yer almaktadır (Çanakkale Cephesi, 2012: 96).

172 numaralı Wight A.I uçağı, Uçuş Komutanı Williamson ve Plt. Tğm. G.R. Bromet ile 11.20'de havalandı (İngiliz Arşiv belgesinde uçağın kalkış saati "11.2" olarak verilmiştir. Saat bilgisi 11.20 olarak düzeltilmiştir). Görev Cornwallis gemisinin Orhaniye Tabyasına yapacağı bombardımanda ateş yönlendirmesi yapmaktı. Uçak bir saat boyunca gemi ile hedefi arasında ileri geri uçmasına ve gemiye yönlendirme vermesine rağmen gemiden cevap alamadı. Cornwallis görevi Vengeance gemisine bıraktı. Daha sonra ışıldak ile uçağa tabyalarda hasar keşfi yapması emredildi. Orhaniye, Kumkale ve Seddülbahir'deki topların faal olduğu tespit edildi. İngiliz havacılar hava şartlarının çok iyi olmasına karşılık boğaz girişinde hiç mayın görmediklerini ve deniz uçaklarının mayın keşfi için uygun olmayabileceğini rapor etti (Public Record Office, 1/2009: 2, 6; Jones, 1928: 12-13). Türk kaynakları gemi ile uçak arasında iletişim güçlüğünden habersiz oldukları için Orhaniye Tabyasına yapılan bombardımanın uçak yönlendirmesi ile yapıldığını yazmaktadır (Avcı, 2009: 19; Kansu, vd., 1971: 194; Kurter, 2009; 87).

Türk kaynaklarında, Amiral Carden'in bu keşif raporu ile Türk toplarının imha edilemediğini öğrenmesi üzerine saat 14.30'da ikinci saldırıyı başlattığı bilgisi verilmektedir (Çanakkale Cephesi, 2012: 96). Başka bir Türk kaynağında; "Uçak ve gemi gözetlemesi ile saat 12.00'ye kadar süren ateşe saat 14.30'a kadar ara verildi" bilgisi bulunmaktadır (Deniz Harekâtı, 1976: 159). İngiliz kaynaklarında ise; Amiral Carden'in

gemilerin demirlemiş olması nedeniyle gemi atışlarının etkisinden çok memnun olduğu ve saat 14.00'de operasyonun ikinci aşamasının başlaması için emir verdiği bilgisi bulunmaktadır (Jones, 1928: 13). Türk kaynaklarında 19 Şubat günü Bozcaada'dan kalkan bir İngiliz uçağının Merkep Adası'na düştüğü bilgisi gerçeği yansıtmamaktadır (Deniz Harekâtı, 1979: 159; Kurter, 2009: 87)

Öğleden sonra keşfe gönderilmek istenen iki uçaktan birisi kaba denizden kalkamadığı için göreve gidemezken diğer uçak yakıt deposunda sızıntı olduğu için görev yapamadı. Saat 16.10'da dokuz numaralı uçuş emrini yerine getirmek üzere 136 seri numaralı Short Type 135 uçağı ile Uçuş Komutanı C.F. Kilner ve Atğm. Park havalandı. 2.500 feet irtifadan yapılan görev sırasında uçağın telsiz anteninde sorun yaşandı. Inflexible gemisine ateş yönlendirmesi yapamayan uçak Türk bataryaları üzerine keşfe gönderildi. Uçak bombardıman kaynaklı çok fazla toz olması nedeniyle keşfi tam olarak gerçekleştiremedi ve 17.40'da iniş yaptı (Public Record Office, 1/2009: 2, 6; Jones, 1928: 14).

Uçağın telsiz arızasının olduğu anlaşılmasından hemen sonra ikinci uçak aynı görev için havalandırıldı. On numaralı uçuş emrini yerine getirmek üzere; Tğm. N.S. Douglas ve Tğm. E.H. Dunning, 922 numaralı Sopwith A Type 807 uçağı ile 16.18'de havalandı. 3.000 feet irtifada gerçekleştiren görev sırasında bu uçağın telsizinde kısa devre meydana geldi ve bu uçak da ateş yönlendirme görevini yerine getirmedi. 3.000 feet yükseklikte keşif yapan uçak, birçok geminin aynı hedefe ateş etmesi nedeniyle sağlıklı keşif yapamadığı için saat 17.30'da iniş yaptı (Public Record Office, 1/2009: 3, 7; Jones, 1928: 14). Ark Royal 17.50'de deniz uçaklarını aldı ve Bozcaada'ya döndü (Jones, 1928: 12; Kurter, 2009: 88). Türk kaynaklarında uçakların gemilere ateş yönlendirmesi yapamamasının nedeni olarak uçaklarda telsiz bulunmaması gösterilmektedir (Kurter, 2009; 87). Bazı Türk kaynaklarında Nieuport modeli iki Fransız deniz uçağının da harekâta katıldığı bilgisi bulunmaktadır (Kansu, vd., 1971; 194). Ancak bu tarihte Fransız uçakları daha Çanakkale'ye ulaşmamıştır.

Bu gün, bir Türk sahil toplarının harekât dışı bırakılabilmesi için topun kendisine veya kaidesine direk isabet saplanması ya da cephaneliğinin vurulmasının gerekli olduğu tespit edildi. Bu gün yaşananlar; deniz uçaklarının yapabileceklerine dair çok söz vermelerine karşılık çok azını yapabildiklerini göstermek için yeterli oldu (Jones, 1928: 14).

19 Şubat 1915'de Boğaz giriş istihkâmlarının bombardımanı sonrasında, Churchill ve diğerlerinin, havadan tespit etmenin tüm sorunları çözeceğine olan inançlarında aşırı iyimser davrandıkları hemen anlaşıldı. Teknik olarak geçerli olsa da pratikte öngörülemeyen veya şüphelenilse bile

göz ardı edilen bir dizi teknik ve taktiksel güçlükle boğuşuluyordu. Görünüşe göre deniz uçaklarının her zaman ve her yerde uçabilecekleri varsayılmıştı, ancak bu durum elbette gerçeklikten çok uzaktı. Deniz uçakları havalanabilmek için ne çok sert ne de çok sakin, iyi huylu bir denize bağımlıydılar ve deniz genellikle işbirliği yapmıyordu. Kalkışlar defalarca deniz koşulları tarafından engellendi. Dahası, başarılı bir kalkış güvenli bir dönüşü garanti etmedi, çünkü uçakların yüzdürücü şamandıraları ve payandaları suya çarptıklarında kötü bir şekilde çökme alışkanlığına sahipti ve bu da genellikle uzun onarım gerektiriyordu (Layman, 1996, 142).

İngiliz uçaklarında, Ekim 1914'te geliştirilen Sterling Telephone Company tarafından imal edilmiş olan telsiz-telgraflar bulunuyordu. Bu telsiz-telgraflarla iletişim, istenilen sonucu vermedi. Gemilerden uçaklara, ışıldak vasıtasıyla sinyal gönderilmiş ise de, havacılar bu muhabere şekli üzerinde deneyimleri olmadığından, verimli olmadı (Kurter, 2009; 88). Gemi top ateşlerinin uçaklar tarafından yönlendirilmesine Donanma fazla ilgi göstermedi. Çanakkale Savaşı başlangıcında İngiliz gemi personeli uçaklar tarafından ateş yönlendirmesi veya projektörle uçağa sinyal verme konusunda deneyimsizdi. Aynı zamanda üzerinde anlaşmaya varılmış bir kod da yoktu. Gemilerdeki alıcı setlerin çoğu, derme çatma yapılmıştı. Ark Royal'de iki Sterling telsiz-telgraf seti bulunuyordu. Ancak gemide uçak telsizleri konusunda hiç uzman bulunmuyordu. Sterling telsizleri o erken dönemde hâlâ deneysel durumdaydı. Telsiz-telgraf uçakta taşınacağı için çok hafif yapılmıştı, aküleri tatmin edici değildi. Akü hücreleri oldukça iyi durumda ve iyi şarj olmadıkça iletişim menzilleri çok sınırlıydı. Gemide akülerin şarj durumunu kontrol edecek herhangi bir cihaz olmadığı için telsiz-telgraflar çoğunlukla yarı şarjlı akülerle göreve çıktı. Ark Royal'de telsiz-telgraflar konusunda uzman personel olmaması özellikle telsiz-telgrafların bir uçaktan diğerine aktarıldığı durumlarda telsiz-telgrafların faaliyetinin kontrol edilmesini engelledi. Müttefiklerin elinde haritaların eski ve hatalı olması uçaklardan yapılan keşif ve ateş yönlendirmelerini de olumsuz etkiledi (Jones, 1928: 55).

Şüphesiz, başarının önündeki en büyük engel, donanmanın top atışları için havadan tespit tekniklerinde ve yöntemlerinde tam bir deneyimsizlikti. Savaştan önce yalnızca bir kez Kraliyet Donanması'nda böyle bir test olmuştu. Bu nedenle, Çanakkale'deki hava gözlemcileri ve savaş gemisi topçu subayları, muharebe koşulları altında, kendilerine rehberlik edecek deneyimleri veya emsalleri olmayan, telsiz-telgraflar mesajlarının iletebildiği ancak alınamadığı gerçeğiyle karmaşık hale gelen geçici bir sinyal ve kodlama sistemi tasarlamak zorunda kaldı. Tüm bu engellere rağmen bir miktar ilerleme sağlandı. Boğaz girişindeki Türk istihkâmları, uçaklar tarafından verilen ateş yönlendirmesi ile susturuldu. Ancak daha

modern mobil Türk bataryaları hayatta kaldı ve deniz silahları, yarımadanın güçlendirildiği seyyar obüslerle başa çıkamadı (Layman, 1996: s.143).

Giriş tabyalarının susturulmasına yönelik saldırı 25 Şubat tarihinde tekrarlandı. Hava uçuş için elverişli olmadığından o gün deniz uçakları görev yapamadı (Çanakkale Cephesi, 2012: 162; Kurter, 1971: s.88). Bazı kaynaklarda 25 Şubat tarihinde de İngiliz keşif uçaklarının görev yaptığı yazılıdır (Keyüsk, 1971: 63).

Boğaz ağzındaki dört tabya tahrip olunduktan sonra Birleşik Donanmaya Boğaz'a giriş yolu açılmış oldu. Simdi Boğaz'ın içindeki batarya ve tabyalarla mücadeleye başlanacaktı. Bu ikinci aşamaya geçildiği anlamına geliyordu (Çanakkale Cephesi, 2012: 163).

