



Mitchell Raporu Ekseninde Çanakkale Cephesi Hava Harekâtı

Air Operations on the Gallipoli Front in Accordance with the Mitchell Report

Mustafa Kafkas DERELİ^{1*} 

¹Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Askeri Tarih Araştırmaları Anabilim Dalı, Askeri Tarih Yüksek Lisans Öğrencisi

MAKALE BİLGİSİ

Araştırma Makalesi / Derleme

Makale vb.

Geliş Tarihi: 06.12.2025

Kabul Tarihi: 02.01.2025

Anahtar Kelimeler:

Çanakkale Hava Harekâtı,
Birinci Dünya Savaşında
Havacılık, askeri havacılık,
Gelibolu hava muharebesi,
Gelibolu'da havacılık faali-
yetleri

ÖZ

Çanakkale Cephesindeki gerçekleşen tüm muharebe ve operasyonlar 1919 yılında İngiliz gözüyle ileride istifade edilmek üzere yerinde yapılan incelemelerle kayda alınmıştır. Bu işi yapmakla görevlendirilen Dardanel Komisyonu 1914 Şubat ayında yapılan bombardımanlardan başlayarak 1915 Aralık ve 1916 Ocak aylarında yapılan çekilmeler ve sonrasında Boğazın girişinin mayınlanarak kapatılması sürecinde Donanma başta olmak üzere, ordu ve hava gücünün tüm askeri teknik detaylarını, faydası ve zararlarını da ortaya koyarak yaklaşık altı yüz sayfalık bir rapor haline getirmiştir. Bu makalede hava harekâtıyla ilgili olan kısımlar bir araya toplanarak bunların literatürdeki diğer kaynakla beslenmesi yöntemiyle Çanakkale Cephesindeki hava harekâtı ortaya konmuştur.

ARTICLE INFO

Research Article /

Review Article etc.

Received: 06.12.2025

Accepted: 02.01.2025

Keywords:

Çanakkale Air Operation,
Aviation in World War I,
military aviation, air battle
over Gallipoli, air opera-
tions in Gallipoli

ABSTRACT

All the battles and operations that took place on the Çanakkale front were recorded in 1919 through British point of view, by on-site examinations for future use. The Dardanel Commission, which was tasked with this duty, compiled a report of approximately six hundred pages, presenting all the military and technical details, advantages and disadvantages of the army and air force, starting with the bombardments in February 1914, to withdrawals in December 1915 and January 1916, and the subsequent process of closing the entrance to the Strait by mining. In this paper, the sections related to air operations were brought together and the air operations on the Çanakkale Front were presented by feeding them with other sources in the literature.

* Sorumlu yazar.

* mustafadereli@ktb.gov.tr

GİRİŞ

Birinci Dünya Savaşında Çanakkale cephesinin açılması fikri 27 Ağustos 1914'e kadar gitmektedir. Boğazın zorlanmasının ne kadar faydalı olabileceğine dair değerlendirmeleri içeren ve İstanbul'daki İngiliz elçisi tarafından yazılan telgraf metni bu tarihte Londra'ya ulaştığında Osmanlı henüz savaşın tarafı dahi değildi. Osmanlının İttifak devletleri yanında savaşa dahil olması 27 Ekim 1914'ü bulacaktı.¹ Rusların Kafkas cephesinde bunalıp 1 Ocak 1915 günü İngilizlerden Türk kuvvetlerini başka cepheye kaydıracak bir nümayiş istemesi Çanakkale Boğazının zorlanması seçeneğini bir kez daha gündeme taşıdı. Çanakkale'nin sadece donanma gücü ile zorlanarak ve sonrasında İstanbul'un ele geçirilerek Osmanlı'nın savaş dışı kalması fikri Boğazların kontrolünü ele geçirmenin getireceği avantajlarla birleşince İngilizlerin iştahını kabartıyordu. Bu yüzden Amirallik Dairesinin kara gücü olmadan bu işe girişilmemesi yönündeki tavsiyelerine rağmen Donanma Bakanı Churchill 19 Ocak 1915 günü İngiliz Savaş Kabinesini ikna etmiş ve Donanmayla yapılacak bir zorlama için uygun tarih beklenilmeye başlanmıştır.² 18 Mart 1915 günü gerçekleşen girişim hezimetle sonuçlandıktan sonra Boğaz savunmasının susturulması için bir kara harekâtı planlandı. 25 Nisan 1915 günü gerçekleşen çıkarma ardından hiçbir cephede ciddi bir ilerleme kat edemeyen, inatçı ve cesur Türk direnişi karşısında yerinde çakılı kalan İtilaf devletlerine ait kuvvetler bu tıkanıklığı gidermek ve Türk savunma hattını geçebilmek için 6/7 Ağustos 1915 tarihinde Anafartalar Koyu mevkiinde 3 ayrı noktada karaya asker çıkardılarsa da Anafartalar Grup Komutanı Albay Mustafa Kemal komutasındaki tümenleri geçemeyerek bu cepheyi de siper savaşına dönüştürmek zorunda kalmıştır. Gelibolu Yarımadası'nı ele geçirme ve Boğaz savunmasını susturma konusunda ümitleri tükenen İtilaf kuvvetleri iki safha halinde gerçekleştirdikleri başarılı çekilme harekâtı ile Çanakkale'yi terk etmiştir.³

Birinci dünya savaşından sonra 1919 yılında "Dardanelles Committee" isimli bir komisyon kurularak Müttefik kuvvetlerin Çanakkale seferinde yaptıklarını mercek altına alınmıştır. Bu komisyona Komodor F.H. Mitchell başkanlık etmiştir. Komisyonun görevi isminden de anlaşılabilir gibi "Çanakkale Boğazına Yapılan Saldırı ve Düşman Savunmalarını Araştırmak" şeklinde de ifade edilebilir. Komisyon raporu Ekim 1919'da sunulmuş ve 13 Aralık 1919 tarihinde yayımlanmıştır. Raporun sonuç kısmında gelecekte yapılacak amfibi operasyonlar hakkında birtakım çıkarımlar olmuştur. Komisyon raporu ya da diğer ismiyle Mitchell raporu, *1913 tarihli Müşterek Donanma ve Askeri Operasyonlar El Kitabının* çıkarma planlarının hazırlanmasındaki faydasını vurgulamıştır. Söz konusu operasyonun organizasyon yetersizliğinin yanında başarısızlığı, operasyonları gerçekleştirmek için gerekli olan personel ve malzemenin tedarik edilmesi konusunda bir sorumluluğun olmamasına bağlamaktadır. Komisyona göre bahse konu el kitabındaki prensipler Çanakkale cephesinde çarpışan müttefik kuvvetler tarafından yeterince anlaşılmamıştır. Donanma topçusunun desteğindeki zayıflık raporda kayda geçmiştir. Bu yüzden Komite bu konunun deneysel çalışma, geliştirme faaliyetlerinin konusu yapılarak gelecekteki performansın arttırılmasını tavsiye etmiştir. Mitchell Komitesi komuta ilişkileri üzerine bir soruşturma yapmış ve müşterek operasyonlarda birleştirilmiş komuta ya da birleşik komutanın Gelibolu Seferinde İngilizler için daha iyi sonuçlar vereceği spekülasyonunun değerlendirmiş ve işin içinden çıkamayarak bu konunun ileriki bir çalışmanın konusu olmasını tavsiye etmiştir. Gelibolu seferi öğrenilebilecek dersler açısından incelenerek daha fazla çalışılması gereken konular tespit edilmeye çalışılmıştır. Yapılan değerlendirmeler sonucu elde edilen kazanımlar savaş öncesinde hazırlanmış *1913 tarihli Birleşik Donanma ve Askeri Operasyonlar El Kitabının* güncellenmesinde kullanılmıştır. Böylelikle bu raporla birlikte İngilizlerin Çanakkale seferinden kendileri için çıkarılması gereken askeri dersler erken bir tarihte kayda geçmiştir. Sonuç bölümünde Mitchell raporu; nitelikli çıkarma araçlarının değerine, tüm seviyelerde gizliliğin gerekliliğine, çıkarma gücünün çıkarma vasıtalarına taktik olarak yüklenmesi gerekliliğine ve hava gücünün önemine değinmiştir. Hava gücünün kullanımına her alt başlık altında yer verilmiş ve bu gücün kullanımı fayda ve eksiklikleriyle kayda geçirilmiştir.⁴

MİTCHELL RAPORUNUN İÇERİĞİ

Komisyon Raporu altı kişi tarafından imzalanmıştır; Komisyon Başkanı Komodor F.H. Mitchell, Tuğgeneral C.J. Perceval, Tuğgeneral H. Bland, Kraliyet Hava Kuvvetlerinden Albay R. Samson, Kraliyet Donanmasından Albay C.W. Round-Turner, Kraliyet Donanmasından Yarbay F. H. Sandford. İncelenmesi istenen konu başlıkları 21 Mart 1919 günü Amirallik Dairesi tarafından Komisyona iletilmiştir.⁵ Bu başlıklar on iki madde halinde sıralanmıştır. İlk olarak Müttefik donanmasının çeşitli taarruzları ve Müttefik kara gücünün yaptığı taarruzlar hakkında genel bilgilerin verilmesi istenmiş sonrasında Türklerin savunma metotları ve bunların

¹ General C. F. Aspinall-Oglander, *Büyük Harbin Tarihi Çanakkale Gelibolu Askeri Harekâtı*. Cilt I. İstanbul 2005, s.61.

² Prof. Stanford J. Shaw, *The Ottoman Empire in World War I*. Cilt II. Ankara 2008, s.1499.

³ Mesut Uyar ve Edward J. Erickson, *Osmanlı Askeri Tarihi*, İstanbul 2020, s.515.

⁴ Ian Speller, "In the Shadow of Gallipoli Amphibious Warfare in the Inter-War Period.", *Gallipoli Making History*, Londra 2001, s.5.

⁵ Amirallik Dairesi Sekreterliği, *Report Of The Committee Appointed To Investigate The Attacks Delivered On And The Enemy Defences Of The Dardanelles Straits*, Londra 1919, s.XV.

münferit olarak ürettikleri sonuçlar ve bunlardan öğrenilecek derslerin bildirilmesi istenmiştir. Bunları yaparken Müttefikler tarafından gerçekleştirilen operasyonların kritiğinin yapılmasının istenmediği belirtilmiş, bu raporun gelecekteki müşterek operasyonların icrasına hazırlık ve icrası için fayda sağlaması bakış açısı ile kaleme alınması istenmiştir. Operasyonların şu başlıklar altında sınıflandırılması istenmiştir: giriş tabyalarına gemiler tarafından yapılan taarruzlar, Çanakkale Boğazında mayın taraması ve Boğaz tabyalarına yapılan donanma taarruzu, Ordunun çıkarma harekâtı için hazırlanması ve organize edilmesi, ordunun Seddülbahir ve Arıburnu noktalarını çıkarılması, Suvla'ya yapılan çıkarma, Seddülbahir'in tahliyesi, Komisyonun gerekli göreceği adaların işgali ya da Marmara Denizinde denizaltı operasyonları gibi ikincil operasyonlar. Ayrıca gemiler tarafından yapılan taarruzların; özel durumlarda, periyodik bombardımanlarda ve orduyu desteklediği durumlarda ölçek ve form bazında bilgileri istenmiştir. Yapılan kara operasyonlarının da ölçek ve şekil olarak bilgileri talep edilmiştir. Bunun yanında belirlenen ve "Schedule A" olarak adlandırılmış bir takvime göre uçakların yaptığı operasyonlar hakkında bilgi istenmiştir. Yapılan her taarruzda Türk tarafının savunma organizasyonu, İtilaf devletlerinin hava savunma organizasyonu, İtilaf devletlerinin deniz altı savunma organizasyonunun yanında mayın temizliği ve sürüklenen ya da bağlanmış mayınlara karşı alınan tedbirlerin de raporlanması istenmiştir. Son olarak da geri çekilme harekâtı sonrası İtilaf devletlerinin Çanakkale Boğazını kapatmak için yaptığı mayın organizasyonu yanında devriye ve mayın tarlası nöbetlerinin organize edilmesi, Boğazı savunan topçu, mayın tarlası, torpido kovanları ve yüzen mayınlar hakkında teknik detaylar ile kara ve denizdeki hareketli savunma ekipmanlar üzerine teknik bilgiler istenmiştir. Bu teknik detaylar "Schedule B" olarak isimlendirilmiş bir takvime göre detaylandırılacaktır. Yukarıda istenen bilgiler toplandığında raporlama sistemi yapılan taarruzlara karşı yapılan savunmaların alt başlıklarına göre bölünmelidir ki bunlar: denizden yapılan taarruzlara karşın (gemilerden yapılan savunma ve kara gücü tarafından yapılan savunma); havadan yapılan taarruzlara karşın yapılan savunmadır.⁶

Raporda hava operasyonları ile ilgili Toplanması istenen verilerin takvimi (Schedule A) şu şekilde verilmiştir: deniz uçakları, kara konuşlu uçaklar, hava gemileri ve uçurtma balonları için tesislerin incelenmesi; ittifak uçaklarının ve hava savunması; gemi topları ve kara topçusunun uçaklar ile ortaklaşa çalışması; donanma bombardımanı öncesi yapılan hava keşfi; ordunun karaya çıkması öncesi yapılan hava keşifleri; uçaklar vasıtasıyla harita yapımı; karada gerçekleşen operasyonlar boyunca yapılan stratejik ve taktik keşifler; mayın tarlalarının, torpido kovanlarının ve denizaltı karşıtı savunmaların keşif faaliyetleri; tren yolu, yollar ve deniz vasıtaları bazında muhabereye karşı yapılan bombardımanlar; kamplara, hava meydanlarına, deniz uçağı istasyonlarına, düşman askerlerine, malzeme depolarına, çıkarma alanlarına, toplara, kalelere karşı yapılan bombardımanlar⁷ ve bunların etkileri; ittifak uçaklarının yaptığı taarruzların sonuçları; Boğazı geçen denizaltılarla yapılan ortaklaşa çalışmalar; uzun mesafeli bombardıman uçuşları; uçaklar tarafından yapılan torpido taarruzları; iklimsel koşullar ve bunların uçaklarla yapılan operasyonlara etkileri; tedarik edilen uçak ve ekipmanlar ve Midilli'den yapılan hava operasyonları.

Tüm bu istenenleri Komisyon: Boğaz savunmasının genel tarifi, Kasım 1914 bombardımanı, 1915 Şubat ve Mart aylarında gerçekleştirilen donanma taarruzları, Ordunun 18 Mart 24 Nisan tarihleri arasında yapacağı taarruzlara hazırlanması, Seddülbahir ve Arıburnu bölgesine yapılan çıkarmalar, denizaltı ve uçak ve topçu ateşi ile muhabere hatlarına yapılan taarruzlar, 9 Mayıs ve 5 Ağustos tarihleri arasında ordunun operasyonu ve desteklenmesi, Suvla'ya yapılan çıkarma harekâtı, 22 Ağustostan 17 Aralık'a kadar ordunun desteklenmesi için yapılan operasyonlar, tahliye, Çanakkale seferinde Türk Donanması, sonuç ve Çanakkale operasyonlarından öğrenilen dersler, İzmir ve Uzun Ada'ya yapılan operasyonlar, Gelibolu Operasyonları sonrası Boğazın İtilaf devletleri mayın tarlalarıyla kapatılması ve Yavuz ve Midilli gemilerine Ocak 1918'de yapılan sortiler, Mart 1915'den Kasım 1918 tarihine kadar Boğaz savunması, Çanakkale Boğazında bağlı mayınlar ve yüzen mayınlar ve torpido savunmaları, uçak ve balonlar vasıtası ile yapılan gözlemler, gemi ve monitörler vasıtası ile yapılan bombardımanlar üzerine notlar üst başlıkları ile raporlamıştır.⁸

ŞUBAT MART 1915'TE YAPILAN DONANMA TAARRUZU KAPSAMINDA İTİLAFA DEVLETLERİ HAVA HAREKÂTI

General Hamilton 12 Mart 1915 tarihinde İngiliz Fransız donanma operasyonunu destekleyecek olan Orta Doğu Kuvvetinin komutanlığını yapacağını öğrenmek üzere Savaş Ofisine çağırılmıştı. Hamilton'un kurmay başkanı Braithwaite Türklerden daha iyi bir hava gücüne sahip olmanın elzem olduğunu bildirerek güncel uçaklar, pilotlar ve gözlemciler için yalvardıysa da Kitchener bu talebe olumsuz cevap verdi. Fakat Donanma Bakanlığı zaten Komutan Samson'a bağlı olarak Fransa'da görev yapan 12 deniz uçağını Geliboluya gönder-

⁶ Amirallik Dairesi Sekreterliği, a.g.e., s.XIV.