26 Şubat'ta devam eden saldırıda Ark Royal saat 05.00'da Tavşan Adası'nın güneyine demirledi. Saat 11.20'de Uçuş Komutanı C.F. Kilner ve Atğm. W. Park, 14 numaralı uçuş emrini yerine getirmek için 136 seri numaralı Short Type 135 uçağı ile havalandı. Boğaz'da siperlerin, birliklerin, obüs bataryalarının ve tabyaların keşfini yapan uçak 14.45'de iniş yaptı. Aynı gün dört uçak daha keşfe gönderilmek istendi. Bir uçak denizden kalkış yapamaması, bir diğeri uçuş sırasında yakıt deposunun patlaması, üçüncüsü yakıt pompasının yeterli basıncı vermemesi nedeni ile görev yapamadı. Dördüncü uçak ise yeterli irtifaya tırmanamaması nedeniyle görevi iptal etti (Public Record Office, 1/2009: 3, 7; Jones, 1928: 15).

1 Mart'ta Birleşik Donanma bombardımana devam etti. Bu sırada Ark Royal Seddülbahir'e kadar gelerek Vengeance gemisine yaklaştı. Saat 12.55 bir uçak havalandırarak boğazın güvey kıyılarında bataryaların ve seyyar topların keşfi yapıldı. İngilizlerin "Narrows"<sup>11</sup> olarak isimlendirdikleri boğazın en dar yerinde mayın olması muhtemel 17 nesne tespit edildi. Diğer iki keşif görevi ise uçaklarda yaşanan sorunlar nedeniyle uçulamadı (Public Record Office, 1/2009: 3). Jones'in eserinde Darboğaz'da tespit edilen nesnelere muhtemelen mayın olduğunu belirtmektedir. (Jones, 1928: 15). Türk yayınlarında Dardanos Tabyası üzerine gelen İngiliz uçağının tabyaya bomba ve çivi attığı bilgisi verilmektedir (Kansu, vd., 1971: 194; Kurter,

<sup>11</sup>İngilizce kitaplarda "Narrows" olarak geçen yer, Çanakkale Boğazı'nın en dar yeri olan Çanakkale ile Kilitbahir arasındadır. Çanakkale Deniz Savaşı'nın esası, en dar ve en güçlü şekilde savunulan yeri olan bu bölgenin ele geçirilerek İstanbul'a giden suyunun açılmasıdır. Bütün o boğazlaşmanın düğüm noktası, bu bölgedir. Bu tarihsel önemine karşın bu bölge, Türk tarih yazımında kendine has bir isim kazanmamış, özellikle çeviri kitaplarda Narrows karşılığı olarak "Boğaz'ın en dar yeri" tanımlamasıyla anılagelmiştir.

2009: 89). 1 Mart tarihinde yaşanan sıra dışı bir gelişme ise; topların imhası için Seddülbahir'e çıkış yapan Kraliyet Deniz Özel Görev Gücü'nü yarım adanın uç tarafında kara uçaklarının inişine uygun bir alan aramasıydı. Kaynak bu olayı; "*Tarihte ilk kez böyle bir havaalanı keşif partisi düşman topraklarda ateş altında kaldı.*" sözleriyle açıklamaktadır (Chasseud ve Doyle 2015: 97).

3 Mart 1915 Çarşamba günü yapılan bombardımanda rüzgâr kuzeydoğudan fırtına şiddetinde esiyordu. Daha sonra hafifledi. Ark Royal, 12.30'da Boğaz girişine hareket etti. Tğm. N. S. Douglas ve Astsubay (Asts b.) B. J. Brady, 19 numaralı uçuş emrini (Ark Royal'ın 5 numaralı Operasyon Raporunda; uçağa 19 numaralı uçuş emrinin verildiği belirtilmiş olmasına rağmen, Uçuş Raporunda görev numarası 12 olarak yazılmıştır) yerine getirmek için 922 numaralı Sopwith A Type 807 uçağı ile birlikte, 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 bildirdiler (Public Record Office, 1/2009: 3, 8). Türk yayınlarında Ark Royal'den kalkan uçakların Kumkale, Dardanos ve Erenköy tabyaları üzerinde keşif uçuşları yaptıkları ve açılan topçu ateşi neticesi çekildikleri bilgisi verilerek birden fazla uçak vurgusu yapılmaktadır (Avcı, 2009: 23; Kansu, vd., 1971: 194; Kurter, 2009: 89). Başka bir kaynakta ise; saat 18.00'de Seddülbahir yönünden gelen bir uçağın Kumkale-Tenker-Dardanos üzerinden geçerek Seddülbahir yönünde uzaklaştığının görüldüğü belirtilmektedir. Keşif uçuşunda bulunduğu anlaşılan bu uçağa, Tenker ve Yıldız Tabyalardan top ve tüfek ateşleriyle karşılık verildiği ilave edilmiştir. (Çanakkale Cephesi, 2012: 121).

Güneşli bir hava ve durgun bir denizle başlayan 4 Mart gününde Müttefikler Seddülbahir, Kumkale ve Yenişehir bölgesini bombardımana ve Ertuğrul ile Orhaniye tabyalarındaki topların tahribine devam için, dörder makineli tüfekle donatılmış birer deniz piyade bölüğünü karaya çıkarttı (Deniz Harekâtı, 1976: 167). Bu harekât sırasında; bölgenin çıkartma harekâtına uygunluğunun belirlenmesi, Türk birliklerinin yerlerinin ve hareketlerinin tespit edilmesi için Ark Royal'ın deniz uçaklarına görev verildi. Saat 05.15'de Tavşan Adası'nda demirli olan gemi, boğaz girişine hareket etti. Gün boyunca beş uçuş yapılarak çıkartma harekâtı desteklenmeye çalışıldı (Public Record Office, 1/2009: 4. Arşiv belgesinin 4 Mart harekâtını içeren 6 numaralı Operasyon Raporuna tarih olarak 5 Mart yazılmış olmasına rağmen anlatılan olaylar ve Uçuş Emirleri 4 Mart tarihine aittir).

İlk uçak 05.55 ile 06.28 saatleri arasında görev yaptı. 22 numaralı Uçuş Emri gereği Plt. Tğm. W.H.S. Garnett ve Astsb. A. Marchant, 808 numaralı Sopwith A Type 807 uçağı ile görev yaptı. Güzel bir havada 3.000 feet irtifadan gerçekleştirilen uçuşta Ertuğrul, Seddülbahir, Orhaniye ve Kumkale Tabyaları ve çevresindeki Türk birliklerinin konumu ve hareketleri izlendi (Public Record Office, 1/2009: 8).

Plt. Tğm. N.S. Douglas ve Astsb. S.J. Brady, 922 numaralı Sopwith A Type 807 uçağı ile 07.51'de havalandı. Kendilerine verilen 23 numaralı uçuş emrinde Ertuğrul, Seddülbahir, Orhaniye ve Kumkale Tabyaları ve çevresinde, çıkartmayı engelleyecek askerî hareketleri telsiz ile bildirmeleri emredilmişti. 3.000 feet yükseklikten gerçekleştirilen görevde; uçaklara ve gemilere ateş eden iki obüs topundan başka hareket görmediklerini telsiz ile bildirdiler. Uçak 09.03'de görevini tamamlayarak iniş yaptı (Public Record Office, 1/2009: 8).

24 Numaralı uçuş emrinde Plt. Tğm. R. Kershaw ve Astsb. A. Marchant'a aynı görev verildi. Bu görev için 807 numaralı Sopwith A Type 807 uçağına görev verildi. 08.18'de kalkış yapan uçak, 09.17'ye kadar havada kaldı. 1.500 feet yükseklikten her iki sahili de inceleyen uçak, her hangi bir askerî hareket tespit edemezken, telsiz arızası nedeni ile keşfini bildiremedi, ağır ateş altında kaldı ve uçakta sekiz mermi deliğı tespit edildi.

Plt. Tğm. N.S. Douglas ve Astsb. S.J. Brady, 922 numaralı Sopwith A Type 807 uçağı ile saat 10.27'de tekrar kalkış yaptı. Ekibe uçuş emrinde aynı görev tevdi edilmişti. 12.13'e kadar havada kalan uçak 2.000 feet irtifadan görev yaptı ve Türk askerlerinin hareketlerini tespit ederek telsiz vasıtasıyla gemilere bildirdi (Public Record Office, 1/2009: 9).

Saat 12.10'da 172 numaralı Wight A.I uçağı ile Plt. Tğm. G.R. Bromet ve Tğm. A.G. Brown göreve çıktı. 26 numaralı uçuş emri ile kendilerine de aynı görev verilmişti. 1.000 yükseklikten uçan uçağı Yenişehir taraflarından yoğun ateş açıldı. Uçuş ekibi iyi gizlenmiş askerlerin yerini tespit edemezken, uçağı 28 mermi isabet etti ve ağır hasar aldı (Public Record Office, 1/2009: 9). İngiliz resmi yayında 4 Mart tarihinde icra edilen keşif görevleri ayrıntıya girilmeden verilmiş olmasına karşılık uçakların aldığı mermi isabetleri vurgulanmıştır. (Jones, 1928: 17).

Burada dikkat edilmesi gerek husus isabet alan iki uçağında alçak irtifada uçmuş olmasıdır. Sekiz isabet alan uçağıın yüksekliğı 1.500 feet iken 28 mermi isabeti ile ağır hasar alan uçak 1.000 feet irtifadadır. Bu durum alçak irtifada uçan uçaklara karşı Türk savunma ateşinin etkinliğini göstermektedir.



Türk yayınlarında keşif görevi yapan uçakların yoğun hava savunma ateşi sonucu geri dönmek zorunda kaldıkları bilgisi verilmektedir (Kansu, vd., 1971: 194; Kurter, 2009: 89). Bazı kaynaklarda bir uçağın düşürüldüğü bilgisine de rastlanmaktadır (Avcı, 2009: 23).

5 Mart 1915’de Müttefik Donanma üçüncü aşamaya geçerek, boğazın iç tabyalarının imhasına başladı (*Çanakkale Cephesi*, 2012: 127). 08.45’de Queen Elizabeth’in ateşinin yönlendirmesi için emir alan Ark Royal, Kaba Tepe’ye doğru yol almaya başladı (Public Record Office, 1/2009: 4). Queen Elizabeth’in ateşi uzak mesafeden aşırma atışı şeklinde yapılacağından ateş yönlendirmesi çok önemliydi ve deniz uçaklarının kendilerini ispatlamaları için de büyük bir fırsat teşkil ediyordu (Jones, 1928: 17). Bir Türk kaynağında atışların gözetleme ve kontrolünde deniz uçaklarına pek fazla güvenilemeyeceğinden Boğaz’da bulundurulacak savaş gemilerinden (Irresistible, Cornwallis, Canopus gibi) yararlanılacağı bilgisi yer almaktadır (*Çanakkale Cephesi*, 2012: 128).