⁷ Komisyon üyeleri inceleme sürecinde bu olayların geçtiği mekanları ziyaret etmişlerdi. Örneğin hava bombardımanın bir değirmen üzerinde yaptığı etki yerinde yapılan inceleme ardından kayda geçirilmiştir.

⁸ Amirallik Dairesi Sekreterliği, a.g.e., s.IX.

meye ilişkin planlarını tamamlamıştı.⁹

Çanakkale muharebelerinin erken safhalarında askeri havacılık henüz emekleme dönemindeydi. Muharebelerin başlangıcından İtilaf devletlerinin tahliyesine kadar geçen sürede dahi havacılık teknolojisinde önemli gelişmeler kaydedilmiş ve gelişmeler muharebelere yansımıştır. Dönemin hava bombardımanı teknolojisini göstermesi açısından Çanakkale’de muharebeye katılan Fransız uçaklarını ve personelini konu olan bir makalede anlatılanlar açıklayıcıdır ve 1915 şubat ayında Fransız Nieuport uçağındaki bomba bırakma prosedürünü anlatmaktadır. İlk etapta gözlemcinin kullandığı koltuktan aşağıya doğru bir tüpün, bombanın iniş takımları ya da kızaklarına çarpmasını engelleyecek derinlikte konumlandırılması gereklidir. Bomba aslında yaklaşık olarak on kilogram ağırlığında yüksek patlayıcı, arkasına tenekeden kuyruk yapılmış bir top mermisidir ve sol kanadın üstüne kayışla bağlı durmaktadır. Atılmadan önce bu bombanın hazırlanması gereklidir. Bu kapsamda gözlemci bombayı söker ve dizlerinin üzerine alır. Burnundaki mantar sökölür ve yerine füyne vidalanır. Füyneden gelen telin bir ucu bombanın kuyruğuna diğer gövdedeki çapraz gergiye iştirilir. Gözlemci emniyet pimini sökerek bombayı başta anlatılan tüpün içerisine sokar ki bu füyne ile tüp neredeyse aynı çapta olduğundan tehlikeli bir iştir.¹⁰

Çanakkale Boğazı’nın zorlanmasına hazırlık kapsamında yapılan faaliyetler Şubat 1915’te uygulamaya konmuştur. 17 Şubat 1915 günü Ark Royal gemisinin Bozcaada’ya altı adet uçakla vardığını ve bu uçaklardan birinin “Short”, ikisinin “Wright’s” ve üç tanesinin “Sopwith’s” model olduğu kayda geçmiştir. Bununla beraber kış şartlarındaki deniz koşulları sebebiyle sonradan eldeki modellerden iki tanesinin verilen görevlere uygun olmadığı belirtildikten sonra şubat ayında havanın kötü olduğu ve Bozcaada’ya varıştan şubat sonuna kadar geçen sürede sadece ayın 17’si, 19’u, 25’i ve 26’sında uçabilmenin mümkün olduğu not edilmiştir.¹¹

Bununla birlikte Osman Yalçın’ın konuyla ilgili yazdığı makalede Ark Royal Gemisinde sayılan deniz uçaklarının yanında iki adet kara konuşlu Soptwith Tabloid model uçağında getirildiği belirtilmektedir.¹²

Yeni bir bataryanın konuşlandırılmasıyla ayın 17’sinde giriş tabyalarına bir hava keşfi yapıldığı ve Seddülbahir ve Kumkale’nin topraklarının kontrol edildiği ifade edilirken başka iki adet deniz uçağının uçuşları arızalı motorları yüzünden başarısız olduğu, Seddülbahir Kalesi’ne iki adet küçük bomba atıldığı raporlanmıştır.

Rapor, Sir H. Jackson tarafından yapılan M.04376/14 numaralı yazışmadaki şu notlara yer vermiştir: “Gelibolu yarımadası mevkiindeki Fransız ve İngiliz zırhlı vasıtaları ve “Forudre” ve Fransız deniz uçakları girişteki savunmayla başa çıkabilmeliler.” “Yakın mesafeye geçmeden önce deniz uçakları vasıtasıyla hava keşfi yapılmalı.”

19 Şubat 1915 günü Cornwallis gemisinin atış tanzimi için bir deniz uçağı görevlendirildiği, uçak yeterince yükselemeden gemi atışlarını tamamladığı ve bir adet bomba atıldığı not edilmiştir. Bunun yanında 50 numaralı bataryanın atış açısı, 1 numaralı tabyanın barakalara ve uçurum kenarına göre konumu ve toprakların yerleşimi rapor edilmiştir. Başka deniz uçaklarının 3, 4 ve 6 numaralı tabyaların faal olduğunu ve 1 numaralı tabyadaki toprakların konumunu ve 1, 3 ve 6 numaralı tabyalardaki hasarları rapor ettiği raporda yer almaktadır. 19 Şubat günü yapılan donanma taarruzu sırasında Ark Royal uçak gemisinden bir deniz uçağına Vengeance gemisi için atış tanzim görevi verildiği fakat telsiz sinyalinin kesilmesi sonucu herhangi bir sonuç elde edilemediği, Destroyerlerin uçaktan alının işaretleri tekrarlamak ve gemi ateşinin dışında devriye gezmek üzere konumlandırıldığı, Boğazın içerisinde bir İttifak destroyeri görüldüyse de bu geminin devam eden operasyonlara müdahil olmadığı kayda geçirilmiştir.¹³

25 Şubat 1915 günü Dalgalı deniz sebebiyle uçakların denizden havalanamadığını ve keşif girişimlerinin askıya alındığı fakat ilerleyen saatlerde bir deniz uçağının giriş tabyalarından Gelibolu Dağına¹⁴ kadar keşif yaptığı, Yeni Köy ile Kumkale Tabyası¹⁵ ve yeni yerleştirilmiş 7 adet donanma topunun yer aldığı Mesudiye Tabyası¹⁶ 8 numaralı tabya civarında birlik görülmediğini raporlamıştır. Dardanos koyunda bir Türk kruvazörünün

⁹ Ian Mumford, “A Small War, Gallipoli 1915. He Who is Above Sees All: An Early Use of Aerial Photography in Terrain Analysis.”, *The Cartographic Journal* Vol. 38 No 2, s.137.

¹⁰ D Bernard, “A Footnote to a Sideshow: The French Seaplane Squadron at the Dardanelles.”, *Australian Society of WW1 Aero Historians*, 24 Mart 2019.

¹¹ Amirallik Dairesi Sekreterliği, a.g.e., s.82.

¹² Osman Yalçın, “Çanakkale Cephesinde Türk Hava Harekatı.”, *Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı* No 18, s.355.

¹³ Amirallik Dairesi Sekreterliği, a.g.e., s.34.

¹⁴ İngilizlerin yükseltiyeye verdikleri isim. Hangi tepeyi kastettikleri bilinmemektedir.

¹⁵ Raporda altı numaralı tabya olarak geçmektedir.

¹⁶ Raporda sekiz numaralı tabya olarak geçmektedir. 18 Mart 1915 tarihli İngiliz haritalarında 8c koduyla işaretlenmişti. 8 Dardanos, 8a Kepez Burnu, 8b Kepez Feneri, 8c Mesudiye, 8e Cevat Paşa için kullanılmıştır.

görülmediğini bildirmiştir. Asya sahili boyunca sahil bataryalarını araştırmak üzere bir hava keşfi yapıldığı, tüm sahil hattı boyunca çok sayıda top mevzii görüldüğü fakat Kumkale ve Dardanos arasında top görülmediği bilgisi not edilmiştir. Boğaz içerisinde Soğanlıdere'nin karşısında kalan mevkiye mayın olması olası 17 obje görüldüğü ve bir ordugâh üzerine bomba ve dart bırakıldığı raporda yer almaktadır.¹⁷

1 Mart 1915 günü gerçekleştirilen faaliyetlerde havadan keşif yapabilme imkanının olmadığı, hava keşfi yapılabilsede dahi obüs ateşini, gemilere demirlemesine etki edemeyecek şekilde azaltmanın pek mümkün görülmediği ifade edilmiştir.

3 Mart 1915 günü Kepez Burnu'na bir keşif yapıldığı, mayın tarlaları tespit edildiği, Avrupa tarafındaki Mesudiye Tabyası'nın¹⁸ ve Asya tarafındaki Mesudiye Tabyası'nda¹⁹ bir miktar top ile beyaz yarların görüldüğü raporlanmıştır. Başka iki deniz uçağı Prince George gemisine atış tanzim desteği vermeye çalışsa da bu girişim motor arızası yüzünden başarısız olduğu kayda geçmiştir. Sabahın erken saatlerinde yapılan bir hava keşfinde Helles Burnu, Seddülbahir ve Kumkale tabyalarında²⁰ ve Yeni Şehir köyü civarında birlik görülmediği rapor edilmiştir. Daha sonra başka bir deniz uçağı Seddülbahir tabyası yakınında köyün 100 yarda kuzeydoğusunda 30 kişilik bir kuvvetin siper içinde olduğunu raporlamıştır. Seddülbahir bölgesi ve Kumkale üzerinde uçan diğer deniz uçakları telsiz sinyali kullanarak, İngiliz tahrip kuvveti karaya çıkarken, Türk askeri ve silahlarının karadaki hareketlerini bildirdiği ve sahili muayene ederek sahra topraklarının yerini saptadığı raporda yer almıştır. Ayrıca bu uçakların bu konum bilgilerini öğrenebilmek için 2000 ft irtifaya alçaldığı ve birinin 28 diğerinin sekiz kez vurulduğu kayda geçirilmiştir. İlginç kayıtlardan biri de bu uçaklara L85 konumunda obüs ile ateş açıldığının belirtilmesidir.²²

Raporda Orhaniye bataryasını savunan Türk piyadesinden alınan ifadelere yer verilmiş ve buna göre 4 Mart 1915'te gerçekleşen Kumkale çıkarması sonrasında saat akşam 17.00 civarında "bir uçağın görüldüğü ve çok alçaktan uçan uçağa tüfek ateşi açıldığı aktarılmış sonrasında uçağın denize indiği görülerek bir daha havalanmadığı belirtilmiştir.

Bu olayla aynı tarih ve mevkiye bir deniz tayyaresinin Türk topçusu tarafından denize indirildiği, farklı tarihlerde düşürülen diğer yirmi uçakla beraber, kayda geçmiştir.²³

5 Mart 1915'te çekilen Filo Deniz piyadesi Kuvveti telgrafında: "Asya yakasında...gemilerden açılan ateşin kısmi olarak etkiliydi ve düşmanın konumu (Orhaniye Tabyası²⁴ altındaki) düzenli deniz uçağı keşfine rağmen tespit edilememiştir." notu kayda geçmiştir. Diğer bir mesajda: "deniz uçağı raporu ulaştı, Boğazın girişinde düşman hareketi olmadığını bildirdi" ifadesi yer almaktadır.

5 Mart 1915 günü Queen Elizabeth gemisinin atış kontrolünü yapmak üzere görevli bir deniz uçağının tırmanma sırasında 3000 ft irtifada pervanesinin paralandığı ve düştüğü kayıtlara geçerken, gönderilen ikinci bir uçağın altı kez tüfek atışıyla vurulmasının ardından pilotunun tüfek mermisiyle yaralanarak geri dönmek zorunda kaldığı, kullandığı uçağın da altı kez isabet aldığı bildirilmiştir. Ayrıca gönderilen üçüncü uçağın sadece bir düzeltme verebildiği bunun sebebinin de uçağın kara üzerinde üç mil ilerlemesine rağmen, Kilitbahir platosunun çok dik oluşu sebebiyle Rumeli Mecidiye Tabyası'nın²⁵ hedef tespitine izin vermemesi olarak açıklanmıştır. Bununla beraber bu uçağın küçük bir bomba bıraktığı ve bununla Kumkale Tabyası'nın²⁶ duvarının vurulduğu kayda geçmiştir. Gemilerden gelen tespit düzeltmelerinin isabetli ve çabuk alınabildiğini belirtirken bundan saat 15.55-16.15 aralığını hariç tutmakta ve buna sebep olarak da muhtemelen Kilitbahir'de konuşlu bilinmeyen bir istasyonla sinyalin karıştırılması gösterilmektedir. Bununla birlikte eğer uçakla gözlem yapabileme mümkün olsaydı o gün yapılan bombardımanla tabyalara muazzam hasar verilebileceğinden pek kuşku olmadığı belirtilmektedir.²⁷ Aynı gün Türk topçusunun Saroz körfezinde bir İngiliz deniz uçağını düşürdüğü

¹⁷ Amirallik Dairesi Sekreterliği, a.g.e., s.83.

¹⁸ Raporda 7 numaralı tabya olarak geçmektedir.

¹⁹ Raporda 8 numaralı tabya olarak geçmektedir.

²⁰ Raporda 1, 3 ve 6 numaralı tabyalar olarak geçmektedir.

²¹ Amirallik Dairesi Sekreterliği, a.g.e., s.83.

²² Hans Kannengiesser, *Çanakkale Cehenneminde 500 Alman*, İstanbul 2015, s.382.

²³ Raporda dört numaralı tabya olarak geçmektedir.

²⁴ Raporda 13 numaralı tabya olarak geçmektedir.

²⁵ Raporda 6 numaralı tabya olarak geçmektedir.

²⁶ Amirallik Dairesi Sekreterliği, a.g.e., s.47

²⁷ Hans Kannengiesser, a.g.e., s.382.

kayda geçmiştir.²⁸

Boğazın zorlanması hazırlıkları kapsamında elde edilmek istenen en kritik bilgilerin başında Boğaz'ı kapayan mayınların yerlerinin tespit edilmesi gelmektedir. Raporun mayın tarlalarına yapılan taarruzlar başlığı altında havadan yapılan gözlemlerle mayın tarlasının kapasitesini kestirmenin neredeyse imkânsız olduğu ifade edilmektedir.

6 Mart 1915 günü çekilen telgrafta: “obüslerinin konumları tespit edilemedi, motor problemleri yüzünden, deniz uçakları gözetleme için yeterli irtifaya ulaşamadı” ifadesiyle birlikte aynı gün üç adet deniz uçağının başarısız uçuş girişimleri olduğu ve başarısızlığın sebebinin kötü hava koşulları olduğu raporda kayda geçirilmiştir. Raporun 5 ve 6 Mart günü yapılan operasyonları anlatan kısmında uçakla yapılmak istenen hedef belirleme faaliyetinin ciddi anlamda bir faydasının olmadığı belirtilmektedir.

8 Mart 1915 günü Queen Elizabeth gemisi için atış tanzimi yapmak üzere deniz uçağı havalanmış fakat havanın puslu oluşu sebebiyle bunu görevi gerçekleştirilememiştir. Atış tanzimi yapamayan bu uçak keşif faaliyeti icra etmiş ve daha önce raporlandığı gibi mayın olması olası 18 objenin Boğazın içerisinde tespit ederek ve bu tespitin konumunu gösteren bir çizim²⁹ görev sonrası teslim edilmiştir.³⁰

10 Mart 1915 günü Kavak Köprü'ye bir deniz uçağı keşfi yapılmış ve topçu atış tanziminin kalın sis yüzünden gerçekleşemediği raporlanmıştır. Raporun 11 Mart 1915 günü girdisinde Bolayır-Kavak mevkiinde Türk askerlerinin konum değiştirdiğinin raporlandığı bilgisi yer almaktadır. 13 Mart 1915 günü iki deniz uçağının Boğaz içerisindeki kale, ordugâh ve mevzilerin üzerinde keşif uçuşu yaptığı kayda geçirilmiştir.

14 Mart 1915 günü yapılan keşiflere ilişkin rapor girdisi şu şekildedir: 8 yeni sahra topu keşfedilmiştir. Rumeli Mecidiye Tabyası, Rumeli Hamidiye Tabyası, Namazgah Tabyası ve Anadolu Hamidiye³¹ tabyalarındaki tüm topların faal olduğu raporlanmıştır. Rumeli Mecidiye Tabyası³² arkasındaki barakaların ciddi şekilde hasar aldığı bildirilmiştir. Havuzlar vadisinde yeni ve büyük bir ordugâh gözlemlenmiştir. Soğanlıdere ve Havuzlar akarsuları arasında ağır bir şekilde mevzilenme görülmüş, arkasındaki platoda iki tabya tespit edilmiştir. Kepez feneri açığında birkaç mayın tekrar görülmüş ve başka mayınlar Boğaza doğru garip aralıklarla gözlenmiş, Mesudiye gemisinin enkazının güneyinde Sarı Sığlar koyunun içerisinde birkaç mayın görülmüştür.