Ark Royal Kaba Tepe’ye doğru yola çıkmadan önce Queen Elizabeth’i bulmak için saat 09.14’de bir deniz uçağı gönderdi. Uçuş Komutanı Williamson ve Plt.Tğm. W.H.S. Garnett’in içinde bulunduğu uçak 3.000 feet irtifadan burun aşağı durumda ve spiraller çizerek düştü. Uçak tamamen harap olurken, uçağın motoru ve havacılar kurtarıldı. Rasıt olarak görev yapan Uçuş Komutanı Williamson, yaralar, yanıklar, omuz çıkığı ve kol kırığı ile şoka girdi. Plt. Tğm. Garnett ise yüzü kesildi ve şoka girdi. Uçuş Komutanı Williamson’un birkaç hafta hastanede yatmasına neden olan olayda, Sopwith A Type 807 uçağının havada pervanesinin parçalandığı anlaşıldı (Public Record Office, 1/2009: 4). H.A. Jones, İngiliz resmi yayını olma özelliğini sahip olan kitabında; uçağın 11.14’de göreve gönderildiği bilgisini vermektedir (Jones, 1928: 17). Türk yayınlarında uçağın, Queen Elizabeth’e ateş yönlendirmesi sırasında açılan yoğun topçu ateşi neticesinde pervanesi parçalandığı için düştüğü bilgisi bulunmaktadır (Kurter, 2009: 89). Diğer bir kaynakta ise uçağın arıza nedeniyle düştüğü bilgisi verilmektedir (*Çanakkale Cephesi*, 2012: 129). Başka bir Türk kaynağı uçağın saat 11.00’de düştüğü bilgisini vermektedir (Avcı, 2009: 23.). Diğer bir Türk kaynağında uçağın topçu ateşi sonrası denize indiği, mürettebatının yüzerek kaçtığı ve uçağın daha sonra battığı bilgisi bulunmaktadır (Kansu, vd., 1971: 194). Bir diğer kaynakta sebep belirtmeden bir İngiliz uçağının düştüğü bilgisi paylaşılmıştır (Deniz Harekâtı, 1976: 167).

Plt. Tğm. N. S. Douglas ve Tğm. R. H. Dunning, Queen Elizabeth’in ateş yönlendirilmesinin yapılmasını emreden 30 Numaralı uçuş emri gereği saat 10.11’de havalandı. 922 numaralı Sopwith A Type 807 uçağı, 3.000

feet yükseklikte, güzel bir havada uçarken ve telsiz irtibatı sağlanmışken, yerden atılan bir mermi pilotun bacağına isabet etti ve uçak acil olarak inişe geçti (Public Record Office, 1/2009: 9). Jones kitabında; uçağın 12.14'de göreve gönderildiği bilgisini vermektedir (Jones, 1928: 18.). Türk kaynakları olayı saat belirtmeden aktarmaktadır (Avcı, 2009: 23; Kurter, 2009: 89). Yavuz Kansu, 5 Mart 1915'de düşen uçaktan sonra Müttefiklerin elinde görev yapacak sağlam uçak kalmadığını yazmaktadır (Kansu, vd., 1971: 194).

922 numaralı Sopwith A Type 807 uçağı personel değiştirerek saat 12.07'de tekrar havalandı. Bu sefer uçakta Plt. Tğm. R. Kershaw görev alırken bir önceki uçuşta bulunan Tğm. E. H. Dunning göreve devam etti. 31 numaralı uçuş emrinde Queen Elizabeth'in atışlarının yönlendirilmesi emredilmişti. Öğleden sonra 14.11'e kadar 3.000 feet yükseklikte icra edilen görev sırasında, telsiz irtibatında sıkıntı yaşanmazken Kilitbahir'deki arazinin yüksekliği nedeniyle ateş yönlendirilmesinde sıkıntı yaşandığı ve Kilitbahir kasabasının alevler içinde olduğu rapor edildi. Havanın ve denizin sertleşmesi nedeni ile başka uçak görevlendirilemedi. 5 Mart tarihinde yapılan tüm uçuşlarda, uçaklar Usk gemisi ile başarılı telsiz irtibatı kurabildiler (Public Record Office, 1/2009: 4, 5, 9). 5 Mart'ta İngiliz uçaklarının birçok yere bomba attığı bilgisi Türk kaynaklarında bulunmasına karşılık, İngiliz arşiv belgelerinde ve resmi yayınlarında bu bilgi bulunmamaktadır (Çanakkale Cephesi, 2012: 129). 5 Mart tarihinde yapılan bombardıman sırasında Kilitbahir girişindeki Yıldıztepe'de gizlenerek konuşlanmış Yıldız telsiz telgraf istasyonunun, atış tanzimini yaptıran uçakla gemiler arasındaki iletişim frekansına girdiği ve telsiz karıştırması yaparak iletişimi aksattığı bir Türk kaynağında yer almaktadır. Bombardımanın başarısızlığı da bu elektronik karıştırmaya bağlanmaktadır (Avcı, 2009: 25). Bu bilgi diğer kaynaklardan doğrulanamamıştır.

5 Mart 1915 saldırısından sonra Amiral Carden'in gönderdiği rapor önemlidir. Amiral Carden, kendisinden daha enerjik davranılmasını isteyen Bahriye Nezaretine 9 Martta gönderdiği raporda;

*“Yeterli ordu (kara) uçaklarına gereksinim vardır. Boğaz, iki kıyısındaki gizli top ve obüslerin yerleri tespit edilmedikçe Boğaz'a giren tüm gemiler tehlikeyle karşı karşıya kalmaktadırlar. Her ne kadar şimdiye kadar bunların etkili ateşleriyle karşılaşılmamışsa da her geçen gün isabet oranlarının arttığına işaretler, bu sakıncanın giderilmesine dek taarruzun ertelenmesini”* öne sürmüştür (Çanakkale Cephesi, 2012: 135, 136).

6 ve 7 Mart günleri hava koşulları elverişli olmadığından, hava harekâtı yapılamadı (Kurter, 2009: 90).

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 Teğmen R. Whitehead ve Teğmen L. H. Strain, Sopwith A Type 807 uçağı ile havalandı. İngiliz arşiv belgesinde Sopwith Type 807 uçağının 173 seri numaralı uçak olduğu yazılmıştır. Ark Royal gemisinin uçak takviyesi almadığı bilindiği için bu hatanın sehven yapılmış olması gerekir. 1.700 feet yükseklikte görev yapan uçak saat görevi 12.10'da tamamladı. Görev süresince Ark Royal ve Usk gemisi ile telsiz 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 (Public Record Office, 1/2009: 5, 10; Jones, 1928: 18). Bir Türk kaynağı da bulutların alçak olması nedeni ile uçakların ateş yönlendirmesi yapamadıkları bilgisini teyit etmektedir (Deniz Harekâtı, 1976: 169). Türk kaynaklarında uçağın Tenker bölgesindeki havan mevzisine yaklaştığı sırada bölgedeki uçaksavar tarafından ateş açılarak uzaklaştırıldığı bilgisi verilmektedir (Çanakkale Cephesi, 2012: 135).

10 Mart 1915 gecesi Bozcaada'dan ayrılan Ark Royal, kuzeye doğru seyrederek Saroz Adasının<sup>12</sup> yakınında demirledi. 12 Mart tarihine kadar bu bölgede kadı. Saat 09.30'da Gelibolu Yarımadası'nda Kavak Deresinden Bolayır'a kadar yapılacak keşiflerle ilgili toplantı yapıldı. Öğleye kadar dalgalı deniz ve rüzgâr yüzünden uçuş yapılamadı. Plt. Tğm. R. Kershaw ve Astsb. B. J. Brady. 922 numaralı Sopwith A Type 807 uçağı ile saat 13.22'de keşif görevine çıktı. 1.700 feet irtifadan gerçekleştirilen görevde Gelibolu Yarımadası'nın doğu sahilleri gözlemlenmeye ve muhtemel çıkartma yapılabilecek sahiller tespit edilmeye çalışıldı. Alçak bulutlar ve sis ayrıntılı gözlem yapılmasını engellemesine rağmen, Bolayır köprüsünün hâlâ sağlam olduğu tespit edildi (Public Record Office, 1/2009: 12, 13; Jones, 1928: 18 ). Türk kaynaklarında saat 17.00'de uçak gemisinden denize indirilen üç uçaktan ancak ikisinin keşif için havalanabildiği bilgisi bulunmaktadır (Çanakkale Cephesi, 2012: 137-138). Başka bir kaynaktan deniz uçaklarının Cornwallis ve Irresistible zırhlıları ile Dublin kruvazörünün, Bolayır dolaylarını bombardımanında ateş yönlendirmesi yaptığı bilgisi bulunmaktadır (Kurter, 2009; 90).

11 Mart'ta Teğmen G. R. Bromet ve Teğmen (Lord) Torrington, 172 numaralı Wight A.I uçağı ile keşif uçuşuna çıktı. 14.51'de başlayan ve

<sup>12</sup>*Saros Adaları*; Saros Körfezinin 3,5 mil kuzeyindeki üç adadan oluşmaktadır. En büyük ada Saroz adası olarak bilindiği gibi, adalar büyükten küçüğe Büyükada, Küçükada, Minikada isimleriyle de bilinmektedir. Uçurumlu ve kayalık arazi yapısına sahiptir.

ortalama 3.000 feet yükseklikten gerçekleştirilen keşif uçuşunda havanın ve görünürlüğün iyi olduğu belirtilmiştir. Bu keşif uçuşunda; Körfez'in doğu ucundaki yolun her iki tarafında geçilmez bir bataklık bulunduğu, Kavak Nehri'nin çok hızlı aktığı, Kavak Nehri ile Bolayır Köyü arasında dört sıra çapraz siper bulunduğu tespit edilmiştir. Bolayır'ın yaklaşık bir mil doğusunda 46 büyük kare çadır ve altı çan çadırından oluşan büyük bir kamp olduğu ve bu kampın yakınında yeni kazılmış ve dört top alabilecek büyüklükte siperler görülmüştür. Boğaz'daki tabyalardaki hasarın keşfi yapıldıktan sonra saat 16.40'da görev uçuşu bitirilmiştir Daha önce ateş altına alınan iki tabyanın fazla zarar görmediği de rapora eklendi. İngiliz kaynaklarında fazla hasar görmediği belirtilen iki tabya "Sultan" ve "Napolyon" isimleri ile verilmiştir. (Public Record Office, 1/2009: 14).