15 Mart 1915 günü Boğaz üzerinde hava keşfi yapılarak tespit edilen mayınların konumları alınmış ve Kepez burnunda yeni bataryaların var olduğu raporlanmıştır. Aynı gün 18 ft batırılarak bağlanmış bir mayının havadan tespit edilebilirliği üzerine testler yapılmıştır. Bu derinlikteki mayının 3000 ft irtifadan tespit edilebilir olduğu test sonucu olarak raporlanmıştır. Fakat bu durumla ilgili olarak yapılan testte bir şeyin yanlış yönlendirme yaptığı ve bu tür tatminkâr sonuçlar elde edilebilse de suyun hemen altında olan mayınların ya da sakin sudaki mayınların havadan gözlemlenebildiği bilinmektedir ibaresi yapılan testin değerlendirmesine eklenmiştir.

16 Mart 1915 günü üç deniz uçağının irtifa kazanmada başarısız olduğu ve Boğazda yapılan başka bir keşifte mayın tarlası tespit edildiği, daha önce görülen mayınlardan sadece on tanesinin yerinde olduğu, sahile yakın olanların Soğanlıdere girişine doğru sürüklendiği raporlanmıştır.

Bu süreçte İttifak hava gücünün 18 Mart 1915 keşif faaliyetlerinde kullanacağı uçak 17 Mart günü bölgeye ulaşmıştır.³³ Yüzbaşı Serno 17 Mart 1915 günü Çanakkale'ye varışının ardından hazırlanan Rumpler B-1 uçağının testlerini yapmıştır. Aynı gün Pilot Tğm. Cemal kumandasındaki uçakla yapılan keşif bazı mayınların İtilaf devletleri tarafından tespit edilerek alındığını ortaya çıkarmıştır.³⁴

18 Mart 1915 günü gerçekleşen İtilaf donanması bombardımanına iki deniz uçağı yardımcı olmuştur. Bunlardan biri, telsiz ile sürekli düzeltme vermek suretiyle gemiler için atış tanzimi yapmıştır. Rumeli Mecidiye Tabyası, Rumeli Hamidiye Tabyası, Namazgah Tabyası ve Anadolu Hamidiye Tabyası³⁵ defalarca vurulmuş fakat

²⁸ Pilot ile birlikte uçan ve rasat olarak da isimlendirilen gözlemciler daha önceden yerde hazırladıkları şablonların üzerine kurşun kalemle uçtukları rotayı ve tespit ettikleri unsurları işaretleyerek uçuş sonrasında bunları raporluyorlardı.

²⁹ Amirallik Dairesi Sekreterliği, a.g.e., s.84.

³⁰ Raporda sırasıyla 13, 16, 17 ve 19 numaralı tabyalar olarak geçmektedir.

³¹ Raporda 13 numaralı tabya olarak geçmektedir.

³² Emin Kurt, “Yenilgiyi Gözlerden Saklamak: Gelibolu'nun Tahliyesinde İngiliz Hava Gücü Faaliyetleri.”, Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı No 35, s.24.

³³ Osman Yalçın, a.g.e., s.356.

³⁴ Raporda 13, 16, 17 ve 19 numaralı tabyalar olarak verilmiştir.

³⁵ Raporda 20 numaralı tabya olarak verilmiştir.

duman ve kalkan toz sebebiyle hasar değerlendirmesi yapılamamıştır. Çimenlik tabyası³⁶, Dardanos Tabyası ve Kepez'deki tabyaların personelinin olmadığı görülmüş fakat bu tabyaların gerisindeki bölgede askeri personel ve birçok sahra topunun yer aldığı raporlanmıştır. Gözlem için kullanılan uçak motor arızası sebebiyle geri dönmek zorunda kalmıştır. Çanakkale'nin gerisinde bir kruvazör ile dört adet torpido-bot-destroyeri olduğu ve muhtemelen mayın seren bir mavna hattı olduğunun raporlanmıştır. İkinci uçak Hamidiye II Tabyası'nın³⁷ arkasındaki barakaların vurulduğunu bildirmiştir. Diğer iki uçağın motor arızası sorunu yaşadığı kayda geçmiştir.

Koramiral (Carden'in kastedildiği düşünülmektedir) M.02658/15, No49 sayılı mesajında 19 Şubat-18 Mart 1915 (dahil) tarih aralığında 18 keşif uçuşu yapıldığı, 8 tanesinde motor arızasıyla karşılaşıldığı, iki tanesinin telsiz ekipmanında arıza, üç tanesinde başka problemlerin çıktığı belirtilmiştir.³⁸

18 Mart 1915 günü saat 13.38'de İngiliz donanmasında görevli deniz uçağı, Rumeli Hamidiye tabyasının³⁹ ateş ettiğini, Namazgah Tabyası'nın⁴⁰ vurulduğunu fakat ateş etmeye devam ettiğini bildirmiştir. Ayrıca Kepez burnunda yeni bir batarya olduğunu fakat personeli olmadığını bildirirken Soğanlıdere'nin denizle birleştiği noktanın güneyindeki⁴¹ bataryanın ateş ettiğini kaydetmiştir. Saat 14.31'de saat öğleden sonra 1'de tabyalar üzerinde bulunan bir deniz uçağının Kepez burnunda asker gördüğünü raporlarken, Rumeli Mecidiye, Rumeli Hamidiye Tabyası, Namazgah Tabyası ve Anadolu Hamidiye Tabyası⁴² tabya 13, 16, 17 ve 19'un tümünde personel olduğunu ve ateş etmeye devam ettiğini bir de Soğanlıdere tabyasının da ateş ettiğini kayda geçmiştir. Raporun "18 Mart Taarruzunun Başarısızlığından Çıkarılan Kararlar" başlığı altında deniz uçaklarıyla keşif yapmanın büyük bir gereklilik olduğu belirtilmektedir. Aynı alt başlık altında Amirallik Dairesi tarafından on iki adet şartlara uygun uçağın (Ark Royal gemisinde konuşlu uçaklar kaba zemine inmek için fazla hızlı olduğundan) gönderilmesi için büyük efor sarf edildiğini fakat bunların 23 Mart tarihinden önce bölgeye ulaşmadığı bildirilmektedir.⁴³

Bu bölüm sonunda yapılan genel değerlendirmelerde operasyonlar boyunca uçaklardan yapılan gözlemin eksikliği en ağır engel olarak kayda geçirilmiştir. Bu donanma taarruzlarındaki başarısızlığın üç temel sebebinden biri olarak etkili uçak gözleminin olmayışı sıralanmıştır.

Gelibolu Operasyon Emirleri, M.0091, içerisinde: "yapılan atışların yerlerinin demirlemiş işaretleme gemileri ve deniz uçakları tarafından işaretlenebilmesi için çok dikkatli hazırlıkların yapılması gerekli." ibresine rapor-da yer verilmiştir.

Ayrıca Amiral Carden'e Amirallik Dairesinden 15 Şubat 1915'te gelen mektuptaki, bu tabyaların hiçbirinin zarar görmemesinin mümkün olduğu ve bunların gizlenmiş başka tabya ve obüslerle desteklenmesinin olası olduğu belirtilirken operasyonlara başlamadan önce bunların havadan keşfinin yapılmasının gerekliliği belirtilmiştir.

18 Mart 1915 günü İttifak tarafının havacılık faaliyetlerine bakacak olursak sabah yapılan hava keşfi 1915 mart ayında Yeşilköy'e gelen üç uçaktan biri olan Alman 993/14, Türk K.1 seri numaralı Rumpler B.I. model uçakla yapılmış olduğunu görürüz. Bu uçak Müstahkem Mevki Komutanlığı emrindeydi ve Çanakkale'ye üç kilometre uzaklıktaki hava meydanına 17 Mart 1915 gecesi ulaştı. Pilotluğunu Üsteğmen Serno, gözlemciliğini Dz. Yzb. Schneider üstlendiği uçak Bozcaada'da liman girişinde gördüğü 14 savaş gemisi, 2-4 kruvazör, 2 tamir gemisi, 2 hastane gemisi, mayın tarama için 10 balıkçı teknesi, birkaç destroyer ve denizaltının önemini fark edip uçuşu sonlandırmak üzere meydana dönmüş, indikten sonra atlarla Boğaz Komutanı Usedom karargahına gidip yaklaşan donanmayı haber vermiştir.⁴⁴ Öğleden sonra pilot Teğmen Seidler ve gözlemci Deniz Üsteğmen Hüseyin SEDAT'ın Rumpler B.I. tipi uçakla yaptığı keşifte Gökçeada ve Mondros koyuna kadar uçulmuş ve filonun geri çekilişi gözlemlenmiştir.⁴⁵ 18 Mart 1915 günü Çanakkale Boğazının İtilaf Devletleri

³⁶ Raporda 16 numaralı tabya olarak verilmiştir. Hamidiye II olarak isimlendirilen tabya Rumeli Hamidiye Tabyasıdır. Hamidiye I olarak isimlendirilen tabya Anadolu Hamidiye Tabyasıdır.

³⁷ Amirallik Dairesi Sekreterliği, a.g.e., s.84.

³⁸ Raporda 16 numaralı tabya olarak verilmiştir.

³⁹ Raporda 17 numaralı tabya olarak verilmiştir.

⁴⁰ Raporda Soğanlıdere güneyindeki tabya olarak ifade edilmiştir.

⁴¹ Raporda 13, 16, 17 ve 19 numaralı tabyalar olarak verilmiştir.

⁴² Amirallik Dairesi Sekreterliği, a.g.e., s.66.

⁴³ Hans Kannengiesser, a.g.e., s.375, 376.

⁴⁴ Klaus Wolf, *Gelibolu 1915 Birinci Dünya Harbi'nde Alman-Türk Askeri İttifakı*, İstanbul 2014, s.11.

⁴⁵ D Bernard, a.g.e., s.

tarafından geçilme teşebbüsünde Fransız hava gücü kullanılmamıştır.⁴⁶

“Ordu ile Birlikte Taarruza Hazırlık 18 Mart – 24 Nisan” Başlığı Kapsamında İtilaf Devletleri Hava Harekâtı

Raporda bu tarih aralığının incelendiği bölümde yer alan anlatımların içerisindeki gerçekleşen hava harekâtıyla ilgili kısımlara bulunmaktadır. Verilen tarih aralığında keşif harekâtı kapsamında yapılanlar raporda üç başlık altında incelenmiştir. Bunlar gemiler tarafından yapılan keşifler, hava keşifleri ve özel keşif işleridir.⁴⁷ 22 Mart 1915’te Saros üzerinde uçan bir İngiliz uçağının Türk topçusu tarafından vurularak düşürülmesine raporda yer verilmemiştir.⁴⁸

18 Mart – 24 Nisan 1915 tarih aralığındaki hava keşif faaliyetleri 24 Mart 1915 günü başlamıştır ve kronolojik olarak aşağıda verilmiştir.

24 Mart 1915 günü 3 numaralı R.N.S.A.⁴⁹ birliğine bağlı 18 adet uçak, bir hava meydanı inşası tamamlanmış olan, Bozcaada’ya varmış fakat uçaklar hava koşulları sebebiyle, 27 Mart 1915 gününe kadar gemiden indirilememiştir. Muhtelif sebeplerden bu uçakların sadece beş tanesi keşif ve gözlem operasyonlarına uygundur. Bunlar haricinde Ark Royal gemisinde altı ve Rabenfels gemisinde iki tane daha uçak vardır ve bunlar daha sonra İzmir’de faaliyet göstermiştir.⁵⁰

18 Mart 1915 günü Çanakkale Boğazı’nın zorlanmasından 25 Nisan 1915 çıkarmalarına kadar havanın uçmaya uygun olduğu dokuz gün olmuştur. Bu zaman aralığında Gelibolu yarımadası üzerinde şu uçuşlar yapılmıştır; kara konuşlu uçaklar tarafından 42 keşif ya da 65 bombanın atıldığı bombardıman uçuşu, deniz uçakları tarafından 12 keşif ya da 15 bombanın atıldığı bombardıman uçuşu, kara konuşlu uçaklar tarafından 17 atış tanzim uçuşu, deniz uçakları tarafından 10 adet atış tanzim uçuşu, kara konuşlu uçaklar tarafından fotoğraflama uçuşu, kara konuşlu uçaklar tarafından 10 adet hava devriye uçuşu yapılmıştır.

26 Mart 1915 günü Ark Royal gemisinden 172 numaralı deniz uçağı tarafından ortalama 3000 ft irtifada önemli bir keşif faaliyeti icra edilmiştir. Yapılan hava keşfinin hedefi Rumeli Mecidiye Tabyası, Rumeli Hamidiye Tabyası, Namazgah Tabyası, Anadolu Hamidiye Tabyası ve Çimenlik Tabyası’nın⁵¹ aldığı hasarın net bir şekilde öğrenilmesi ve mayınların hava keşfinin yapılmasıdır. Ayrıca Boğaz girişinden iç kesimlere kadar hava keşfi yapılarak batırılmış gemilerin konumlarının tespit edilmesine çalışılması istenmiştir. Yapılan keşif uçuşu sonrasında, Kepez burnu güneyinde çok yüksek miktarda aktivite, yerleşke ve Kepez projektörleri olarak bilinen noktada konumlandırılmış top mevzileri görülmüş, Mesudiye gemisi boyunca bağlanmış bir sal tespit edilirken, Rumeli Mecidiye Tabyası, Rumeli Hamidiye Tabyası, Namazgah Tabyası ve Anadolu Hamidiye Tabyası Tabyası’ndaki⁵² hasarın keşfedildiği, Boğazdaki bir savaş gemisi ile daha küçük gemilerin konumlarının alındığı, batırılmış gemilerin konumlarının görülmediği raporlanmıştır.⁵³

Aynı gün saat 08.10 ve 09.50 arasında Rabenfels gemisinden bir deniz uçağı Dublin gemisi tarafından desteklenerek İzmir körfezinde, iki hafta önce Aenne Rickmers gemisine hasar veren ve Demir Hisar olduğu düşünülen torpido botu bulmak üzere hava keşfi icra ettiği belirtilmiştir. Bir numaralı tabyanın yanından, iki adet ikişer torpido kovani taşıyan, torpido botun çıktığının ve bu gemilerin girişte üç adet batık geminin bulunduğu 100 yarda genişlikte bir koridordan geçtiğinin raporlandığı bilgisine yer verilmiştir. Batık gemilerin batısında bir mayın hattı tespit edildiği ve iç limanda hafif ticaret gemileri ile 60 kadar mavna görüldüğü kayda geçmiştir. Ayrıca “Churstan” Adasında yeni toprak/kazı işleri görüldüğü bilgisine de yer verilmiştir.⁵⁴

Kara harekâtı başlamadan önce İtilaf Devletleri ve İttifak Devletlerinin hava gücü karşılaştırması şu şekildedir: 42 İtilaf devleti uçağına karşın 3 İttifak Devleti uçağı. İtilaf devletlerini ait uçakların: 20 tanesi İngiliz kara

⁴⁶ Amirallik Dairesi Sekreterliği, a.g.e., s.93.

⁴⁷ Osman Yalçın, a.g.e., s.359.

⁴⁸ Royal Naval Air Service

⁴⁹ Amirallik Dairesi Sekreterliği, a.g.e., s.94.

⁵⁰ Raporda 13, 16, 17, 19 ve 20 numaralı tabyalar olarak ifade edilmiştir.

⁵¹ Raporda 13, 16, 17 ve 19 numaralı tabyalar olarak ifade edilmiştir.

⁵² Amirallik Dairesi Sekreterliği, a.g.e., s.94.

⁵³ D, Bernard. «A Footnote to a Sideshow: The French Seaplane Squadron at the Dardanelles.» Australian Society of WW1 Aero Historians, 24 Mart 2019.