11 Mart saldırısından sonra Birleşik Donanmanın takviye edilmesi kararı alındı. Fransız uçak gemisi Foudre da bu takviyeye dâhil edildi. Gemi Marsilya'da alacağı 14 İngiliz kara uçağını Çanakkale'ye getirecekti. Ayrıca Mısır'da bulunan 3. Fransız Uçak Filosunun da Çanakkale'ye gönderilmesi kararlaştırıldı (Deniz Harekâtı, 1976: 171). Birçok kaynakta Fransız uçak gemisinin 18 Mart Çanakkale Deniz Savaşı sırasında görev yaptığı bilgisi bulunmasına karşılık bu bilgi gerçeği yansıtmamaktadır. Söz konusu gemi 18 Mart Deniz Savaşı'na katılmamıştır.

12 Mart'ta Saroz Adası'nda bulunan Ark Royal'e Irresistible zırhlısına ateş yönlendirmesi görevi verildi. Alçak bulutlar, rüzgârlı hava ve dalgalı deniz görevin yapılmasını engelledi. Saat 17.00'de demir alan Ark Royal Bozcaada'ya yöneldi (Public Record Office, 1/2009: 13; Jones, 1928: 14).

13 Mart'ta Plt. Tğm. R. Whitehead ve Tğm. R. H. Strain, 173 numaralı Wight A.I uçağı ile keşif görevine çıktı. Saat 08.10'da başlayan keşif uçuşu 1.500 feet yükseklikte 09.10'a kadar devam etti. Görünürlüğün iyi olduğu görevin başında uçak, Çanakkale Boğazı'na girmek için yeterli yükseklik elde ederken sahil boyunca hız kazanmakta zorlandı. Asya kıyılarına 3 mil mesafede herhangi bir kamp veya birlik hareketi görülmedi. Kirte Köyü'nün çeyrek mil doğusunda küçük bir kamp gözlemlendi. Dönüşte motor arızası yaşayan uçak, Tavşan adasına kadar süzülerek uçtu ve Usk gemisi tarafından Ark Royal'e kadar çekilmek zorunda kaldı (Public Record Office, 1/2009: 14). İngiliz arşiv belgesinde Sopwith Type 807 uçağının 173 seri numaralı uçak olduğu yazılmıştır. Ark Royal gemisinin uçak takviyesi almadığı bilindiği için bu hatanın sehven yapılmış olması gerekir. Türk kaynaklarında; uçağın Seddülbahir-Hisarlık-Kilitbahir hattında, boğazın Rumeli kıyısı üzerinde bir keşif uçuşu yaptığı, karadaki topçuların ve Muini Zafer torpidosunun açtığı ateşten etkilenerek geri dönmek zorunda kaldığı

ve uçağın küçük de olsa hasar aldığı yazılıdır (Avcı, 2009: 27; Kurter, 2009; 91).

Aynı gün, ilk uçuşun hemen ardından Plt. Tğm. G. R. Bremet ve Atğm. W. Park, 172 numaralı Wight A.I uçağı ile keşif görevine çıktılar. 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, askerî birliklerin yerlerini gözlemlədiler. Daha önce Kepez Feneri ile Soğandere Deresi arasında tespit edilmiş olan mayınları tekrar keşfettiler. Bu bölgede 13 mayın sayıldı. Çanakkale ve Kepez arasında başka mayınlar da gözlemlendi (Public Record Office, 1/2009: 14, 15).

İngiliz kaynaklarında 14 Mart tarihinde herhangi bir uçuş bilgisi bulunmamaktadır. Türk kaynaklarında ise 14 Mart günü yapılan harekâta, Seddülbahir-Hisarlık, Rumeli, Mecidiye, Anadolu, Hamidiye ve Dardanos Tabyaları üzerinde bir uçağın keşif uçuşu yaptığı bilgisi yer almaktadır. Uçağa, Tenker, Yıldız, Goncasu, Değirmen Burnu Tabyalarıyla, Rumeli ve Anadolu Hamidiyesi ile Dardanos Tabyalarındaki uçaksavar top ve makineli tüfeklerin ateş açtığı ve uçak tarafından Havuzlar yöresine atılan bir bombanın hiçbir hasar yaratmadığı bilgisi yer almaktadır (Çanakkale Cephesi, 2012: 145).

15 Mart 1915 tarihinde Ark Royal'in komutanı R. H. Clarke tarafından Deniz Havacılık Departmanına gönderilen görev raporunda; bir gün önce (14 Mart) mayın hatlarının belirlenmesine yönelik yapılan keşif uçuşları nedeniyle Amiral Carden tarafından tebrik edildiklerini belirtmektedir. Komutan raporuna denize 18 feet ve daha derine gömülmüş mayınların tespitinde büyük başarı elde edildiğini de eklemiştir. Raporun devamında; yapılan uçuşlarda rasıt 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 (Public Record Office, 1/2009: 13). Bu bilgi 14 Mart tarihinde icra edilen İngiliz hava harekâtına ait Türk kaynaklarında yer alan bilgileri doğrular niteliktedir.

15 Mart günü Teğmen G. B. Bromet ve Teğmen L. H. Strain 172 Numaralı Wight uçağı ile 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 görüldü 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 (Public Record Office, 1/2009: 16). Türk kaynaklarında 15 Mart'ta Birleşik Filoya mensup bir uçağın, saat 10.30'dan itibaren Boğaz'da merkez tahkimat bölgesine keşif yaptığı ve görevli uçaksavar toplarla ateş açtığı bilgisi bulunmaktadır (Çanakkale Cephesi, 2012: 146).

16 Mart tarihinde Teğmen G. E. Bremet ve Teğmen A. G. Brown, yine 172 numaralı Wight A.I uçağı ile 11.21 ile 12.36 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 (Public Record Office, 1/2009: 17). Türk kaynaklarında Birleşik Filoya bağlı bir uçağın saat 14.00'ten itibaren Erenköy-Baykuş-Tenker üzerinde keşif uçuşu yaptığı bilgisi bulunmaktadır (Çanakkale Cephesi, 2012: 148).

17 Mart 1915'de 922 numaralı Sopwith uçağı ile Teğmen N. S. Douglas ve Astsubay B. J. Brady, mayın hatlarının keşfi için 10.50 ile 12.11 saatleri arasında 2.500 feet yükseklikten keşif uçuşu gerçekleştirdi. Soğandere ağzında görülen 10 mayından yedisinin hâlâ bölgede bulunduğu tespit edilirken bir mayının yüzeye yakın bir derinlikten boğaz girişine sürüklendiğini rapor ettiler. Mesudiye tabyası civarında da dört mayın görüldüğü rapor edildi (Public Record Office, 1/2009: 17). Türk kaynaklarında 17 Mart günü öğleden sonra bir uçağın merkez tahkimatına kadar giderek Boğaz üzerinde keşif uçuşu yaptığı ve buna görevli uçaksavar topları tarafından ateş edildiği bilgisi bulunmaktadır (Çanakkale Cephesi, 2012: 148).

13-17 Mart tarihleri arasında, Ark Royal'in uçakları boğaz üzerinde yoğun bir hava faaliyetine giriştiler. Bunlar hem hava keşfi yapıyor ve hem de bomba atıyorlardı. Yapılan keşifler daha çok, boğazdaki mayın hatları ile ilgiliydi. Bu uçuşlardan, boğazın mayından temizlendiği raporu geldi. Uçaklar, Nusret mayın gemimizin Erenköy koyunda oluşturduğu mayın hattını görememişlerdi. Mayından temiz raporu alındıktan sonra, müttefik filo komutanlığında, harekâtın ilk üç aşamasının tamamlanmış olduğuna karar verildi. Şimdi sıra dördüncü aşamanın icrasına gelmişti. Kepez burnu gerisinde kalan tabyalar da susturulacak ve boğaz geçilerek, İstanbul önüne yol verilecekti (Avcı, 2009: 91; Kurter, 2009: 91). Ancak İngiliz deniz havacıları, uçaktan işaret fişeği ile veya telsiz cihazlarının arıza yapmadığı

nadir zamanlarda, telsizle gönderdikleri mesajlara gemiler tarafından hiç aldırış edilmediğinden şikâyet etmişlerdir (Jones, 1928: 12, 44).

Türk tarafında yeni bir gelişme yaşandı ve Almanya'dan İstanbul'a yeni gelmiş olan R1 seri numaralı Rumpler B.I<sup>13</sup> modeli uçak ve pilotu Alman Seidler ile makinistler, 17 Mart günü gemi ile Çanakkale'ye geldi. Böylece savaşın hemen öncesinde Çanakkale'de Türk hava gücü iki uçağa yükseldi. Müttefik hava gücü ise Ark Royal gemisinde bulunan beş uçaktan ibaretti. Bazı Türk yayınlarında 18 Mart sabahı Müttefik filonun sahip olduğu uçak sayısı ile ilgili abartılı bilgiler gerçeği yansıtmamaktadır. Bazı çalışmalarda Türk uçakları tarafından sabah ve akşam olmak üzere toplam 148 keşif uçuşu yapıldığı bilgisi gerçeklikten uzak abartılı bir rakamdır (Yıldırım, 2015: 216). Seferberliğin başlangıcından 17 Mart 1915 gecesine kadar Türk uçakları tarafından 12 keşif uçuşu yapıldığı tespit edilebilmiştir. İngiliz uçakları tarafından ise 26 keşif uçuşu yapılmıştır.

### 18 Mart 1915 Çanakkale Deniz Savaşı'nda Hava Faaliyeti

18 Mart 1915 sabahı ilk keşif uçuşu Türkler tarafından gerçekleştirildi. Saat 08.00 civarında Yüzbaşı Serno, Rumpler B.I uçağı ile boğaz dışına bir keşif uçuşu yaptı. Rasit olarak, Boğazlar Komutanlığında görevli Alman Deniz Yarbayı Schneider'i aldı. Uçak irtifa alarak 1.600 metreye çıktı ve Truva harabeleri üzerinden Bozcaada'ya rotasına girdi. Bozcaada önlerinde; bir kısmı pruva hattı teşkil ederek seyre başlamış, bir kısmı da demir kaldırarak, harekete hazırlanan kırk kadar savaş gemisi gördüler (Çanakkale Cephesi, 2012: 80; Kurter, 2009; 92). Deniz subayı olan rasit Yarbayı Schneider büyük deniz savaşının başlamak üzere olduğunu hemen anladı ve derhal geri dönerek durumu rapor ettiler (Bundesarchiv, MSG2/10876).

Bu rapor üzerine, Üsteğmen Mehmet Cemal (Durusoy), hemen "*Ertuğrul*" isimli Bleriot uçağı ile keşif uçuşuna çıktı. Boğaza yaklaşmakta olan düşman donanmasını gördü ve taarruzun başlayacağı haberini doğruladı (Kurter, 2009; 93). Genelkurmay başkanlığı tarafından yayımlanan bir çalışmada bu keşif uçuşundan bahsedilmemektedir. (Çanakkale Cephesi, 2012: 180).