⁵⁴ Osman Yalçın, a.g.e., s.359.

uçacağı, 12 tanesi İngiliz deniz uçağı, 2 tanesi Fransız deniz uçağı, 8 tanesi Fransız kara uçağı. İttifak Devleti elindeki uçak modelleri: Bleriot XI-2 Ertuğrul-1, Rumpler B-1, Albatros B-1 olarak kayda geçmiştir.⁵⁵

28 Mart 1915 günü bir Alman “Taube” uçağı tavşan adası açığında Ark Royal gemisine iki adet bomba bırakmış, bir bomba ıskalarken diğerinin parçaları gemiye çarparak deniz uçaklarından birine hafif hasar vermiştir. Majestic gemisi için atış kontrol göreviyle havalanan dört uçaktan üçü telsiz veya motor arızası yaşamıştır. Sadece bir pilot taşıyan dördüncü uçak Orhaniye Tabyası⁵⁶ ve Yeni Şehir’i bombalayan geminin atışlarını başarılı bir şekilde yönlendirmiş, gerektiğinde hedef değiştirmesi için talimat vermiş, birliklerin olmadığı bölgeleri, tabyalara verilen hasarı ve mayın tarlasını korumak için konulan topların konumlarını bildirmiştir. Koramiral yukarıda anlatılan hava keşif faaliyetini “en faydalı keşif” olarak raporlamıştır. Ayrıca kara konuşlu bir uçak tarafından Gelibolu Yarımadası üzerinde 55 dakikalık ilk keşif uçuşu gerçekleştirilmiştir.⁵⁷

1 Nisan 1915 günü Bozcaada konuşlu 3 kara konuşlu uçağın monte edilerek test edilmiş ve hizmete hazır olduğu raporlanmıştır, bir deneme uçuşunda Kepez karşısında Avrupa yakasındaki bir bataryaya üç adet küçük bomba atılmış, Enez kasabası ve bölgesinde deniz uçakları tarafından bir keşif yapılmış ve bu keşifte önemli bir bilgi elde edilememiştir.

4 Nisan 1915 günü önemli bir deniz uçağı keşfi icra edilmiştir. Keşfin detaylarında London ve Prince of Wales gemileri tarafından İtepe bataryalarına ve Morto Koyundaki bataryalara verilen hasarların ciddi miktarda olduğu görülmüştür. 67 G8,⁵⁸ 77 X85⁵⁹ konumlarında yeni mevziler görüldüğü; 77 K8 den 77 F6’ya uzanan bir hendek; İtepe’de sahra topu ya da obüslerden oluşan 3 yeni batarya; Domuzdere tepesinin kuzeydoğusuna doğru her biri dört toptan oluşan üç adet batarya; Çanav Ovası, Peren Ovası, Kirte’nin doğusu ve Alçı Tepe’de ordugahlar görüldüğü raporlanmıştır.

7 Nisan 1915 günü deniz uçağıyla Enez kasabası ve civarında keşif uçuşu yapılmış fakat önemi bir şey görülmemiştir. Aynı gün Boğaz’da hava keşfi yapılmış, Nağra’nın bir mil üzerine kadar boğazda bir kapama görülmemiş, özellikle İtepe ve Erenköy bölgelerinde toplar için büyük miktarda yeni mevzi tespit edilmemiş, Dardanos açığında ve Kilye Koyunda savaş gemileri görülmüştür.

9 Nisan 1915 günü Manica gemisine uçurtma balon ve küresel gözlem balonunun ulaştığı. 10 Nisan 1915 günü Enez üzerinde deniz uçağıyla çıkarma/iniş tesislerine ilişkin keşif yapılmıştır.

Ayrıca raporda, göreve çıkabilecek hava gözlemcisinin olmadığı, fazla kilolu olmayan deniz asteğmenlerden bu görevi üstlenmeleri istenildiği ve gönüllülerden seçim yapıldığı bilgisi yer almaktadır. Bunun yanında iki ordu gözlemcisinin bölgeye ulaştığı bildirilmektedir. 9 Nisan 1916 itibariyle Bozcaada’ya inmiş 18 uçaktan 5 tanesinin hizmete hazır olduğu, Ark Royal gemisinde 5 deniz uçağı kullanımda ve bir tanesinin daha kullanıma girmesi beklendiği belirtilmiştir. İki Fransız uçağına tekerlek takılarak Fransız pilot ve İngiliz gözlemcileri ile Bozcaada’da konumlandırıldığı da rapor da yer almıştır.

11 Nisan 1915 günü yapılan hava keşfinde yarımadanın güneyinde birlik hareketi görülemedi. Bununla birlikte 3 M 60 konumuna ateş açan London gemisine atış tanzimi yapmak üzere 1 saat 40 dakikalık uçuş (kara konuşlu uçakla) gerçekleştirilmiştir. 4 uçak keşfe çıkmış, bunlardan bir tanesi mayın temizleme gemilerinin yardımcı komutanı Gifford’u yolcu olarak taşıdığı da kayda geçmiştir. Yarımadaadaki siper hatları takip edilmiş, birkaç yeni yolun konumu işaretlenmiştir. Bir deniz uçağının bir buçuk saat uçarak, filonun atış tanzimi için D dalgasına geçme ihtimaline karşın telsiz sinyali yayını yapmıştır.⁶⁰

12 Nisan 1915 günü şimşek yüklü bulutlar öğlene kadar uçuşu riskli kılmıştır. E 115 denizaltı komutanını yol-

⁵⁵ Raporda dört numaralı tabya olarak verilmiştir.

⁵⁶ Amirallik Dairesi Sekreterliği, a.g.e., s.95.

⁵⁷ Raporda bu koordinatın yanlış verilmiş olabilir. ÇATAB CBS sistemine yüklü girid haritalarda 67 numaralı kare görülebilmektedir ve verilen koordinat Arıburnu açıklarında denizde bir noktayı göstermektedir.

⁵⁸ Verilen koordinatlar İngiliz grid haritalarının koordinatlarıdır. Büyük karelere bölünmüş haritanın ilk rakamı ilgili karenin numarasıdır. Buna haritanın lejantında “bölge numarası” ismi verilmiştir. Daha sonra bu büyük kare yirmi beş adet bir kenarı 600 yarda olan küçük kareye bölünerek bunların her birine bir harf atanmıştır. Harf ataması yapılırken E harfinin kullanılmadığı görülmüştür. Bu harfe de “kare harfi” ismi konulmuştur. Son rakam bu küçük karenin sol üstten başlayarak her satırda üç rakam olacak şekilde bir den dokuza kadar numaralandırılmasıdır. İletişimde bu noktalar yeterli olmazsa tarif edilmek istenen yerin önce güneyden başlamak üzere karenin güney kenarıyla batı kenarından mesafeleri 10 yarda cinsinden ifade edilerek verilir.

⁵⁹ Amirallik Dairesi Sekreterliği, a.g.e., s.95.

⁶⁰ Raporda boğaz üzerinde yapılan uçuşlarda birçok kez gemi komutanının ya da yardımcılarının gözlemci koltuğunda uçurulduğuna yer verilmiştir. Özellikle denizaltı ve mayın temizleme gemilerinin mürettebatlarının ellerindeki haritaları yetersiz bulup çalışacakları alanı kendilerinin göremeye ihtiyacı duyduğu düşünülmektedir. Yine birçok kez kullanılan haritalarda yanlışların olduğunun belirtilmesi bu düşüncüyü desteklemektedir.

cu⁶¹ olarak taşıyan bir uçak Kepez'e bir keşif uçuşu yapmıştır. Birçok top mevzii rapor edilmiştir. Deniz harp personel haritasının nehirler ve konturlar bazında güvenilemez olduğu raporlanmıştır. Düzeltme için iz takibi yapılmış ve yeni bir yol raporlanmıştır. Tayfur Köyü'nde bir deniz uçağının Agamemnon gemisi için atış tanzim faaliyetinde bulunduğu raporda kayıt altına alınmıştır. Bu atış tanzim faaliyetine ilişkin olarak Kor Amiralın şunları raporladığı belirtilmiştir: "gemi Boğaz içerisindeki toplara ateş etti ve atışlara uçaklar yardımcı oldu. Uçuş için şartlar zordu. Sonuçlar iyi; üç topun isabet aldığı rapor edildi." "Uçak tarafından yarımada'nın güneyinde asker hareketi rapor edilmedi."

14 Nisan 1915 günü bir uçak Kabatepe'ye ateş eden Majestic gemisi için atış tanzim görevi icra etmiştir, ayrıca beş gözlem ve iki fotoğrafı yapılmıştır. Deniz uçağının Gelibolu'yu keşfe çıktığı ve Majestic gemisine ateş eden Türk savaş gemisini bildirdiği de rapor da yer almıştır. Seddülbahir bölgesinin ve bu bölgedeki siperlerin işaretlendiği krokiler ve iki fotoğrafla sahillerin genel bir tanımı yapılmıştır.

15 Nisan 1915 günü iki deniz uçağı Gelibolu Yarımadası'nı keşfe çıkmış ve bu uçuş sırasında birçok bomba bırakmıştır. Başka bir deniz uçağının Lord Nelson gemisi için Tayfur'da atış tanzim görevi icra etmiştir. Bu görev sırasında gemiden yapılan son atış ciddi bir patlamaya neden olmuştur, bu da bir cephaneliğin vurulduğunun düşünülmesine sebep olmuştur. Uçurtma balonu tatminkâr bir denemeden geçirildiği, iki uçağın Swiftshure için atış tanzimi yaptığı, dört keşif uçuşu gerçekleştirildiği ve topçu siper konumları ile ilgili birçok bilgi elde edildiği kayda geçmiştir. Ayrıca Çanakkale yakınında İttifak hava meydanı tespit edildiği de raporda yer almaktadır.

Hamilton, o gün öğle yemeğinden sonra iki saat küçük bir ev içerisinde Samson ve Keyes ile hava keşfiyle elde edilen bilgiler üzerinde çalışmış ve bununla ilgili olarak: "Gelibolu Yarımadasının çeşitli yerlerinden, meşgul uçak-arılarımız tarafından getirilen balı sindirmekle geçirdik" şeklinde bir ifade kullanmıştır.⁶²

16 Nisan 1915 günü Kirte ve Eceabat üzerinde keşif uçuşu gerçekleştirilmiş ve iki adet 100 libre bomba bırakılmıştır.⁶³

Ayrıca Seddülbahir bölgesindeki sahilin fotoğraflarının çekildiği, gözlemler yapıldığı ve birkaç bomba bırakıldığı bilgisine yer verilmiştir. Arıburnu bölgesi için başka keşif uçuşları yapıldığı ve 155-162 numaralı karelerin⁶⁴ fotoğraflarının çekildiği de belirtilmekte, Balıkesir'e kadar uçan bir Fransız deniz uçağının birlik ve siperleri rapor ederek konumlarının çizimlerini yaptığı belirtilmektedir. Bir deniz uçağının Tayfur Köyü'ne ateş eden Lord Nelson gemisine atış tanzim desteği verdiği, burada başka bir patlama gözlemlendiği, deniz uçağına, Burgaz ve Fındıklı bölgesinden yüksek hacimli tüfek ve şarapnel ateşi açıldığı fakat top konumu tespit edilemediği kayda geçmiştir.

Aynı gün Bozcaada'da konuşlu bir Fransız uçağı Balıkesir'e kadar uçarak birlik ve siperleri çizimlerini yaparak raporlamış ertesi gün belirlenen bu hedefler Fransız hava birliği tarafından bombalanmıştır. N14 kodlu Nieuport uçağı saat 14.14'de Erenköy mevki üzerinde iki bomba bırakmıştır. On dakika sonra onu takip etmesi gereken N17 kodlu uçak manyeto arızası sebebiyle havalanamamıştır. Saat 15.20'de yapılan ikinci deneme de motor yeterli devire ulaşamadığından başarısız olmuştur.⁶⁵

17 Nisan 1915 tarihli rapor girdisinde bir uçağın, 155 1 L⁶⁶ bölgesine ateş eden Prince George gemisi için atış tanzim görevi yaptığı yer almaktadır.⁶⁷ Bu uçuş haricinde on adet kara konuşlu uçakla uçuş gerçekleştirildiği ve altı tane 100 libre ve on tane küçük bomba bırakıldığı, bu 100 libre bombalardan iki tanesi Jessoi⁶⁸ çayının batı kolu üzerindeki büyük bir çadırı ordugahın çadırları arasında patladığı ve kısa süre sonra ordugahın buradan kaldırıldığı belirtilmiştir. Deniz uçaklarının da Gelibolu üzerinde keşif yaptığı, bir tugay olarak tahmin edilen birliği ve koy içerisindeki Turgut Reis savaş gemisini bombaladığı belirtilmiştir.

İngiliz hava gücünün Çanakkale cephesindeki ilk komutanı olan Samson Fransız havacılarından ödünç aldığı bir fotoğraf makinesini o tarih itibarıyla mükemmel olarak tanımlamıştır. Ayrıca Samson Çanakkale seferinde

⁶¹ Ian Mumford, *a.g.e.*, s.137.

⁶² Amirallik Dairesi Sekreterliği, *a.g.e.*, s.96.

⁶³ Grid harita koordinatları.

⁶⁴ D Bernard, *a.g.e.*

⁶⁵ Bu grid harita koordinatında 155 numaralı kare İntepe yakınlarındadır.

⁶⁶ Amirallik Dairesi Sekreterliği, *a.g.e.*, s.94.

⁶⁷ Raporda bu şekilde yazılan çay ismiyle nerenin kastedildiği anlaşılamamıştır. Grid haritanın 195 numaralı karesinde Jisoi adlı bir dere bulunmaktadır.

⁶⁸ Alıntı yapılan makalede bahsedilen harita departmanı için "Mısır'ın Harita Departmanı" ifadesi kullanılmaktadır. Bu departmanın Çanakkale bölgesinde haritaları hazırladığına dair ya da çekilen fotoğrafların Mısır'a gönderilerek haritaların burada hazırlandığına dair açıklama yapılmamıştır. Fakat eldeki grid haritaların kenarlarında "Mısır'daki harita departmanında hazırlanmıştır." şeklinde ibare bulunmaktadır.

eldeki haritaların kötü olması sebebiyle büyük güçlükler çekildiğini fakat seferin sonlarına doğru harita departmanının⁶⁹ çekilen hava fotoğraflarını kullanarak harika bir harita ürettiğini ifade etmiştir.⁷⁰

Bunun yanında başka uçakların E15 denizaltısının Boğazdan geçişini takip ederek dikkat dağıtmak için bombalar bıraktığı, dönen ilk uçağın E15 denizaltısını Kepez açığında, yanında bir torpido botla birlikte raporladığı kayda geçmiştir. Başka bir uçağın denizaltıyı vurmak için üç adet 100 libre bomba bıraktıysa da başarılı olamadığı, 184 M ve W bölgelerindeki siper haritalarında düzeltme yapıldığı da ifade edilmiştir. Bir deniz uçağının Tayfur Köyü'ne ateş eden Lord Nelson gemisi için atış tanzimi yaptığı ve bazı isabetler kaydedildiği, gemi bombardımanı sonucu bir cephaneliğin patladığı, bir deniz uçağının Soğanlıdere'nin çeyrek mil güneybatısında Boğaza paralel ve hizalı sabit beş adet beyaz iz görerek⁷¹ olası mayın hattının varlığını tespit ettiği de 17 Nisan tarihli girdiye eklenmiştir.

18 Nisan 1915 tarihli rapor girdisinde bir uçağın E15 denizaltısına ateş eden Triumph gemisi için atış tanzimi yapmak istediye de telsizden cevap alamadığı belirtilmiştir.⁷² Bunun yanında üç adet kara konuşlu uçak kullanılarak keşif faaliyeti icra edildiği, Tekke Burnu ve Helles Burnu arasındaki sahilin çiziminin yapıldığı, Çanakkale hava meydanına altı adet 100 libre bomba bırakıldığı, bir tanesinin içerisindeki Alman uçağı ile ana hangarı yok ettiğinin teyit edildiği ve bu bilgiye hava meydanında yaşayan Türk fırıncı/çiftçi aracılığı ile ulaşıldığı kayda geçmiştir. Öte yandan Türk Savaş Bürosunun bu konuyla ilgili herhangi bir malzeme hasarının olmadığını, bir bombanın hangardan 20 metre öteye⁷³ düştüğünü ve 30 adet küçük parçanın hangara nüfuz ettiğini beyan ettiği bildirilmiştir. Ayrıca Kirte'ye birçok bomba bırakıldığı not edilmiştir.⁷⁴

Havadan yapılan bir gözlem sonucunda E15⁷⁵ denizaltısı boyunca römorkörler görüldüğü, deniz altının sağlam görüldüğü ve muhtemelen hizmet edebileceği raporlanmıştır. Bir deniz uçağının Tayfur Köyü'nü vuran Lord Nelson için atış tanzim görevi icra ettiği, diğer uçakların Boğaz'ı koruyan tabyalar ve bataryalar üzerinde keşif faaliyeti yaptığı ve Türk Turgut Reis gemisine iki bomba bıraktıysa da etkilerinin görülemediği ve muhtemelen başarısız olduğu da 18 Nisan tarihli girdi altında yer almaktadır.

Raporda nisan ve mayıs aylarında hava fotoğrafları kullanılarak haritaların oluşturulmaya başlandığına dair bilgilerin verildiği görülmektedir. Winterbotham'a göre İngiltere'de hava fotoğrafları kullanılarak harita yapımı Mart 1915'te başlamıştır. Bu gelişmenin çok kısa bir sürede Çanakkale cephesinde kullanılmaya başlandığı görülmektedir.⁷⁶

19 Nisan 1915 tarihli rapor girdisinde uçakların siperlere ve 203 P ve U⁷⁷ konumlarındaki top mevzilerine ateş eden Talbot gemisi için atış tanzimi yaptığı, diğer bir uçağın Agamemnon gemisine destek vermek için yükseklik iki saat havada kaldıysa da geminin ateş etmediği ve geminin projektör ışığını görmenin, gemi personelinin düzgün eğitilmediği için, imkansız olduğunun ortaya çıktığı, bir tanesi Suvla'ya kadar olmak üzere çeşitli keşif uçuşları gerçekleştirildiği ve çok sayıda gözlem yapıldığı, bir uçağın Soğanlıdere ağzından Boğazın yarısına kadar 5 adet şamandıra – olası mayın tarlası rapor ettiği, İntepe yanındaki bir obüs bataryasına 3 adet 100 libre bomba bırakıldığı; bir tanesiyle bir top vurulurken diğerleriyle sahra bataryası etrafındaki füyelerinin isabet alması sonucu yangın başlamasına sebep olunduğu, bir top arabasının ön kısmının vurulduğu ve mühimmatın patladığı, üç kişinin öldüğü ayrıca Helles Burnu mevkiinde tekrar fotoğraflar çekildiği yer almaktadır.

23 Nisan tarihli rapor girdisinde, beş uçağın Eceabat'a taarruz ettiği⁷⁸, yedi 100 libre ve altı 20 libre bomba bataryalara ya da kasaba içerisindeki ve etrafındaki hedeflere bırakıldığı kayda geçmiştir. Bu hava taarruzu ile ilgili olarak Binbaşı Zeki Beyin bu taarruzun 20 askerin ölümüne sebep olduğunu ve birçok yangının çıkmasına sebep olduğunu bildirdiği bilgisi yer almaktadır. Bunun haricinde keşif uçuşlarının yapıldığı, Helles Burnunun, Sedülbahir'in, Morto Koyunun ve Eski Hisarlığın⁷⁹ fotoğraflarının çekildiği bildirilmiştir.

Jesso'deki büyük kamptan geriye sadece elli çadırın kaldığı, bunun sebebinin de 17 Nisan'da yapılan başarılı

⁶⁹ Ian Mumford, *a.g.e.*, s.139.

⁷⁰ Bu konumda, hava keşiflerinde, birçok defa farklı sayılarda ve yakın konumlarda mayın tespiti yapıldığına dair girdiye Raporda yer almaktadır.

⁷¹ Amirallik Dairesi Sekreterliği, *a.g.e.*, s.97.

⁷² Raporda aslında bu mesafenin 9 yarda olduğu not edilmiştir.

⁷³ Amirallik Dairesi Sekreterliği, *a.g.e.*, s.97.

⁷⁴ HMS E15 1914 yılında İngiliz donanmasında hizmete girmiştir.

⁷⁵ Ian Mumford, *a.g.e.*, s.137.

⁷⁶ Bu grid koordinatlarının yerleri tespit edilememiştir.

⁷⁷ Bu taarruzda Eceabat'ta bulunan hastanenin bombalandığı değerlendirilmektedir.

⁷⁸ Eski Hisarlığın sahil kısmından bahsedilmektedir.

⁷⁹ Amirallik Dairesi Sekreterliği, *a.g.e.*, s.97.

hava taarruzu olduğu raporda yer almaktadır. İngiliz E11 denizaltı komutanının Boğaz üzerinde yapılan 1 saat 45 dakikalık uçuşa yolcu olarak uçurulduğu da kayda geçmiştir.

24 Nisan tarihli rapor girdisinde bir uçağın 169 B 5 konumundaki bataryaya atış kontrol desteği verdiği, atışların neredeyse tamamının hedef üzerinde olduğunun bildirildiğine yer verilirken, Jessoi kampı üzerine iki küçük bomba bırakıldığı ve ikisinin de isabetli olduğunun görüldüğü ayrıca kara konuşlu uçaklar ile üç adet hava keşfinin gerçekleştirildiği ve X ve Y sahillerinin beş adet fotoğrafının çekildiği kayda geçirilmiştir.

Raporda yapılan genel değerlendirmede 19 Marttan çıkarma gününe kadar havanın normalden daha kötü olduğu ve 36 günün 15'inde fırtınaların, şiddetli rüzgarın, dalgalı denizin yapılmak istenen işin planlandığı gibi gerçekleştirilememesine sebep olduğu ifade edilirken özellikle 19 – 31 Mart zaman aralığında havanın kötü olduğu, Mayın temizleme ve hava keşif faaliyetinin ciddi anlamda kesintiye uğradığı ve 11 günün uçuşa elverişli olduğu bilgisi yer alırken, çıkarmadan önce yapılan hava keşfi miktarında bu gerçeğin göz ardı edilmemesi gerekliliği belirtilmiştir.⁸⁰

Seddülbahir ve Arıburnu Çıkarmaları Kapsamında İtilaf Devletleri Hava Harekâtı

Raporda çıkarma sırasında hava filolarına verilen emrin; biri Seddülbahir diğeri Asya kıyısı üzerinde olmak üzere iki uçağın tüm gün havada olacak şekilde çıkarma faaliyetlerine gerekli desteğin⁸¹ sağlanması yönünde verildiği belirtilmiştir. Çıkarmayı örten gemilerin korunması kapsamında sabah erkenden uçuşların başlayacağı, ateş eden herhangi Türk bataryasının sinyalle bildirilerek bunların gemiler tarafından ateş altına almak için atış tanzimi yapılacağı da bu emrin bir parçası olarak ifade edilmiştir. Çıkarma sonrası uçakların bu bataryaları izlemeye devam edeceği ve yedeklerin geldiği yolları izleyerek görülen her birliğin bombalanacağı da emrin bir parçasıydı. 25 Nisan günü tüm gün boyunca 15 uçuş yapıldı, her pilot üç adet uçuş gerçekleştirdi. 29 Nisan 1915'te Fransız MF98(T) filosu bölgeye ulaşarak Bozcaada'da konuşlandırıldı.⁸²

Raporda ilk çıkarmalar sırasında yapılan uçuşların, gemilerin uçaklardan gelen telsiz sinyallerini dikkate almaması sebebiyle pek kıymetinin olmadığı belirtilmiştir. Gün boyu iki uçağın sürekli havada bırakıldığı ve toplamda 2500 mil uçuş gerçekleştirildiği kayda geçmiştir. Ayrıca Manica gemisindeki uçurtma balonunun gemiler için atış tanzimi yapmakla görevlendirildiği de kayda geçmiştir.

Rapor bu süreç hakkındaki genel notlarında; çıkarmayı takip eden günlerde uçakların keşif faaliyeti ile meşgul olduklarını, Bolayır'a kadar uçuşlar gerçekleştirildiğini ve asker hareketleri, batarya konumları, takviye birliklerin olduğu ordugahlar vs. ve Gelibolu'nun iki yakasındaki nakliye faaliyetlerinin raporlandığını, önemli konumların fotoğraflarının çekildiğini, ayrıca uçakların gemi ve sahil bataryalarının atış tanzimi için sürekli kullanıldığını ve bu faaliyetin sahil bataryaları telsiz sinyallerini alamadığı için ışıkla verilen sinyallerin kullanımını gerektirdiğini belirtmektedir.

Çıkarmaların yapılmasından nisan ayı sonuna kadar İngiliz komutan Samson'a bağlı uçaklar tarafından yapılan 60 uçuşun 18 tanesi fotoğraf⁸³ elde etmek için yapılmıştır.⁸⁴

Çıkarma gününe İttifak devletlerinin gözünden bakacak olursak durum şu şekildedir. Sabah erken saatlerde İtilaf deniz kuvvetlerinin yaptığı bombardımanla uçuşa başlayan pilot Garber ve Yzb. Hüseyin SEDAT yaptıkları üç saatlik keşifte 45 nakliye gemisi görerek bunlara iki adet bomba attılar ayrıca Saros sahillerine yapılacak bir çıkarma harekâtını da fark eden havacıların topladığı bilgiler, kendileri Müstahkem Mevki Komutanlığına bağlı olduğundan, zamanında 5. Orduya iletilemedi. Diğer uçaklar arızalı olduğundan 27 Nisan'a kadar başka uçuş yapılamadı. 27, 28 ve 29 Nisan'da yapılan keşiflerle İtilaf kuvvetlerinin Beşike Limanı, Kumkale ve Bolayır'a yaptığı çıkarmaların gösteri olduğu anlaşılmıştır.⁸⁵ Keşfi yapılan deniz gücünün detayları şu şekildedir: 13 savaş gemisi, 73 nakliye gemisi, 2 uçak gemisi, 3 hastane gemisi.⁸⁶ 5. Ordu ana karargahına zamanında ulaştırılamayan hava keşif bilgileri yüzünden Liman von Sanders uçak bölüğünü doğrudan 5. Ordu emrine verilmesini emretti ve böylece Mayıs 1915'te 1. Tayyare Bölüğü kuruldu ve Haziran 1915 sonunda Galata kasabasının yakınlarına nakledildi. Eski meydanda bırakılan maketler İtilaf devletleri tarafından bombalanmaya devam edildi.⁸⁷

⁸⁰ Ağırlıklı olarak Türk toplumunun yerinin belirlenmesi ve bunların donanma topçusuyla ateş altına alınarak susturulması için gerekli atış tanziminin yapılması kastedilmektedir.

⁸¹ Emin Kurt, *a.g.e.*, s.26.

⁸² Çekilen bu fotoğraflar hem genel karargâhta karar alma, hedef belirleme işlerinde kullanılmakta hem de doğruluğundan şikâyet edilen haritaların düzeltilmesinde kullanılmaktadır.

⁸³ Ian Mumford, *a.g.e.*, s.139.

⁸⁴ Hans Kannengiesser, *a.g.e.*, s.377.

⁸⁵ Osman Yalçın, *a.g.e.*, s.362.

⁸⁶ Klaus Wolf, *a.g.e.*, s.377.

⁸⁷ Osman Yalçın, *a.g.e.*, s.363.

Bu süreçte Çanakkale cephesinin ilk hava muharebesi yaşanmıştır. 2 Mayıs 1915 sabahı keşif faaliyeti için havalandırılan Yüzbaşı Serno ve Yüzbaşı Sedat Bey'den oluşan ekip dönüş yolunda iki adet İtilaf hava gücü uçağıyla karşılaşmış, ikili tabancalarını kullanarak bu uçaklara angaje olmuş fakat İtilaf devletleri uçakları muharebeden çekilmeyi tercih etmiştir.⁸⁸ Ayrıca raporda İngiliz uçakları tarafından İttifak uçaklarına taarruz edilerek uzak tutulmalarının sağlandığı ve böyle zamanlarda uçakların diğer kuvvetlerle ortaklaşa çalışmadığı belirtilirken ordugahlara, askeri birliklere ve bataryalara bu zaman aralığında 50 kadar çoğunluğu büyük tip bomba atıldığı ifade edilmektedir.

Hafta boyunca dikkat çeken bir bildirim olarak Asya ve diğer Türk bataryalarından gelen ateşin azalmış olması ve bunun gemi atışlarının uçaklar tarafından yönlendirilmesi ile ilişkilendirildiği belirtilmiştir. Deniz uçakları 25 Nisan 8 Mayıs döneminde benzeri işlerle görevlendirilseler de kapasiteleri kara konuşlu uçaklara göre bu kadar başarılı hareketlerin gerçekleştirilmesine uygun olmadığı rapora not düşülmüştür.⁸⁹ 8 Mayıs günü İttifak hava gücü tarafından yapılan keşif faaliyeti İtilaf kuvvetlerinin taze birlikle desteklenmediği sürece taarruz edemeyeceğini ortaya çıkarması açısından önemlidir.⁹⁰

Asya tarafına Fransızlar tarafından yapılan çıkarma faaliyetinin maksadı bu mevkiiden yapılan top atışlarının Seddülbahir mevkiine çıkan İngilizlere sorun çıkarmasını engellemektir. Amiral Robeck 12 Nisan günü uçaklara verdiği özel talimatname kapsamında Fransız hava gücünü karaya çıkan Fransızlara destek vermek için görevlendirmiştir.⁹¹

İletişim Hatlarına Hava Bombardımanı ile Taarruz

Demir Yoluna Yapılan Taarruzlar

Raporda Gelibolu'daki orduları etkileyen demir yolu hatları İstanbul – Berlin; Uzunköprü – Edirne ve Bandırma – İzmir hatları olduğu belirtilmiştir. Bu hatlardan mevcut uçaklarla gerçekleştirilebilecek bir taarruz için İstanbul – Berlin hattının uygun olduğu ve bu hattın Meriç Nehri ile kesiştiği yerdeki köprünün iyi bir hedef olarak belirlendiği kaydedilmiştir. Bu hedefin imhasının, her ne kadar sonrasında 1915 Kasım ayında Berlin ile bağlantı tekrar sağlandıysa da, Almanya'dan gelen mühimmat vs. malzemenin tedarikinde gecikmelere sebep olduğunun düşünüldüğü de not edilmiştir. Bu köprüye yapılan taarruzun önemi Koramiral'e Amirallik Dairesi tarafından 5 Kasım 1915'te açıklanmıştır. Bu iş için kara konuşlu uçaklar ve deniz uçakları sevk edildiği ve 8 Kasım'da ilk taarruzun Gökçeada'dan kalkan ve ekstra yakıt tankıyla iki adet 112 libre bomba taşıyan kara konuşlu uçak ile Ben-my-Chree gemisinden iki adet 112 libre bomba taşıyan iki adet deniz uçağı tarafından yapıldığı rapora yansımıştır. Bu maksatla Ben-my-Chree⁹² gemisinin Enez'e yaklaştırıldığı, kara konuşlu uçağın 200 mil deniz uçaklarının 80 millik uçuş gerçekleştirdiği, deniz uçaklarının köprüyü iskaladığı fakat kalıcı yol kısmına isabet kaydettikleri ve kara konuşlu uçağın bombalarını 800 ft irtifadan bıraktığı, bu bombaların köprüyü taşıyan ayakların konduğu suni küçük bir adada inşa edilmiş taşıyıcı ayakların 15 ft uzağında patladığı da raporlanmıştır. Ajanlardan alınan bilgiye göre köprünün aldığı hasarla gerildiği ve trafiğin 48 saat kadar durduğu bildirilmiştir. Aynı uçak tarafından aynı hedefe ayın 10'u, 11'i, 13'ü, 16'sı ve başka bir uçak tarafından 20'si gecesi taarruz edildiği, hiçbirinde köprünün gerçek anlamda vurulamadığı fakat Uzunköprü istasyonu, tren yolu ve setlere hasar verildiği bildirilmiş, Türklerin köprüye verdiği önemi göstermesi açısından ilk taarruzdan sonra yedi adet uçaksavar silahının bölgeye konuşlandırıldığı bilgisi de kayda geçirilmiştir.⁹³

O tarihte tahliyenin kararının verilmesine rağmen demir yolları havadan bombalanmaya devam edildi. Buna örnek olarak 23 Kasım günü İstanbul – Dedeağaç hattına yapılan taarruz verilebilir.⁹⁴

Raporda Bulgaristan'ın savaşa girmesiyle Türkiye'ye demir yolu bağlantısının önem kazandığı, uçakla yapılabilecek taarruzlara açık olan hedeflerin Ferecik demiryolu kavşağı ve Dedeağaç istasyonu olduğu, Ferecik'e yapılan taarruzlar kara konuşlu uçaklar ile iki ila altı uçak arasında değişen sayılarda uçak kullanılarak 13, 16, 18 ve 19 Kasım ile 1 Aralık günlerinde yapıldığı, toplamda on yedi 112 libre ve yirmi dört 20 libre bombanın istasyon ve demir yoluna atıldığı yer alırken, Ferecik'in güney istasyon binasının imha edildiği ve farklı yerlerde demir yoluna hasar verildiği kayda geçirilmiştir.