<sup>13</sup>*Rumpler B.I.*: İki kişilik silahsız keşif ve eğitim uçağıdır. Birinci Dünya Savaşı'nın başında 15 adet Rumpler B.I uçağı envantere girmiştir. Uçaklardan 3 tanesi Türkiye'ye getirilirken Bulgaristan'da kırım yapmıştır. Rumpler B.I uçakları 1918 yılı sonuna kadar 1'inci, 4'üncü, 7'nci, 16'ncı ve 17'nci Tayyare Bölüklerinde ve Yeşilköy Tayyare Mektebinde görev yapmıştır. *Uçak Albümü 1912-2009*, s.20. 100 beygir gücünde Mercedes D.I motora sahip olan uçak 145 km/s hız yapabilmektedir. Kanat açıklığı 13 metre, uzunluğu 8,4 metre ve yüksekliği 3,1 metredir. 750 kilogram boş ağırlığında olan uçağı maksimum kalkış ağırlığı 970 kilogramdır.

18 Mart 1915 günü Birleşik Donanma'nın Boğazı zorlaması esnasında gemilerin ateş yönlendirmesinin uçaklar tarafından yapılması ve bu amaçla Ark Royal uçak gemisinden her saat başı bir uçak kaldırılması planlandı (Çanakkale Cephesi, 2012: 172).

Ark Royal'in Komutanı Clarke Hall tarafından hazırlanan 10 Numaralı harekât raporunda; 4 Numaralı Harekat Emrinin 9. paragrafında yazılmış olmasına karşılık deniz uçağı görevlendirmesi için hiçbir emir almadığını, bombardımanın başlaması üzerine uçak görevlendirmesi yaptığını belirtmektedir (Public Record Office, 1/2009: 18).

Ark Royal'in deniz uçaklarına hangi tahkimatlarda asker olduğunun ve verilen hasarın tespiti için keşif görev verildi. Görev alan uçakların mürettebatı karşılıklı ateşi hem gördü, hem de havada uçakların birden bire irtifa kaybetmesine neden olan mermilerin geçişini hissetti. Deniz uçakları bu mermi dolu bölgenin üstünde uçamadı ancak aniden isabet alma riskini göze alarak bir yakadan diğerine hızla geçiş yapmak zorunda kaldı. Gözlemleri, aşağıdaki tahkimatlarda hızla patlayan mermilerin etkisiyle havaya fırlayan toz-toprak, tuğlalar, taşlar ve insanlarla görünmez olduğundan sınırlı kaldı (Dolan, 2020: 67).

Çanakkale Deniz Savaşı, 18 Mart 1915 tarihinde A hattı Savaş gemilerinin saat 11.30'da 14.000 yarda mesafeden ateş açmasıyla başladı. Ark Royal uçak gemisinden ilk uçak ise gemi ateşinin başlamasından önce saat 10.35'de havalandı. (Jones bu uçağın 13.30'da havalandığı bilgisini vermektedir. Jones, 1928: 20). Teğmen R. Whitehead ve Teğmen L. H. Strain tarafından 173 numaralı Wihgt A.I uçağı ile 2.000 feet irtifadan gerçekleştirilen uçuş sırasında Çanakkale Boğazını koruyan tabyaların durumları gözetlendi (Public Record Office, 1/2009: 17, 18). Mecidiye, Anadolu Hamidiye, Namazgâh ve Rumeli Mecidiye tabyalarının hepsinin insanlı olduğunu ve hızla ateş ettiklerini, ancak Çimenlik tabyasının insanlı olmadığını bildirdiler. Ayrıca Mecidiye, Namazgâh ve Rumeli Mecidiye tabyalarının tekrar tekrar vurulduğunu gördüler, ancak yoğun duman nedeniyle civardaki silahları taramayı imkânsız buldular. Çanakkale'nin yukarısında dereye doğru uzanan, muhtemelen mayın döşeme işleriyle uğraşan bir sıra tekne görüldü. Diğer birçok aktif silah bildirildi (Jones, 1928: 20). Bilgi, gözlemlendiği gibi, hemen kablosuz olarak geri gönderildi. Tespit edilen tüm bilgilerin telsiz aracılığıyla bildirildiği uçuş sırasında meydana gelen motor arızası nedeniyle uçak saat 12.15'de görevi bitirmek zorunda kaldı. Görev raporunda ağır isabet alan tabyaların ağır toz ve duman nedeniyle yeterince görülemediği ancak diğer kesimlerin net gözlemlendiği rapor edildi (Public Record Office, 1/2009: 17, 18). Uçuşta gözlemci olarak görev yapan Tğm. Strain görev raporunda "Benim uçaktan



*gördüğüm gibi bir manzarayı başka hiç kimsenin görmüş olduğunu sanmıyorum.”* sözleriyle başlayan raporunun devamında yaşanan deniz savaşını aşağıdaki sözlerle anlatmıştır;

*“Bu sabah Darboğaz’ın Çanakkale’nin ve Kilibahir’in Bombardımanı başladive benim uçaktan gördüğüm gibi bir manzarayı başka hiç kimsenin görmüş olduğunu sanmıyorum. İlk gönderilecek olan 173’tü.*

*Boğaz’a girdiğimde Queen Elizabeth, Infleixble, Agamemnon ve Lord Nelson’dan oluşan büyük gemiler hattı bir süredir hedeflere uzun menzilden ateş ediyordu. Onların arasından geçen dört Fransız gemisi daha kısa atış menzilin bulmak için ilerledi. Sanırım Canopus ve Ocean onlara, kanatlar için dert oluşturabilecek sahra topu bataryalarıyla mücadelede destek oldu.*

*Bizim gemiler pek isteklerini yapamıyordu ve ben hepsinden önce Inflexible’in her iki yandan ağır mermilere hedef olup isabet aldığını gördüm. Sonra Bouvet’in karinasından vurulduğunu gördüm. Geminin başı büyük dertte görünüyordu.*

*Aşağıımızda korkunç bir infilak oldu. Sadece 450 metre irtifadaydık ve şiddetli bir şekilde sarsıldık. Çanakkale’ye kadar, atış kulvarının kâh üstünden kâh altından geçerek gitmek zorunda kaldık ve çoğunun sesini duyduğumuz, bazılarınıysa gördüğümüz dost mermilerle vurulmamak için şansımıza sığındık. Boğaz’ın her iki tarafındaki sahra topları ve piyadeler durmadan bize ateş ediyordu.*

*Uçakta telsiz vardı; verilen zarar ve her istihkâmda topların başında asker olup olmadığı konusunda bir saat kırk beş dakika boyunca sürekli bilgi verdim. Sonra bizim motor sorun çıkarmaya başladı ve geri döndük.”(Dolan, 2020: 68)*

*Bu görev uçuşunda; “Rumeli Mecidiye, Rumeli Hamidiye, Namazgâh ve Anadolu Hamidiye tabyaları teker teker vurulmasına rağmen ateş ediyor. Kepez Burnu’ndaki tahkimatlarda asker yok ama civarında sahra topu bulunan birlikler var. İstihkâmların üzerindeki duman, nasıl bir zararın verildiği görülemeyecek kadar yoğun. 16. İstihkâmın arkasındaki kışla havaya uçmuş. Motor arızalı halde döndük. İrtifa 450-550m”(Dolan, 2020: s.67.)* raporu verildi.

Bu uçuşla ilgili olarak Türk kaynaklarında, uçak tarafından Dardanos ve Çimenlik Tabyalarında topçuların bulunmadığının ve diğer merkez tabyaların ateşlerini sürdürdüklerinin rapor edildiği bilgisi bulunmaktadır (Çanakkale Cephesi, 2012: 175). Diğer bir kaynakta ise Ark Royal’den uçurulan bir Wight A.I deniz uçağı, saat 12.30’da; tabyaların müteaddit isabetler almalarına rağmen, ateşlerinde fazla bir eksilme olmadığını rapor ettiği bilgisi verilmektedir (Kurter, 2009; 96).

İkinci uçak saat 12.06'da havalandı. İngiliz kaynaklarında uçağın "12.6" havalandığı bilgisi yer almaktadır. Bu bilginin bir yanlış yazımdan kaynaklandığı değerlendirilerek 12.06 olarak düzeltilmiştir. 922 numaralı Sopwith A Type 807 uçağı ile Teğmen N. S. Douglas ve Astsubay B. J. Brady tarafından gerçekleştirilen uçuşta; boğaz savunucularının durumları gözetlendi ve telsiz ile bildirildi. 3.000 feet yükseklikte yapılan uçuş saat 13.53'de sonlandırıldı (Public Record Office, 1/2009: 18).

Kalelerin üzerinden geçtiklerinde, yalnızca Çanakkale'nin güneyindeki Hamidiye tabyasının kararlılıkla ateş ettiğini gördüler. Tüm silahları hâlâ ateş halindeydi ve Vengeance'ın mermileri kalenin ortasında patlıyordu, ancak silahlara çok az zarar veriyor veya hiç zarar vermiyordu. Çimenlik tabyasının insanlı olmadığı doğrulandı ve silahlardan ikisi keskin bir yukarı açığı gösteriyordu. Bundan kısa bir süre sonra, Irresistible'in atışları Hamidiye tabyasına yoğunlaştı (Jones, 1928: 21). Türk kaynaklarında bu görev uçuşu için; merkez tabyaların ateşinin şiddetli olmadığı, Anadolu Hamidiye Tabyasının hızlı ateş eden başlıca tabya olduğunun bilgisinin verildiği yazılıdır. Bu tabyayı bombardıman eden Vengeance'nin mermilerinin çoğunun tabya içerisine düştüğü ve toplarda tahribat yaratmadığının tespit edildiği yazılıdır. Aynı kaynakta saat 13.30'da bir İngiliz uçağının havalandığı bilgisi yer almasına karşılık bu bilgi doğrulanamamıştır (Çanakkale Cephesi, 2012: 176 ve 182).

Türk tarafında ise Plt.Ütğm. Mehmet Cemal (Durusoy), yanına rasit olarak, Tğm. Osman Tayyar Bey'i alarak, "Ertuğrul" isimli Bleriot uçağı ile bir keşif uçuşu yaptı (Kurter, 2009; 95). Türk havacılık tarihi kaynaklarında yer alan bu uçuşun saati belirtilmemiştir. Deniz savaşını inceleyen kaynaklarda ise saat 16.00'dan sonra Boğaz dışının keşfi için bir uçak gönderildiği bilgisi bulunmaktadır (Çanakkale Cephesi, 2012: 184). Bu uçuş saat 16.00'dan sonra yapılmış olmalıdır.