⁸⁸ Amirallik Dairesi Sekreterliği, a.g.e., s.177.

⁸⁹ Osman Yalçın, a.g.e., s.364.

⁹⁰ D Bernard. a.g.e., 24 Mart 2019.

⁹¹ Geminin isminin İngilizce çevirisi "Woman of my heart" olarak yapılmıştır. 28 Mart 1915 günü denize indirilmiş, İngiliz Kraliyet Donanması tarafından 1 Ocak 1915'te kiralanmış ve 23 Mart 1915 günü hizmete girmiştir. Uçak taşıyıcı olarak kullanılmıştır. 11 Ocak 1917'de Türk topçu ateşi sonucu batırılmıştır.

⁹² Amirallik Dairesi Sekreterliği, a.g.e., s.206.

⁹³ Emin Kurt, a.g.e., s.27.

⁹⁴ Bu hatta yük taşımak için hayvanlar ve hayvanlarla çekilen arabalar kullanıldığından yoldaki bozulmalar ulaştırmayı önemli ölçüde sekteye uğratmıyordu.

Yollara Yapılan Taarruzlar

Amirallik Dairesinden Koramiral Robeck'e gelen telgrafta Kavak – Bolayır arasındaki yolun eldeki tüm kuvvetle, ama top ateşi ile ama hava taarruzuyla mutlaka hasara uğratılmasının istendiğine raporda yer verilirken, bu hedefe uçaklarla bazı taarruzlar yapıldıysa da sonuçların, yollar kaplamasız ve kolay tamir edilebilir olduğundan ve Türklerin kullandığı ulaştırma yöntemlerinden⁹⁵ sebep, tatminkâr olmadığı kayda geçirilmiştir. Yolda oluşan kraterlerin de doldurulduğu ifade edilmektedir.⁹⁶

Bolayır üzerinden yapılan ulaştırma faaliyetlerinin engellemesi için İtilaf donanması çıkarmalardan beş gün sonra bu hatta konsantre olmuş ve deniz uçakları burayla bağlantıyı sağlayan tren yoluna taarruz etmiştir. Mayıs ayının ilk haftası itibarıyla Türk esirler yarımada Asya sahilinden giriş yaptıklarını çünkü Bolayır yolunun fazla tehlikeli olduğunun düşünüldüğünü bildirmişlerdir.⁹⁷

Deniz Yoluyla Yapılan Nakliyenin Karaya Çıkartıldığı Noktalara Yapılan Taarruzlar

Ana denizle yapılan ulaştırma noktalarına taarruz için her fırsatın değerlendirildiği ifade edilirken Eceabat, Akbaş Limanı, Kilye Limanı ve Gelibolu'da etkili sonuçların alındığından şüphe olmadığına raporda yer verilmiştir. Ayrıca elde yeterli sayıda uçak olmasıyla bu iş için oluşturulacak bir hava birliğinin sistemik olarak Akbaş ve Kilye Limanlarını vurmasının iskeledeki gemilerin malzeme indirmesinin önemli ölçüde engelleyeceği raporda değerlendirilmiştir. Fakat uçak ve pilot sayısındaki sürekli eksiklik sebebiyle bombalama operasyonlarının sadece fırsat buldukça yapılabildiğinden şikâyet edilmiştir.

İttifak Devletlerinin bu başlık altındaki önemli faaliyetlerinden biri şu şekilde gerçekleşmiştir. Her ne kadar direk bir hava taarruzu olmasa da 13 Mayıs tarihinde Yüzbaşı Hüseyin Sedat Bey tarafından yapılan keşifte Seddülbahir bölgesindeki bir çıkarma noktasında kurulan tahliye merkezi fark edilmiş ve Türk topçusu burada oluşturulan liman tesislerini imha etmiştir.⁹⁸

Akbaş Limanı. Bu indirme noktasına sıkça taarruz edildiği ifade edilmektedir. İlk taarruzun 17 Mayıs 1915, bir 100 libre ve on dört 20 libre bomba taşıyan Breguet uçağı kullanılarak yapıldığı ifade edilirken sonuçların İngilizler açısından oldukça tatminkâr olduğu belirtilmiştir. Türk Savaş Bürosundan alınan bilgilere göre: taarruzun liman çalışanları arasında şaşkınlığa sebep olduğunu, çalışanların ortadan kaybolduklarını ve onların tekrar çalışır hale getirmenin saatler aldığını ve takip eden taarruzlarda ne zaman uçak görseler tepelere doğru koşmaya başladıklarına yer verirken bunun temel nedeninin sığınaklarının olmayışı olduğunu fakat birkaç saldırı sonrasında askerlerin bombalara alıştığını ve kazamak tipi sığınaklara sahip oluklarından rahatladıkları rapora yansımıştır. İlk taarruzlarda bombardımanın liman çalışanlarının morallerine etkisi fazlayken sonrasında panik hali kaybolduysa da her seferinde personelin yaralandığını da belirtilenler arasındadır. 17 Mayıs günü 13 asker şehit olduğu, 44 askerin yaralandığı ifade edilmiştir. 1915'te Akbaş Limanında ordonat subayı olarak görevli Yüzbaşı Mustafa Gurami'nin⁹⁹ ifadelerine yer veren rapor verilen ifadeye göre atılan bombaların etkili olduğunu ve yapılan işi böldüğünü, her taarruzda zayıat verildiğini, 20 askerin arasında patlayan bir bombanın 15 şehit bir yaralıya sebebiyet verdiğini gördüğünü kayda geçirmiştir. Personel subayı Binbaşı Mustafa'nın; hava ve denizaltı taarruzlarının gemilerden yapılan top atışlarına göre daha etkili olduğunu, Akbaş limanında kazamaklar olmasına rağmen her hava taarruzunda zayıat verildiğini, bu yüzden kendi karargahını iki mil kuzeye taşıdığını ve önemi durumlar haricinde gün ışığında çalışmanın bırakıldığını, gece çalışmaları için iskelelerin meşale ile aydınlatıldığını fakat Genel Karargahtan gelen emirler doğrultusunda uçaklarla yapılabilecek gece taarruzlarında dikkat çekmemek için meşalelerin kullanılmasının bırakılması ve fener kullanımına geçilmesinin emredildiği şeklindeki ifadeler raporda yer almaktadır.¹⁰⁰

Eceabat: raporun Eceabat Limanı girdisinde 25 Nisan günü 5 uçakla taarruz gerçekleştirildiği, Binbaşı Zeki Bey'den alınan bilgilere göre bu taarruzda 20 askerin şehit olduğu, yangınların başladığı ve bunun sonucunda 72. Alayın Eceabat'tan Kilye Limanı ve Mal Tepe arasına çekildiği bilgisi yer almaktadır.

Gelibolu: Buradaki temel hedefin un değirmenleri olduğu, diğer binalar arasında bunların seçilmesinin zor olduğu ve 100 libre bomba ile bir kere isabet kaydedildiği, un deposunda patlayan bombanın depo ve içeriğini tamamen imha ettiği ve iki askerin şehit olduğu ve un deposunun Komisyon üyeleri tarafından ziyaret edildiği

⁹⁵ Amirallik Dairesi Sekreterliği, a.g.e., s.207.

⁹⁶ B D Stevens, a.g.e., s.61.

⁹⁷ Osman Yalçın, a.g.e., s.364.

⁹⁸ İngilizler Türk isimlerini duydukları gibi yazdıklarından Raporda bu şekilde yer almaktadır.

⁹⁹ Amirallik Dairesi Sekreterliği, a.g.e., s.207.

¹⁰⁰ Bu olay Mitchell Raporunda hatalı olarak 12 Temmuz tarihli girdi altında anlatılmıştır.

raporda belirtilmektedir.

Çanakkale ve Kilye Limanına yapılan sık saldırıların zaiyatlara sebebiyet verdiği, Nağra'daki kömür deposunun iki sefer vurulduğu ve Burgaz ve Kilye Limanındaki iskelelere hasar verilmiş olduğu raporda yer almaktadır.

12 Ağustos günü¹⁰¹ dünya havacılık tarihinin ilk torpido saldırısı Ben My Chree gemisinde konuşlu 842 numaralı Short deniz uçağı tarafından gerçekleştirildi. Gelibolu kasabasının kuzeyindeki gemiye Bolayır üzerinden alçak irtifadan yaklaşan pilot Edmos kontrolündeki uçak 5 metre irtifadan hedefe 700 metre kala bıraktığı torpidoyla daha önce E-14 denizaltısının saldırısıyla tahrip edilerek karaya oturtulmuş gemiye başarılı bir atış gerçekleştirerek geri döndü.¹⁰²

MALZEME DEPOLARINI YAPILAN TAARRUZLAR

Raporda bu depoların iyi saklanmış olduğu, ana mühimmat deposunun Akbaş Limanında vadiler içerisinde saklı kazamıklar içerisinde olduğu ve iyice gizlenerek uçaklar tarafından hiçbir zaman görülemediği belirtilmiştir. Akbaş Limanı, Kilye Limanı ve Burgaz Limanındaki diğer depoların fırsat buldukça vurulduğu fakat elde edilen sonuçların pek önemli olmadığı ve Fransız uçak Birliğinin özellikle Soğanlıdere'ye konsantre olup buradaki malzeme depolarını vurduğu raporda yer almıştır.¹⁰³

Savaşın sonra yazdığı kitapta Yarbay Samson 18 Aralık günü, Henri Farman model uçağına yüklenen 500 librelilik bir bombayı Turşun köy mevkiinde tespit ettiği 20 metre uzunluğundaki bir binaya bırakarak bu yapıyı tamamen tahrip ettiğini belirtmektedir. Bu bomba RL Mk III model olup o güne kadar havadan atılan en büyük bombadır. Fakat Tuğgeneral Fevzi 18 Aralık 1915 cumartesi günü tuttuğu günlükte gerçekleşen olaylardan bahsederken o gün Ece Limanı ve Turşun köye yapılan hava taarruzlarının herhangi bir zarar vermediğini belirtmektedir.¹⁰⁴

DENİZCİLERİN ULAŞTIRMA HATLARINA YAPILAN TAARRUZLAR

Rapor Türklere ait vasıta, nakil araçları, mavnalı ve seyir teknelerine 1915 yılında en az 70 sefer taarruz edildiğini belirtmekte, kesinleştirilebilen sonuçlara göre uçak bombaları kullanılarak iki buharlı gemiye isabet ve hasar sağlandığı, bir mavnanın bombayla vurulduğu, bir layterin enkaz haline getirildiği; 17 ağustos günü Akbaş Limanında deniz uçağından bırakılan 14 inçlik bir torpido ile bir buhar gemisinin vurulduğu, hasarlı geminin yedeklenerek İstanbul'a götürüldüğü, daha küçük bir buharlı geminin Asya kıyısı açıklarında Galata'nın¹⁰⁵ zıttı olan bölgede yine 14 inçlik torpido ile vurularak patlayıp battığını da kayda geçirmiştir. Burgaz ve Akbaş Limanındaki gemilerin yapılan hava taarruzları ile ciddi ölçüde işlerinin bölündüğü¹⁰⁶ ve personelin moralinin bozulduğunu belirtmektedir.

Çanakkale muharebelerinde Fransızların mart ayında deniz hedeflerine yönelik gerçekleştirdiği ilk görev 26 Mart 1915 günü İzmir Körfezi mevkiinde yapılmıştır. O sırada Fransız deniz uçaklarını taşıyan Rabenfels gemisine, Anne Rickmers gemisine hasar veren ve Demir Hisar torpido botu olduğu düşünülen bir torpido botunu HMS Dublin gemisiyle buluşarak avlama görevi verilmişti. Bu kapsamda Nieuport N16 uçağı gerçekleştirilen keşifte iki bacalı ve torpido tüplerine sahip bir geminin 1 numaralı tabyadan çıkarak batık gemilerin arasından geçtiğini ve bölgedeki diğer sivil gemileri adetleriyle raporlanmıştır. Bu görevin ardından Rabenfels gemisine Bozcaada'ya gitmesi emredildi.¹⁰⁷

KARAYOLU NAKLİYE VASİTALARINA YAPILAN TAARRUZLAR

Nakliye vasıtalarının hayvan sürüleri, katırlar, eşekler ve develer, küçük iki tekerlekli ve dört tekerlekli hayvanla çekilen arabalar, öküz ve manda ile çekilen daha büyük arabalardan oluşmakta olduğu belirtilmiştir. Akbaş Limanından güneye uzanan tehlikeli bölgedeki yol dikkate alındığında Binbaşı Mustafa Bey'in verdiği ifadeye göre hava taarruzları yüzünden nakliye kollarının beşer arabalık ya da 20 sürüden oluşan hayvanlara ayrılarak bir mil aralıklarla yola çıkarıldığı ve uçak görüldüğünde durularak siper alınması emredildiği ayrıca konvoyların mümkün olduğunca gece yola çıkarıldığını kayda geçirilmiştir. Akbaş Limanının kuzeyindeki daha az tehlikeli bölgede daha büyük konvoyların görüldüğü ve uçaklardan atılan bombaların daha büyük

¹⁰¹ Bülent Yılmaz, *Çanakkale Hava Savaşları*. Ankara 2005, s.95.

¹⁰² Amirallik Dairesi Sekreterliği, a.g.e., s.207.

¹⁰³ Emin Kurt, a.g.e., s.32.

¹⁰⁴ Yeni ismi Sütlüce.

¹⁰⁵ Hava bombardmanı sonucunda yüklenme boşaltma faaliyetlerinin sekteye uğraması gemiyi normalden daha uzun süre demirli olarak tutuyor bu da kolay hedef olma süresini artırıyordu.

¹⁰⁶ D Bernard, a.g.e., 24 Mart 2019.

¹⁰⁷ Amirallik Dairesi Sekreterliği, a.g.e., s.208.

etkiler yaptığı kaydedilirken bu taarruzların sonucu olarak konvoyların sıklıkla birbirinden koparak arazide saklandığı bunun da uzun gecikmelere sebep olduğu ifade edilmiştir.¹⁰⁸

ORDUGAHLARA YAPILAN TAARRUZLAR

Ordugahlara özel önem verildiği, başta Türklerin beyaz çadırlar kullandığı fakat Jiossi ve Bigalı ordugahlarına nisan ve mayıs aylarında yapılan başarılı taarruzların ardından Türklerin çadırlarını kamufler etmeye başladığı, açık ordugahlar kullanmaya başladığı ve kazamaklara geçtiğinin görüldüğü ifade edilmektedir. Bu durumun Fransız hava birliğinin durmaksızın ve arada İngilizlerin taarruzları sonrası özellikle Soğanlıdere’de dinlenme ordugahında belirgin olduğu, buralarda birliklerin kazamaklarda ve tepelerdeki mağaralarda yaşamak zorunda kaldığı belirtilmektedir.

Ece Limanı açıklarındaki İngiliz donanma unsurları balonla yapılan atış tanzimi kullanarak Turşun köydeki hastaneyi bombaladığı, Hastanede yedi asker şehit olurken bir askerin yaralandığı kaydedilmiştir.¹⁰⁹

Eylül 1915’te İngiliz E-7 denizaltı komutanı Archibald D. Cochrane İstanbul’a hava taarruzu fikrini içeren ilginç bir teklifi oldu. Bomba yüklü deniz uçakları için İstanbul çok uzak bir hedefti. Bu engeli aşmak için Marmara denizine ulaşacak denizaltıyla uçakların burada buluşması ve denizaltı sırtında İstanbul’a yaklaştırılacak uçağın taarruzunu yapması öngörülüyordu. 3 Eylül günü Ben My Chree gemisine yaklaşan E-7 deniz altısı üzerine 3722 numaralı Sopwith Schneider uçağı konmuş sonrasında aynı deneme Short 184 uçağıyla da yapılmıştır. Bu planın uygulanmasına dair emir verilirken verilmemesi bilinmezken E-7 denizaltısı 4 Eylül günü Boğazda denizaltı engeline takılarak batmıştır.¹¹⁰

16 Temmuz 1915 günü Enver Paşa Boğaz Komutanı Usedom’a Hamilton’un karargahını taşıyan gemiye hava taarruzu yapılmasını isteyen bir yazı göndermiştir. Bu yazının ekinde Gökçeada ve Limni adalarının haritaları ve bu haritalara işlenmiş hedefler yer almaktadır. Enver Paşa gönderdiği yazıda: “Lütfen güvenilir müttfikimiz tarafından sağlanan haritaya bakınız. Bu General Hamilton’un Karargahının demirlediği, Gökçeada’daki Kefalos Limanıdır. Bir uçakla buraya hava taarruzu yapılmasını, dahası, eğer yapılabilirse, gemisinin bombalanmasını talep ediyorum. Ayrıca Filo Karargahının da bir kopyası vardır.” ifadesini kullanmıştır.¹¹¹

9 MAYIS – 6 AĞUSTOS DÖNEMİNDE HAVA OPERASYONLARI VE ORDUNUN DESTEKLENMESİ

Raporda bu süreçte en az 170 uçuşun yapıldığı ifade edilmektedir.¹¹² Bu zaman aralığında havanın büyük oranda iyi olmasının operasyonları kolaylaştırdığı, pusun sıklıkla gözlem yapmayı kesintiye uğrattığı ve uçurtma balonları için havanın genellikle fazla rüzgârlı olduğu da belirtilmiştir. Atış tanzim görevi için uçuşların günlük olarak yapıldığı, fotoğraflama, denizaltı savunma ve İttifak uçaklarına karşı hava devriyesi uçuşlarının ihtiyaç oldukça yapıldığına yer verilmiştir. Mayısın ilk zamanlarında Helles Burnu mevkiinde gelişmiş bir hava meydanının kurulduğu belirtilmiştir. Sinyalle iletilmesi uygun olmayan acil bilgilerin alındığında uçakların bunu Helles Burnuna¹¹³ inerek ilettiği ya da havadan Karargâh üzerine bıraktığı ifade edilmektedir. Ayrıca Türk topçusunun atışı sebebiyle bu hava meydanının terk edildiği, biri İngiliz ikisi Fransız olmak üzere üç uçağın yerde Türk topçusunun atışı ile imha edildiği bilgisine de yer verilmiştir. Bu zaman zarfında Koramiralın Amirallik dairesine çektiği telgrafta uçaklar ile yapılan atış tanzim faaliyetinin düzenli olarak arttığını ve uçurtma balonların bu konuda etkili sonuçları verdiğini bildirdiği kayda geçirilmiştir. Balon desteği ile yapılan gemi atışlarının¹¹⁴ etkisi Türk tarafına sorulduğunda; balon desteği ile yapılan atışların etkisi görüldüğünde ve atışlara başlama sürelerinin de az olduğu anlaşıldığında ne zaman balonun yükseldiği görülse duruma göre uygun önlemler alındığı öğrenilmiş, indirekt atışlar ile geminin demir almasının sağlandığı ve gözlemciyi korkutmak üzere uçakların uçuşa hazırlandığı cevabi kayda geçirildikten sonra şu ifadeye de yer verilmiştir: “Aslına bakılırsa ne zaman uçaklarımız görülse balon aşağıya indirilir ve ateş kesilirdi.” Raporda bu görüşün birçok kez teyit edildiği ifade edilmektedir. Lord Nelson gemi komutanından gelen yazıda o hafta dikkat çeken bir durum olarak Asya tarafından gelen top atışlarının azaldığının bildirildiği, bunun sebebi olarak da gemi ateşinin yön-

¹⁰⁸ Emin Kurt, a.g.e., s.30.

¹⁰⁹ Bülent Yılmaz, *Çanakkale Hava Savaşları*. Ankara 2005, s.97.

¹¹⁰ Harvey Broadbent, “Completing the Story of the Gallipoli Campaign: Researching Turkish Archives for a More Comprehensive History.” *Journal of the Society for Army Historical Research* 85, 2007: 208-223. S.210.

¹¹¹ Amirallik Dairesi Sekreterliği, a.g.e., s.240.

¹¹² Seddülbahir’de bulunan Aytepe’nin hemen kuzeyinde yer almaktadır.

¹¹³ Sakin havalarda etkili olarak atış tanzimi yapılabilirken gözlemcinin yer değiştirmemesi de dezavantaj olarak verilebilir.

¹¹⁴ Düşük ışık koşullarında yapılan iniş kalkış operasyonları riskli olduğundan uçağın veya uçakla birlikte mürettebatın kaybedilmesi risk vardır. Gökçeada ya da Bozcaada’dan kalkan bir uçağın akşam saat altıdan yediye kadar gözlem ve atış tanzim için hedefe yaklaşması ve görev yapması durumunda hava meydanına dönüş esnasında harcıyacağı zaman sonucunda iniş için karanlığa kalabilen bu da iniş operasyonunu riskli hale getirmektedir. Buna rağmen gecenin bulutsuz ve ay ışığının yeterli olduğu günlerde geceleri de uçuş faaliyetleri icra edilmiştir.

lendirilmesinde uçak kullanımının gösterildiği kayda geçmiştir. Bununla birlikte gemi komutanının Asya'da konuşlu Türk Bataryalarının sabah 6'dan 7'ye ve akşam yine aynı saatlerde kullanıldığına dikkat çektiği buna sebep olarak da uçakların bu saatlerde kullanılmamasının¹¹⁵ gösterildiği ifade edilmiştir. Uçakların ortaya çıkmasının obüsler üzerinde yaptığı etki raporda bu şekilde ifade edilmiştir.¹¹⁶

10 Mayıs günü keşif faaliyetleri icra edildiği ve yapılan keşif sonucunda 29. Tümen için fotografik siper haritalarının hazırlandığı belirtilirken, 12 Mayıs günü Kerevizdere'nin batı yakasında yüksek sayıda Türk ordugâh faaliyetinin raporlandığı fakat uçak sinyalleri ile istenen obüs ateşinin buraya ulaştırılmadığı kayda geçirilmiştir.

13 Mayıs günü Agamemnon gemisi için atış tanzim görevi yapan gözlemcilerin geminin düzeltme talimatlarına uymadığından şikayetçi olduğu, Cornwallis gemisinden gelen projektör ışığıyla verilen sinyallerin okunmadığı ifade edilmiştir. Sahte top flaşları görüldüğü ve raporlandığına da yer verilmiştir.

15 Mayıs günü uçaklarla yapılan atış tanzimi ile tespit edilen bir bataryaya yapılan gemi atışlarında direkt isabet kaydedildiği ve çok sayıda at ve sığır olan bir kampın bombalandığı ifade edilmiştir. 17 Mayıs günü Nağra açıklarında bir hat şamandıra raporlandığı ayrıca Bigalı köyü mevkiinde büyük bir ordugahın keşfedildiği raporda yer almaktadır. Asya tarafından sahile ateş açan ağır bir obüsü tespit etmek için uçakların havalandığı fakat uçakların yükseldiğinin görülmesinin ardından obüs ateşinin kesildiği ve obüslerin bulunamadığı kayda geçmiştir. Yine de yaklaşık konumu bildirilmiştir. Bu tarih itibari ile eldeki iş için Bozcaada'daki farklı tip uçaklardan sadece bir tanesinin uygun olduğu, işe uygun olmayan bir miktar uçağın İngiltere'ye geri gönderildiği ve Maruice Farman'dan gerekli uçakların temini için talepte bulunulduğu ifade edilmektedir.

17 Mayıs günü İtilaf Devletleri hava gücünün yaptığı keşifte önemli bir istihbarat alınmıştır. Bozcaada'dan Breuget marka uçakla havalanan Marix ve Samson ikilisi Akbaş Limanında normal olmayan asker naklini görerek bunu General Birdwood'a haber vermiştir. Bu durum yaklaşan bir taarruz hakkında Anzac birliklerine hazırlanma imkânı vermiştir.¹¹⁷

18 Mayıs günü Tuğamiral Thursby'nin Arıburnu mevzileri işgal edildiğinden beri bu bölgede düzgün bir hava keşfi yapılmadığını yazdığı, aynı mektupta "nadiren müsait olan deniz uçaklarının bu iş için uygun olmadığını belli olduğu ve obje açıkta durmadığı sürece uçurtma balonlarının faydalı olmak için fazla uzakta olduğu" bildirdiği ve bu açıklamanın eldeki tüm uçakların Seddülbahir bölgesi operasyonlarında kullanıldığını, Arıburnu bölgesinde sadece deniz uçaklarının kullanıldığını gösterdiğine değinilmiştir.

19 Mayıs itibari ile az sayıda operasyonel uçağın 30.000 mil uçtuğu ve uçakların, genellikle motordan kaynaklı, arızalanmaya başladığı raporda yer almaktadır. Sonrasında İttifak uçaklarının hiç de agresif davranmadığı raporlanmış¹¹⁸ yine de iki sefer hava meydanını bombaladığı belirtilmiştir. Seddülbahir bölgesine konulmak üzere uzun menzillik bir uçaksavar silahı istendiği de aktarılırken ayın 19'undan 21'ine kadar hava koşulları sert olduğundan hava operasyonlarının sekteye uğramış ama yine de devam ettirildiği de belirtilmiştir.¹¹⁹

31 Mayıs 1915 günü İttifak hava gücü önemli bir keşif yapmıştır. Mondros Limanına yapılan bu uçuşta Hüseyin Sedat Bey limandaki gemilere ek olarak 60 adet nakliye gemisi tespit etmesi ve bunların yaklaşan bir çıkarmaya işaret olduğunu bildirmesi Türk 5. Ordusu için önemli bir erken uyarı olmuştur.¹²⁰

25 Mayıs günü Koramiral uçakların fazla yıprandığını, ihtiyaç duyulduğunda uçak bulunamadığını bildirdiği kayda geçirilmiştir. Kullanışlı bir şekilde yolcu taşıyabilme kapasitesi baz alındığında geriye kalmış üç uçağın denizde ayın 23'ünde hurda olduğu ifade edilmektedir. Uçak yetmezliği sıkıntılarının bunların farklı tiplerde uçaklar olmasıyla alakalı olduğu ve sürekli ihtiyaç duyulan büyük yedek parça stokları yüzünden daha da artış gösterdiği ve en azından makinistlerin sürekli olarak daha az kullanılma durumu olan uçakları yedek parça olarak kullanarak uçabilir durumda olan uçakları onarmaya devam ettiği ifade edilmiştir. Rapor bu dönemdeki İttifak devletlerinin denizaltı aktivitesinin hem kara konuşlu uçakların hem de deniz uçaklarının iş yükünü arttırdığını, günlük olarak gerçekleşen uçak bombardıman faaliyetlerinin çoğunun keşif ya da denizaltı devriyesi sırasında gerçekleştiğini belirtmektedir. Deniz hedeflerinin de havadan bombalandığını ve bu dönem bu tip 18 saldırı gerçekleştirildiğini ifade etmektedir. 31 Mayıs günü Boğazı geçmeye çalışan bir denizaltının görüldüğü ve bombalandığı, öte yandan Türk otoritelerin böyle bir saldırının gerçekleştiğini doğrulamadığı bunun

¹¹⁵ Amirallik Dairesi Sekreterliği, a.g.e., s.241.

¹¹⁶ Osman Yalçın, a.g.e., s.364.

¹¹⁷ 19 Mayıs 1915 uçakların av görevleri icra edilmesi için, teknolojik açıdan bu şekilde donatılmadıklarından erken bir tarihtir.

¹¹⁸ Amirallik Dairesi Sekreterliği, a.g.e., s.241.

¹¹⁹ Osman Yalçın, a.g.e., s.365.

¹²⁰ Amirallik Dairesi Sekreterliği, a.g.e., s.242.

sebebinin de denizaltının Almanlar tarafından kontrol edilmesinden kaynaklı olabileceği ifade edilmektedir. 1 Haziran'da Behramlı ve Havuzlar Dere de birkaç taburdan oluşan yeni Türk ordugahı görüldüğü ayrıca uçak gözlemi sonucu iki adet denizaltının raporlandığı kayda geçmiştir. İki koltuklu uçakların daha çok atış tanzim görevlerinde ve bu operasyonlar sonrasında yapılan keşif görevlerinde kullanıldığı ifade edilirken buna ek olarak çok sayıda fotoğraf çekildiği raporda yer almaktadır. Sonrasında ağır bataryalara karşı atış tanzim görevi icra eden uçakların ilk defa hava fotoğrafı ile hazırlanmış bir harita kullandığı kayda geçmiştir.¹²¹

3 Haziran'da Boğazın dar kesimini kapatan şamandıralı bir ağın görüldüğü ve konumunu gösteren bir haritanın Koramirale gönderildiği belirtilirken bir uçak gözlemcisinin: "Düşman, Anzacların sağ kanadında hendek kazıyor gibi görünüyor. Asker görülmedi fakat taze toprak bariz." notunun da raporlandığı belirtilmiştir.

İttifak hava gücü 3 Haziran günü İtilaf gemilerinin konumlarını netleştirmek için bir gözlem uçuşu gerçekleştirmiştir. Pilotluğunu Teğmen Funk Hanzen'in gözlemciliğini Teğmen Salih Refet'in yaptığı uçak Arıburnu açıklarındaki faaliyeti gözlemlemiştir. Bu uçak meydana saat 05.00'da ayrılmış, saat 07.30'da meydana dönmüştür. En çok 1850 metreye çıkmıştır. Salih'in temiz el çizimiyle hazırlanmış haritasına uçuşun rotası, gemilerin tip ve konumları ve iskeleler işlenmiş ve bu bilgiler raporlanmıştır.¹²²

4 Haziran tarihli rapor girdisinde ordunun büyük bir taarruz yaptığı¹²³, tüm uçakların Seddülbahir burnunda görevlendirildiği yer almaktadır. Bir uçağın İngiliz siperleri üzerinde devriye gezerek İttifak uçaklarını uzak tuttuğu,¹²⁴ diğer uçakların düşman bataryaları üzerine ateş eden sahra bataryalarına ve Kirte – Behramlı yol kavşağına ateş eden 50 pdr için atış tanzimi gerçekleştirdiği ifade edilmiştir. Kirte'deki bir ordugâh ile Behramlı'dan Kirte'ye hareket eden birliklerin bombalandığı, yapılan bazı keşiflerin sonunda raporlanan düşman hareketlerinin Seddülbahir Burnundaki karargâha¹²⁵ uçuştan dönen gözlemciler tarafından teslim edildiği, yapılan denizaltı ile mücadele faaliyetleri kapsamında görülen iki denizaltının raporlandığı, su üstünde Boğazda seyir halinde olan bir denizaltıya bomba atıldığı fakat isabet kaydedilemediği kayda geçirilmiştir. Taarruz edilen başka bir denizaltı hakkında Türk tarafı aracın motorbot olduğunu ve hasar görmediğini iddia ettiği de belirtilmiştir. 5 Haziran'da yapılan keşiflerin Behramlı ve İbrahim Ağa ve kuzeyindeki yollar ile Kabatepe ve Eceabat arasındaki yollarda birlik olmadığını, yine de her istikamette hareket eden birkaç arabası olduğunun rapor edildiği ayrıca Soğanlıdere güneyindeki tüm yolların da birlikten arındırılmış olduğunun raporlandığı ifade edilmektedir.

İttifak Devletleri hava kuvvetlerinden Pilot Üsteğmen Mehmet Ali ve Gözlemcisi Yzb. Hüseyin Sedat Bey'in yaptığı keşif faaliyetinde 83 rakımlı tepe mevkiinde İtilaf topçu unsurları tespiti yapılmış ve konumları alınmıştır. 6 Haziran günü Kirte'de devam eden muharebelere İttifak Devletleri hava kuvveti destek vermiş, İtilaf Devletlerine ait mevziler bombalanmıştır.¹²⁶

Raporda 7 Haziran'da birkaç yeni top konumunun kaydedildiği ve Behramlı'daki siperlerin tamamının dolu olduğunun raporlandığı belirtilirken en az altı uçakla tüm aktif bölgelerin keşiflerinin yapıldığı fakat gözlemlerin yoğun sis yüzünden zorlaştığı not edilmiştir.¹²⁷

9 Haziran tarihli rapor girdisinde elli büyük motorlu kamyonun nehir yatağı boyunca Behramlı istikametinde hareket ettiği ve bu bölgedeki siperlerin asker dolu olduğunun görüldüğü ifade edilmektedir. Tüm uçaklar tarafından düşmanın uçaksavar ateşinin arttığı raporlandığı belirtilirken, 14 Haziran günü uçakların Asya tarafındaki önemli topların yanında dokuz yeni top konumu raporladığını ve bunların konumlarının fotoğraflanarak bombalandığını kayda geçirmiştir. Haziran ayı boyunca yapılan başarılı bombalama sortilerinde sel yataklarında siper kazan Türk birliklerinin vurulduğu belirtilmiştir. Kısmi olarak toz yüzünden motorların hasar alması sebebiyle haziran ayının ortasında Helles Burnunda bulunan meydanın kullanımından vazgeçildiği ifade edilmektedir. Gemiler için yapılan atış tanzim görevlerinde ciddi miktarda zaman ve enerji harcandığının ortaya çıktığı, birçok örnekte uçaklar yükselerek hazır sinyali verdikten sonra geminin ateşe başlaması için bir saat, bazen iki saat beklemek zorunda kaldığı, öte yandan birçok uçağında motor yada diğer problemler yüzünden geç kaldığının saptandığı kayda geçmiştir. 20 Mayıs 1915'te uçurtma balonlarında sorumlu komuta subayının Komodor Sueter'e yazdığı mektupta Yavuz olduğu zannedilen bir geminin beş kez gemi topçusunun yavaş ateş açması yüzünden kaçtığı belirtilmiştir.