Akşamüzeri, bu kere Plt.Tğm. Seidler yanına rasit olarak, Deniz Yzb. Hüseyin Sedat Bey'i alarak, Rumpler B.I tipi uçakla bir keşif uçuşu yaptı. Birleşik Donanma'nın Boğaz'dan çekilerek Limni Adası'na döndüğünü belirledi (Kurter, 2009; 95). Kaynakta bu uçuşun tam saati verilmemiştir. Birleşik Donanmanın Çanakkale Boğazından çekildiği saat 18.00'den sonra yapılmış olması gerekir.

18 Mart Çanakkale Deniz Savaşı sırasında Türk uçakları sabah iki ve akşamüstü iki olmak üzere toplam dört uçuş gerçekleştirmiştir. Bu uçuşlarda müttefik donanmanın durumu gözlemlenmiştir. Özellikle sabah saat 08.00'de yapılan ilk uçuş ile deniz savaşının başlayacağı tespit edilmiş ve ilk ateşin açıldığı saat 11.30'a kadar savunmacılara hazırlanma fırsatı verecek çok değerli zaman kazandırılmıştır.

İtilaf Devletleri tarafında ise her saat başı bir uçak havalandırılarak keşif ve ateş yönlendirilmesi yapılması planlanmış olmasına karşılık ancak iki uçuş yapılabildi. İlk uçağın havalandığı 10.30'dan çekilmenin tamamlandığı 18.00'e kadar en az sekiz uçuş yapılması gerekiyordu.

Çanakkale Cephesi'nde konuşlandırılan ilk Türk uçakları yakın zamanda kurulacak olan 1 Tayyare Bölüğü'nün nüvesini teşkil etmiştir. Çanakkale Meydanından Galata (günümüzde Söğüt) meydanına taşımıştır. Savaş gereksinimlerine paralel olarak Çanakkale Meydanına sadece tek kişilik av uçaklarından oluşan 6. Harp Tayyare Bölüğü kurulmuş ve her iki birlik Birinci Dünya Savaşı sonuna kadar bu meydanlarda göreve devam etmiştir.

## SONUÇ

Çanakkale Savaşı, Avrupa Batı Cephesi hariç tutulduğunda, dünyada ve Türkiye'de üzerinde en fazla kalem oynatılan, mürekkep akıtılan, akademik veya popüler tarih yayınlarında en fazla incelenen, tartışılan, analiz edilen konu olmuştur ve olmaya da devam edecek gibi gözükmektedir.

Tüm bu yayın yoğunluğunun ortasında havacılık en az ilgi, neredeyse hiç itibar görmeyen bir konu halinde kaldı. Yapılan birkaç yayın popüler tarih çalışması olmaktan öteye gidemedi. Havacılık konusundaki nadir çalışmalar sadece savaş periyodu ile sınırlı kaldı. Savaş sonrasında yaşanan hava faaliyetleri neredeyse hiç ilgi görmedi. Savaş dönemini hava faaliyetlerini ele alan çalışmalar ise gerçeklikten uzak ve tek taraflı yayınlar olarak kalmaya mecbur kaldı.

Çanakkale Savaşının başında dönemin hava araçlarının ilk örnek uçaklar düzeyinde olması, kendilerinden çok şey beklenmesi ve havacıların kendilerinden beklenenlerin üstünde vaatlerde bulunmaları; şüphesiz planlamacıları yanıltan faktörlerin başında gelmektedir. Planlamalar; uçaklardan ve uçuş ekiplerinden imkânlarının ve belki de yeteneklerinin üstünde beklentiler içeriyordu. Ark Royal'in deniz uçaklarından; sürekli Boğaz üzerinde uçmaları, aşağıdaki her şeyi görmeleri ve sahip oldukları ilk telsizler ile donanmanın ateş yönlendirmesini hatasız yapmaları beklendi.

Ancak mevcut İngiliz deniz uçaklarının, ilk örnek düzeyinde olması, hava şartları kadar, deniz şartlarına sıkı bağlılıkları ve kırılabilir yapıları ile motorlarının güçsüzlüğü ve arızaları daha ilk uçuşlardan itibaren kendisini gösteren sorunlar oldu. Nedense İtilaf Devletleri Birleşik Donanma Komutanlığı bu gerçekleri göremedi veya bu sıkıntıları giderecek önlemleri

almakta yetersiz kaldı. Bu harekât kısıtlamalarına, uçaklarda kullanılan telsiz sistemlerinin yetersiz ve ilkelliği eklendiğinde olayın vahameti daha da arttı. Şüphesiz ki en büyük başarısızlık; özellikle Nusret Mayın Gemisi tarafından Erenköy Körfezine dökülen ve Birleşik Donanmanın yenilgisinin en büyük nedenleri arasında olan mayınların görülememesi oldu.

Türk tarafında ise elindeki sınırlı ve az miktardaki uçağın daha verimli kullanıldığını söylemek aşırı bir iddia gibi değerlendirilebilse de Çanakkale Deniz Savaşı'na dolaylı veya direk etkisi değerlendirildiğinde; Türk havacılarının savaşın bu ilk dönemindeki başarısı göz ardı edilemeyecektir.

18 Mart 1915 Deniz Savaşına kadar olan dönemde Ark Royal uçak gemisinin deniz uçakları kendilerinden bekleneni verememiş ve harekâtın kaderinde kilit rol oynamıştır. Bu gerçekten hareketle çıkartma ve kara savaşlarında İngiliz ve Fransızlar tarafından hava gücü; gerek karada konuşlu uçaklar, gerek balon gemileri ve gerekse ilave uçak gemisi ile güçlendirilmeye çalışılmıştır.

Hipotez 1: Çanakkale Cephesine ilk uçak görevlendirmesi Osmanlı Devletleri tarafından yapılmıştır.

Hipotez 2: İncelenen dönemde sayısal olarak uçak üstünlüğü İtilaf Devletlerinin elindedir.

Hipotez 3: Müttefikler tarafından kullanılan deniz uçaklarından, teknolojik yetersizlikleri ve bölgenin özellikle de Ege Denizinin şartlarına uygun olamamaları nedeniyle yeterli verim alınamamıştır.

Hipotez 4: Müttefikler sahip oldukları deniz uçaklarından, gemilere ateş yönlendirmesi ve boğazdaki mayınların tespiti beklentilerini karşılayamamışlardır.

Hipotez 5: Ark Royal'in uçakları tarafından 28 görev uçuşu gerçekleştirilmesine karşılık harekâtın kaderini değiştirebilecek bir etki yapamamışlardır.

## KAYNAKÇA

### Arşiv Belgeleri

**ATASE, BDH;**

K: 4669, D: H-1, F: 1-47

K: 4669, D: H-1, F: 1-49

K: 4669, D: H-1, F: 1-52

K: 4669, D: H-3, F:1-85

K: 4669, D: H-3, F: 1-16

K: 4669, D: H-12, F: 1-16

K: 4669, D: H-3, F: 1-20

K: 4669, D: H-12, F: 1-17

K: 4669, D: H-12, F: 1-27

K: 4669, D: H-12, F: 1-50

**Public Record Office**

Air Ministry, Class: 1, Number: 2009, Description and Covering Dates:

207/20/7.

**Bundesarchiv**

Bundesarchiv, MSG2/10876.

### Kitaplar

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

Banoğlu, Ahmet Niyazi (1965). Unutulmaz Havacı kahraman Savmi Uçan Hayatı-Hizmetleri-Başarıları. Toker Matbaası, İstanbul.

Gnkur.Bşk.lığı (1970). Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, I. Cilt, Osmanlı İmparatorluğunun Siyasî ve Askerî Hazırlıkları ve Harbe Girişi. Gnkur. Matbaası, Ankara.

Gnkur.Bşk.lığı (1969). Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, IX. Cilt, Türk Hava Harekâtı.

- Gnkur. Basımevi, Ankara.
- Gnkur.Bşk.lığı (1976). Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, VIII. Cilt, Deniz Harekâtı. Gnkur. Basımevi, Ankara.
- Gnkur.Bşk.lığı (2012). Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi (Haziran 1914-25 Nisan 1915), V. Cilt I. Kitap. Genelkurmay Basımevi, Ankara.
- Black, Jeremy (2015). Air Power: A Global History. The Rowman & Littlefield Publishing Group Inc., London.
- Chasseud, Peter, Doyle, Peter (2105). Grasping Gallipoli, Terrain, Maps anf Failure at the Dardanelles, 1915. Stroud, Spellmount.
- Dolan, Hugh (2020). Gelibolu Çıkarmalarının Anlatılmamış Öyküsü, 36 Gün. Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.
- Fırtına, H. İbrahim (Yay.Haz.) (2009). Orgeneral Muzaffer Ergüder'in Havacılık Anıları 1922-1930. Türk Hava Kurumu Basımevi, Ankara.
- Hobbs, David (2013). British Aircraft Carriers; Design, Development and Service Histories. Seaforth Publishing, Yorkshire.
- Jones, H. A. (1928). 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.
- Kansu, Yavuz, Şenöz, Sermet; ve Öztuna, Yılmaz (1971). Havacılık Tarihinde Türkler, Cilt:1. Hv.Bas. ve Neş.Md.lüğü, Ankara.
- Keyüsk, Mazlum (1951). Türk Havacılık Tarihi 1914-1916 İkinci Kitap Birinci Cilt. Hava Basımevi, Eskişehir.
- Kurt, Emin, Güvenbaş, Mesut (2018). Birinci Dünya Savaşı'nda İstanbul'a Yapılan Hava Saldırıları. İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.
- Kurter, Ajun (2009). Türk Hava Kuvvetleri Tarihi 1914-1916, Cilt:2. Hv.K. Basımevi, Ankara.
- Layman, R.D. (1996). Naval Aviation In The First World War: Its Impact and Influence. Naval Institute Press, Annapolis, Maryland.

Hydrographic Office (1916). *Mediterranean Pilot, Volume IV*. Publishen by the Hydrographic Office Under the Authority of the Secretary of the NAVY, Government Printing Office, Washington.

Munson, Kenneth (?). *Aircraft Of World War I*. Ian Allan, London.

Thetford, Owen (1991). *British Naval Aircraft Since 1912*. Naval Institute Press.

Tarihçe Şube Müdürlüğü (2009). *Uçak Albümü 1912-2009*. Hv.K. Basımevi, Ankara.

### **Dipnot Kaynakçası**

- 1 a. Fırtına, 2009: 33.  
b. Kurt ve Güvenbaş, 2018: 277-298.
- 2 Uçak Albümü 1912-2009, 2009: 9.
- 3 Fırtına, 2009: 20.
- 4 Fırtına, 2009: 41.
- 5 Munson, (?): 36.
- 6 Kurt, 2018: 69-75.
- 7 Thetford, 1991: 458.
- 8 Thetford, 1991: 475.
- 9 Thetford, 1991: 465.
- 10 Munson, (?): 163.
- 11 Dolan, 2020: 3.
- 12 *Mediterranean Pilot*, 1916: 401.
- 13 Owen ve Thetford, 1970: 512

### **Yayımlanmamış Çalışmalar**

Kurt, Emin (2018). *Türk Hava Kuvvetleri'nin Kuruluşunda Bağış ve Yardımlar (1911-1914)*. (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Ankara.

### **Kongre Bildirileri**

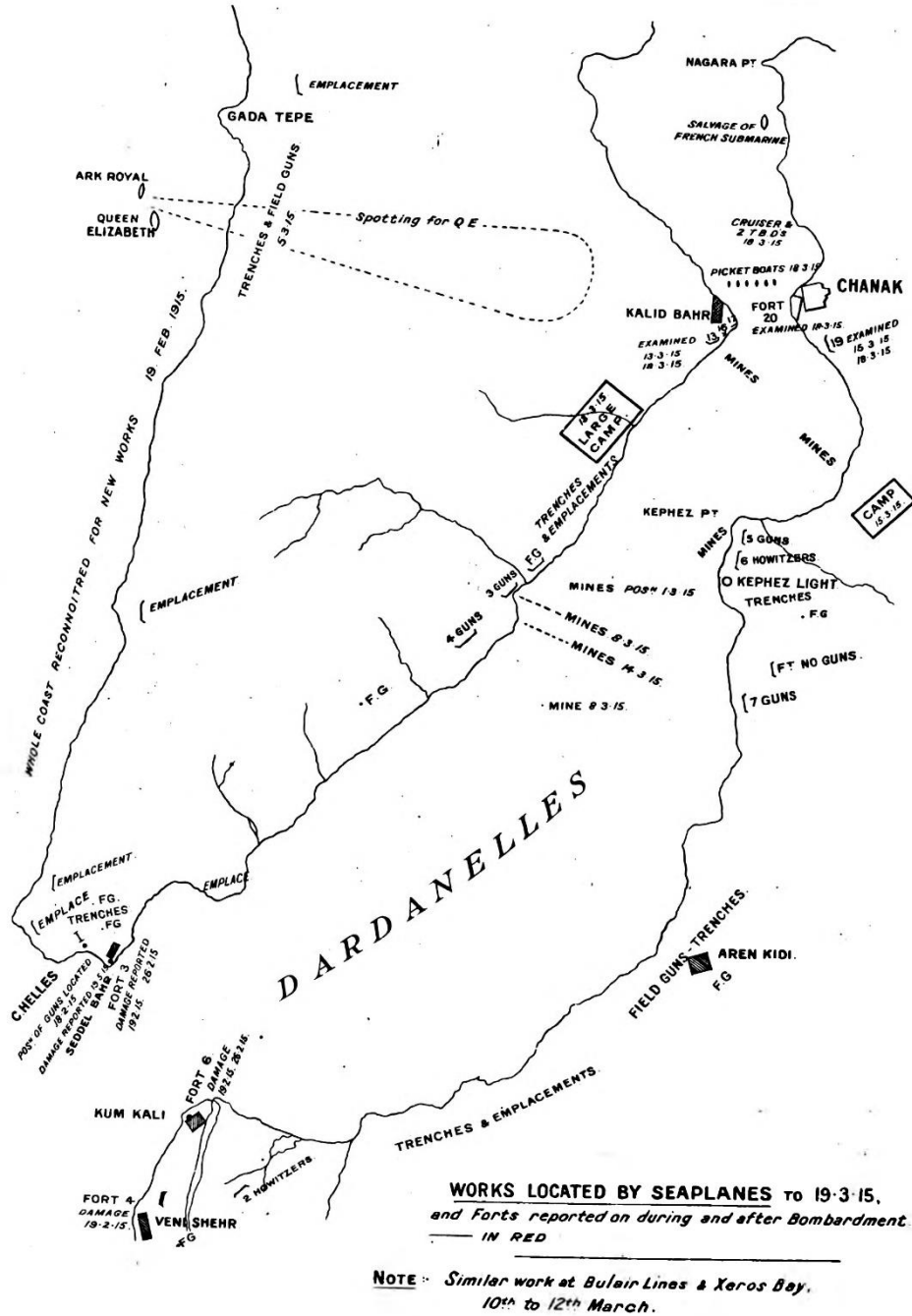
Yıldırım, Ceylin (2015). *Birinci Dünya Harbi Ekseninde Çanakkale Muharebeleri'nde Hava Gücü. 100'üncü Yılında Çanakkale Zaferi Sempozyumu, 28-29 Nisan, İstanbul, 197-239*.

**EKLER****Ek A: Arak Royal'in Uçakları Tarafından Geçekleştirilen Uçuşlar**

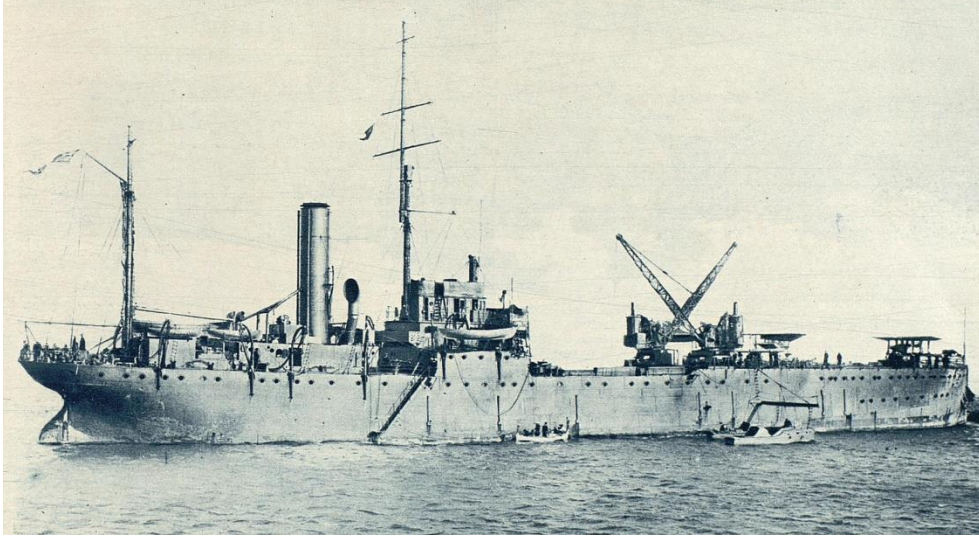
<b>Tarih</b>	<b>Uçuş Sayısı</b>
17 Şubat 1915	1
19 Şubat 1915	4
26 Şubat 1915	1
1 Mart 1915	1
3 Mart 1915	1
4 Mart 1915	5
5 Mart 1915	3
8 Mart 1915	1
10 Mart 1915	1
11 Mart 1915	1
12 Mart 1915	1
13 Mart 1915	2
14 Mart 1915	1
15 Mart 1915	1
16 Mart 1915	1
17 Mart 1915	1
18 Mart 1915	2
<b>TOPLAM</b>	<b>28</b>



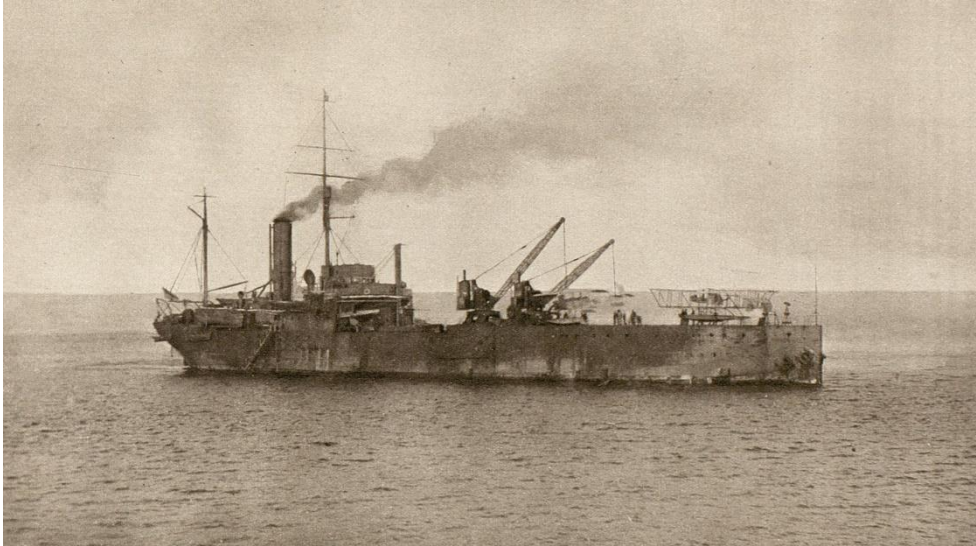
**Ek B: Ark Royal'in Deniz Uçakları Tarafında 19 Mart 1915 Tarihine Kadar Yapılan Keşifleri Gösterir Kroki**



(Public Record Office, 1/2009)

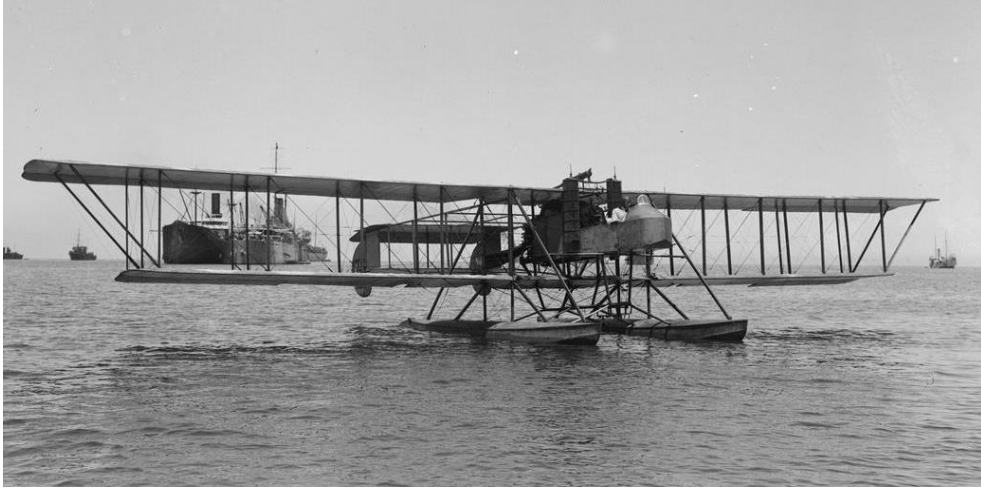
**Ek C: Ark Royal Uçak Taşıyıcısı**

(Kaynak: The Illustrated War News (1915), 7 Temmuz, Part:48, 19)

**Ek D: Ark Royal Uçak Taşıyıcısı**

(Kaynak: The Illustrated War News (1915), 21 Temmuz, Part:50, 13)

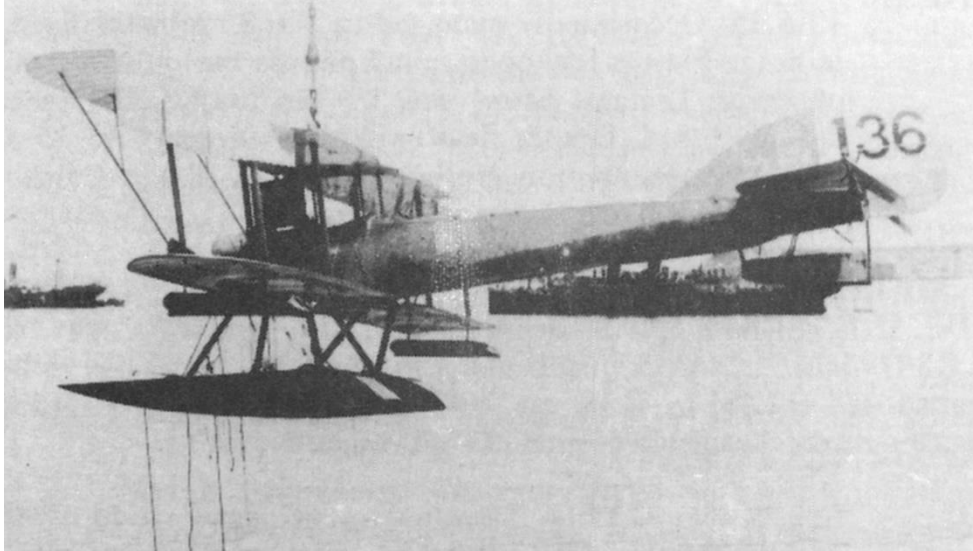
**Ek E: Çanakkale Cephesinde görev yapan Wight A.I. Improved**



**Navyplane**

(Kaynak: Bernie Freyberg Özel Koleksiyonu)

**Ek F: Çanakkale Cephesinde görev yapan 136 seri numaralı Short S.87  
Admiralty Type 135 Seaplane**



(Kaynak: Bernie Freyberg Özel Koleksiyonu)

**Ek G: Sopwith Admiralty Type 807 Seaplane**

(Kaynak: Bernie Freyberg Özel Koleksiyonu)

**Ek H: Sopwith Tabloid Uçağı**

(Kaynak: Bernie Freyberg Özel Koleksiyonu)

## EXTENDED SUMMARY

### Introduction

The British General Staff examined whether the Dardanelles could be crossed by a joint operation with the navy in 1906 and found the operation "Not Recommended".

What were the new factors in 1915 that were not found in 1906? One of the most important developments was the air force. This new observation power and indirect firing was thought to greatly improve the effectiveness of naval bombardment.

The Battle of Gallipoli was to be the first joint operation in history where the navy and air force would work together.

### Ark Royal's Construction, Development and Service Process

Ark Royal was launched in September 1914 and commissioned on December 9, 1914. The ship was first used for deck flight training in 1930, when catapults were installed on its deck. The name of the ship was changed to "Pegasus" in 1934. The ship, which served as an aircraft carrier during the Second World War, was sold in 1946 to be converted into a civil ship and received the name "Anita 1". The ship whose transformation could not be completed was scrapped in 1950.

### Aerial Reconnaissance Activities in Çanakkale

Following the Ottoman Mobilization, Fazıl Bey was sent to Çanakkale on August 17, 1914 with a Nieuport 6H model seaplane.

The first reconnaissance flight took place on September 5, 1914. The second reconnaissance flight took place on 10 September. Third reconnaissance mission It was carried out by Lt. Fazıl Bey. On 5 November 1914, Britain and France declared war on the Ottoman Empire. The Ottoman Empire responded to these states by declaring war on November 11 and participating in the First World War.

On November 5, 1914, at noon, a two-seater Nieuport 7H seaplane named "Mahmut Şevket Pasha" went on a test flight. The plane sank on its side during landing. On January 12, 1915, the Bleriot XI-2 model aircraft named "Ertuğrul" was sent to Çanakkale under the command of Lt. Mehmet Cemal (Durusoy) and placed in a hangar in the Hospital near the city. On January 20, 1915 Lt. Mehmet Cemal Bey made a test flight over Çanakkale.



### **Ark Royal is in Çanakkale**

On Monday, February 1, 1915, the Ark Royal aircraft carrier left Sheerness harbor and headed for Çanakkale. It had eight flying wings and two land wings.

Ark Royal arrived in Bozcaada on February 17, 1915 at 06.10. The first mission flight was by Flight Commander H.A. Williamson and Pilot (Plt.) Lieutenant (Lt.) G.R. Made by Bromet. Despite four flight attempts on February 19, only two aircraft managed to take off. Only one of the two planes that took off and, was able to establish a radio connection.

Ark Royal moored south of Rabbit Island on February 26th. A plane took off at 11.20. Four more planes were requested to be sent for exploration. One aircraft could not operate due to the inability to take off from the sea, another because the fuel tank exploded after the flight, and the third because the fuel pump did not provide enough pressure. The fourth plane canceled the mission due to its inability to climb to a sufficient altitude.

Ark Royal arrived in Seddülbahir on March 1. At 12.55, a plane took off, and the batteries and mobile cannons of the dorsal banks of the strait were discovered. 17 objects that are likely to be mines were detected in the narrowest part of the strait. The other two reconnaissance missions could not be flown due to aircraft problems. In a single flight on March 3, 1915, the discovery of fixed and mobile batteries and torpedo tubes was made and the presence of 14 objects that could be mines were detected. On March 4, Ark Royal's seaplanes were assigned to determine the locations and movements of Turkish troops. At 05.15 a.m., the ship moved from Rabbit Island to the entrance of the Strait. He tried to support the landing operation with five flights throughout the day.

The seaplane, which took off at 09:14 on March 5, 1915, fell by spinning nose-down from an altitude of 3,000 feet. While the plane was completely destroyed, the engine of the plane and the aviators were recovered. It was understood that the propeller of the plane was broken in the air. The pilot of the second plane, which took off the same day, was injured by fire from the ground and had to land. Ark Royal's seaplanes; he made a mission flight on March 8, and a mission flight on March 10. In the mission report sent to the Naval Aviation Department by R. H. Clarke, the commander of the Ark Royal on March 15, 1915, he states that they were congratulated by Admiral Carden for the reconnaissance flights made to identify mine lines the day before (March 14). The commander added to his

report that great success had been achieved in detecting mines buried 18 feet and deeper into the sea.

During the reconnaissance flight between 08.00 and 09.20 on March 15, mine lines in the Strait were observed and a detailed map of the detected mines was made. In flight, mines at depths of 5, 10, and 18 feet, respectively, were detected from altitudes of 1,000, 1,500, and 3,000 feet, respectively. On March 16, between 11.21 and 12.36, the reconnaissance flight at an altitude of 2,500 feet was reported to have good visibility until the rain started on this flight for mine line exploration. On March 17, 1915, Lieutenant N. S. Douglas and Petty Officer B. J. Brady carried out a reconnaissance flight at a height of 2,500 feet between 10.50 and 12.11 hours to explore mine lines. They reported that a mine was dragged into the strait inlet from a depth near the surface, while seven of the 10 mines seen in the Soğandere mouth were still found in the area. Between 13-17 March, Ark Royal's aircraft engaged in intense air activity over the Strait. They were both doing aerial reconnaissance and dropping bombs.

On the Turkish side, the R1 serial number R1 model aircraft, which had just arrived in Istanbul from Germany, arrived in Çanakkale by ship on March 17. It was determined that 12 reconnaissance flights were made by Turkish aircraft from the beginning of the mobilization until the night of March 17, 1915. 26 reconnaissance flights were carried out by British aircraft.

### **Air Activity in Çanakkale Naval War of 18 March 1915**

On March 18, 1915, the Turks conducted their first reconnaissance flight. At around 08:00, Captain Serno made a reconnaissance flight out of the strait in a Rumpler B.I plane. Raşit Lieutenant Colonel Schneider immediately realized that the great naval battle was about to begin, and they immediately returned and reported the situation.

On March 18, 1915, it was planned to direct the fire of the ships by the aircraft during the United Navy forcing the Strait, and for this purpose, an aircraft would be launched from the Ark Royal aircraft carrier every hour.

The first plane from the Ark Royal aircraft carrier took off at 10.35 hours before the start of the ship fire. They reported that Mecidiye, Anadolu Hamidiye, Namazgâh and Rumeli Mecidiye bastions were all manned and fired rapidly, but the Çimenlik bastion was not manned. Serving as an observer in the flight, Lt. "I don't think anyone else has seen a view like I saw from the plane," Strain said in his mission report. In his own words, he explained his unique situation.

The second plane took off at 12.06. During the flight carried out by Lieutenant N. S. Douglas and Petty Officer B. J. Brady, the strait defenders' situations were monitored and reported by radio. The flight, made at an altitude of 3,000 feet, ended at 13.53.

During the Çanakkale Naval War on March 18, Turkish aircraft conducted four flights, two in the morning and two in the evening. On the side of the Allies, only two flights were made, although it was planned to take off an aircraft every hour to conduct reconnaissance and fire routing.

### **Conclusion**

Gallipoli War, excluding the European Western Front in the world and most items played over in Turkey, ink infused, academic or most studied of the popular publication dates, discussed, it has been the subject being analyzed and is likely to continue to do so.

Until the March 18, 1915, Naval War, the seaplanes of the Ark Royal aircraft carrier failed to deliver what was expected of them and played a key role in the fate of the operation. This is truly British and French air power in action in land and land wars; it was attempted to be strengthened by both land-based aircraft and balloon carriers, as well as additional aircraft carriers.

Hypothesis 1: The first aircraft assignment to the Çanakkale Front was made by the Ottoman Empire.

Hypothesis 2: In the period examined, the numerical superiority of aircraft was in the United States.

Hypothesis 3: The seaplanes used by the Allies were not sufficient due to their technological inadequacy and their inability to comply with the conditions of the region, especially the Aegean Sea.

Hypothesis 4: The Allies could not meet their expectations of sending fire to ships and detecting mines in the strait from their seaplanes.

Hypothesis 5: Despite the 28 mission flights carried out by Ark Royal's aircraft, they could not have an effect that could change the fate of the operation.