¹²¹ Harvey Broadbent, *a.g.e.*, s.216. Bu kaynakta Teğmen Salih'in çizdiği haritanın görseli yer almaktadır.

¹²² Üçüncü Kirte muharebesi kastedilmektedir.

¹²³ İttifak hava unsurlarının hava devriyesi görevi planlanacak kadar aktif olduğuna işarettir.

¹²⁴ Seddülbahir'de İngilizlerin hazırlanmış olduğu meydan kullanılmıştır.

¹²⁵ Osman Yalçın, *a.g.e.*, s.365.

¹²⁶ Amirallik Dairesi Sekreterliği, *a.g.e.*, s.242.

¹²⁷ Osman Yalçın, *a.g.e.*, s.366.

İttifak hava gücü, Seddülbahir bölgesindeki olağan dışı hareketlilik üzerine 17 Haziran günü Bozcaada'ya keşif faaliyeti icra etmiştir. Yapılan keşifte 16 adet uçak, 18 adet uçakların barınması için yapılmış çadır ve bir adet hangar görülmüştür.¹²⁸

21 Haziran günü saat 01.50'de ilk kez Breguet çift kanatlı uçağı kullanılarak İstanbul'u bombalama girişiminde bulunulduysa da motor arızası yüzünden uçağın geri dönmek zorunda kaldığı raporda yer alırken, Eren Köye bırakılan bomba yüzünden bir mühimmat deposunda büyük bir patlamanın yaşandığı ayrıca müsait olan deniz uçaklarının monitörler için atış tanzimi ve deniz altı devriyesi yaptıkları da rapora eklenmiştir.

22 Haziran tarihli rapor girdisinde Gökçeada istikametinde uçan Alman "Albatros" uçağına iki koltuklu İngiliz uçağı ile taarruz edildiği, yirmi dakika süren hava savaşı ardından İngiliz uçağının açtığı ateş yüzünden kontrolleri zarar gören Albatros uçağının Alçı Tepe yakınlarına inmeye zorlandığı yer almaktadır. Bunun üzerine İngiliz uçağının yerdeki uçağı imha için meydanına dönerek bomba ikmali yapmak istediysede geri döndüğünde iyi gizlenmiş Albatros uçağını bulamadığı da bildirilmiştir. Bu uçağın daha sonra Fransız uçakları tarafından tespit edildiği ve bulunduğu noktaya topçu ateşi yönlendirilerek imha edildiği raporda belirtilirken Alman yazar Binbaşı Prigge, Albatros uçağı indiğinde orada bulunan bir Alman subayın gönüllülerle uçağı gizlemeye çalışırken top mermisi şarapneli isabeti alarak ciddi şekilde yaralandığını yazmıştır.¹²⁹

Diğer bir kaynak bu hava muharebesinde İttifak Devletlerine ait, zorunlu iniş yapan uçağın motorundan isabet aldığı ve bunun sonucunda Ali Bey çiftliği yakınlarına zorunlu iniş yaptığı, İngiliz uçağındaki gözlemcinin açılan ateş sonucu öldürüldüğü ve uçağın mürettebatıyla birlikte Türk askeri tarafından kurtarıldığı belirtilmektedir.¹³⁰

İttifak devletlerinin 26 Haziran günü yaptığı uçuşta keşif faaliyeti haricinde dört dilde hazırlanan psikolojik harp malzemesi düşman hatlarının gerisine bırakılmıştır.¹³¹

28 Haziran tarihli rapor girdisinde bugünün hava faaliyetleri açısından çok hareketli geçtiği, kayıtlı 31 uçuş yapıldığı yer almaktadır. Anzac cephesinin sol tarafında ciddi birlik hareketi görüldüğü ve Türklerin ikinci hat siperlerini inşa ettiğinin fark edildiği ifade edilmektedir. Dört uçağın gece bombardıman görevine çıktığı, bombaların konvoy ışıklarına, yollara ve diğer aydınlatılmış hedeflere bırakıldığı kayda geçmiştir. Gemiler için gözlem yapan balonlara sıkça düşman uçakları tarafından taarruz edilmesinin bu balonların yaptıkları işin başarısını kanıtlandığı ifade edilmiştir. Chatham gemisinin komutanı uçurtma balonlar ile yapılan atış tanziminin uçaklardan çok daha hızlı¹³² olduğunu raporladığına yer verilmiştir.

Temmuz ayının ilk günlerinde bulutlar ve sis gibi unsurlar yüzünden hava operasyonlarının kesintiye uğradığı, yine de fotoğraflama ve keşif uçuşlarının gerçekleştirildiği ifade edilmiştir.

5 Temmuz günü Çanakkale ve Eceabat arasından ateş etmekte olan İttifak gemisinin uçakla başarısız bir şekilde bombalandığı ve uzaklaştırıldığına raporda yer verilmiştir. Raporda Genel Karargâh tarafından yapılan şu raporlamanın şaşırtıcı olmadığı yorumuna yer verilmiştir: "Uçak görevleri kesintiye uğramış görünüyor. Arıburnu ve Seddülbahir'deki ordu için atış tanzim görevi üstlenecek günlük olarak ortalama bir uçak müsait. Uzun süredir kesintisiz efor sarf etmekten pilot ve gözlemciler yıpranmış durumda. Uçakların kendileri de yıpranmış olup, İngiltere'den gelen yenileri hızlı ve düşük seviye işçilikle yapıldığından çalışmaları sağlıklı değil."¹³³

İngiliz uçakları tarafından 5 Temmuz günü yapılan ve İttifak Devletleri hava kuvvetlerinin kapasitesini azaltmak hedefli¹³⁴ hava taarruzunda Çanakkale hava meydanı bombalanmıştır. Bu saldırıda iki uçak tekrar uçamaz hale gelmiştir.¹³⁵

6 Temmuz tarihli rapor girdisinde o gün büyük miktarda, 3000 kişi olduğu tahmin edilen, piyadenin görüldüğü ve bu birliğin Kırte'nin kuzeybatısındaki sel yatağının iki yakasında durur vaziyette olduğu yer almaktadır. Üzerine ateş edilen bir bataryanın yeni bir konuma hareket ettirildiği, yönlendiren uçağın yeni konumunu verip

¹²⁸ Amirallik Dairesi Sekreterliği, a.g.e., s.243.

¹²⁹ Osman Yalçın, a.g.e., s.366.

¹³⁰ Osman Yalçın, a.g.e., s.367.

¹³¹ Gözlemci ve gemi topçusu kablolu telefonla irtibat kurduğundan muhabere daha sağlıklı yapılabilmekte bunun yanında sabit bir noktadan optik ekipman kullanılarak yapılan gözlem başarılı sonuçlar verebilmektedir.

¹³² Amirallik Dairesi Sekreterliği, a.g.e., s.242.

¹³³ Artan uçak sayıları ve bu uçakların teknolojilerinin her gün gelişmesinin İtilaf tarafına verdiği rahatsızlığın bir göstergesidir. Diğer bir husus Anafartalar'a yapılacak bir çıkarma hareketinin sürpriz etkisinin bozulmaması için alına önlemler kapsamında planlanmış olabilir.

¹³⁴ Osman Yalçın, a.g.e., s.367.

¹³⁵ Osman Yalçın, a.g.e., s.368.

iki el ateş edildikten sonra bataryanın ağaçların içerisine çekilerek kaybolduğu ifade edilmektedir. Bir akşam Talbot gemisi, atış tanzim hizmeti veren balonunu kullanarak Arıburnu bölgesindeki siperleri başarılı bir şekilde bombaladığı ayrıca Türklerin gizlenmiş büyük toplarını kullanarak, destroyerleri rahatsız etmek için, ateş ettirilmek zorunda bırakıldığı ifade edilmiştir. Alaca karanlıkta topların namlu ışıklarından konum tespitinin yapılabileceği fakat bunun gerçekleştirilemediğine de yer verilmiştir.

8 Temmuz günü Morto Koyu mevkiinde Türk topçusunun yaptığı atışlarla bir İngiliz uçağı deniz düşürülmüştür.¹³⁶

12 Temmuz tarihli rapor girdisinde Kirte yanındaki düşman takviyelerine başarılı bir bombardıman yapıldığı belirtilmektedir. Birliklerin ilerlemesine yardımcı olan Prince George gemisine bir uçurtma balonunun atış tanzim hizmeti verdiği ifade edilmiştir. Ayrıca gün ağarırken uçakla yapılan ilk torpido atışının¹³⁷ gerçekleştirildiği, 14 inçlik torpido taşıyan deniz uçağının Gelibolu açıklarında duran büyük bir buharlı gemiye atış yaptığı ve gemiyi ortasından vurduğu belirtilmiştir. Türk tarafı böyle bir hava taarruzunu yalanlarken, o günlerde birkaç geminin denizaltı kullanılarak torpillendiğini de belirttiği, bahse konu geminin kaybı yanlışlıkla uçaktan başka bir kaynağa bağlanmış olabileceği raporda yer almaktadır. Bu süreçte Çanakkale'deki hava meydanının başarılı bir şekilde bombalandığı, uçurtma balonlarının gemiler için hedef bulmaya devam ettiği ve gemi ile kurdukları iletişimle başarılı sonuçlar aldıkları ifade edilmiştir. Chatham gemisi komutanının atış kontrol gözlemlerinin sonuçlarının merminin düşmesinden on beş saniye sonra alındığını raporladığı da belirtilmiştir.¹³⁸

Temmuz ortasında defalarca raporlanmış olan Nağra hizasındaki ağır daha da sarkmış olduğunun gözlemlendiği belirtilmiştir. Eceabat ve Kirte arasında ayın 20, 21 ve 22'sinde ciddi miktarda asker, top ve konvoy hareketi görüldüğü, bu birliklere bomba kullanılarak ağır bir şekilde taarruz edildiği belirtilirken bu dönemde rüzgâr hızı uçurtma balonları için fazla yüksek olduğundan bunların yerini deniz uçaklarının aldığı ifade edilmektedir.

21 Temmuz günü Tayyare Bölüğü Galata'ya taşınmıştır. Bölüğün komutanı, görevi 13 Temmuz günü Yzb. C.L. Preussner'den devralan Üsteğmen Tahsin Kevenk'tir.¹³⁹

Temmuzun 23'ünde Boğazi Kilye istikametinde geçmekte olan altı nakliye vasıtasının görüldüğü, Kirte'ye ilerlemekte olan bir piyade tugayının görülmesi üzerine Kilitbahir Eceabat yolunun güneyinde hareket etmekte olan 250 vagonluk konvoyların görüldüğü, uçakların yaklaşması üzerine tüm konvoyun yoldan çıkarıldığı ve konvoyun bombalandığı ayrıca Alçı Tepe üzerinde görülen Türk uçağının İngiliz uçağının takibi üzerine taşıdığı bombaları Türk hattı üzerindeyken bırakarak üstün hızı sayesinde kaçtığı belirtilmiştir. Nağra üzerinde deneysel ağ kesici bir bomba bırakıldığı fakat patlamadığı bilgisi raporda yer almaktadır.

26 Temmuz günü Çanakkale yakınında tespit edilen yeni bir hava meydanının başarılı bir şekilde bombalandığı, yakıt deposu ve diğer binaların vurulduğu ve yandığı raporda kayda geçirilmiştir.¹⁴⁰ Günlük operasyonlara ek olarak Soğanlıdere'deki ordugahlara bomba ve makineli tüfek kullanılarak gece uçuşlarının yapıldığı, bu taarruzların sonunda büyük moral kaybı ve zayıf verildiğinin Türk tarafı tarafından teyit edildiği belirtilmiştir. Önemli topların yerlerinden alınarak yerlerine sahte topların konulduğunun uçaklar tarafından kayıt altına alındığı, 25 Temmuz'da bombalanan üç büyük obüsten birinin ertesi gün vurulmuş ve yan yatmış olarak gözlemlendiği, topçu personelin uçakların yaklaşmasıyla kazamaklara girdikleri ifade edilmiştir.

27 Temmuz tarihli rapor girdisinde destroyerlerin dikkatinin uçak tarafından Seddülbahir Burnu civarında görülen denizaltıya çekildiği, sonrasında bir denizaltının Kilitbahir yakınında karaya oturduğunun görülerek uçaklarla bombalansa da isabet kaydedilemediği yer almaktadır. Raporda İttifak Devletlerinin deniz uçağının 31 Temmuz'da Bozcaada'da bulunan hava meydanını bombaladıktan sonra bir İngiliz bir de Fransız uçağı tarafından takip edilerek Boğazda, yakınlarında üs olamayan bir yere indiğinin görüldüğü ifade edilirken Türklerin uçağı ya da mürettebatına bir zarar gelmediğini iddia ettiğine yer verilmiştir.¹⁴¹ 27 Temmuz günü Anafartalar'a yapılacak çıkarmaya ilişkin istihbaratı teyit için aynı gün Limni adasına yapılan hava keşfinde Mondros Limanında savaş ve hastane gemilerinin toplandığı görülmüş ve raporlanmıştır.¹⁴²

Müstahkem Mevki Komutanlığındaki kara konuşlu uçaklar 5. Ordu emrine verildiğinden bu komutanlık altın-

¹³⁶ Bu olay aslında 12 Ağustos 1915'te gerçekleşmiştir. Mitchell Raporunda bu tarihte hata yapılmıştır.

¹³⁷ Amirallik Dairesi Sekreterliği, a.g.e., s.244.

¹³⁸ Osman Yalçın, a.g.e., s.368.

¹³⁹ Amirallik Dairesi Sekreterliği, a.g.e., s.244.

¹⁴⁰ Osman Yalçın, a.g.e., s.368.

¹⁴¹ Osman Yalçın, a.g.e., s.370.

¹⁴² Benzeri bir durum 5 Mart 1915 günü yaşanmıştır.

da görev yapan Alman Deniz uçakları müfrezesi kabiliyeti ciddi oranda azalmıştı. Bu eksiğin kapatılması için 5 Temmuz günü iki adet Gotha model uçak İstanbul'dan bu birliğe gönderilmiştir.

Ağustos başında İtilaf uçaklarının telsiz irtibatına karışan bir istasyon hakkında şikayetleri olmuştur.¹⁴³ Gemilerle iletişim kuran kara konuşlu uçakların da telsiz sinyallerinin engellendiğinin tecrübe edildiği kayda geçmiştir.

Yine ağustos ayının ilk günlerinde boğazı geçen İtilaf Devletlerine ait denizaltılar ulaştırma faaliyetlerini tehdit etmiştir. Bunun üzerine bunların tespiti ve bertarafı için 5. Ordu Müstahkem Mevki Komutanlığı emrindeki deniz uçaklarının kullanılmasını istemiştir. Müstahkem Mevki Komutanlığı bu talebe ilk başta elindeki tek faal durumdaki uçağı vermek istemediğinden olumsuz yanıt vermiş fakat artan tehdit sebebiyle ileride buna mecbur kalmıştır.¹⁴⁴

4, 5 ve 6 Ağustos günlerinde birçok uzun mesafe keşif görevinin icra edildiği ve önemli görülen yerlerin fotoğraflarının çekildiği, bu uçuşlardan birinde Boğaz üzerinde uçarken E11 denizaltı komutanının yolcu olarak taşındığına raporda yer verilmiştir.¹⁴⁵ Çaylıdere mevkiinde 100 çadırılık büyük bir ordugâhın gözlemlendiği, başka ordugahlar ve birçok birlik hareketinin de Arıburnu bölgesinde raporlandığı ifade edilmektedir. Takip eden zaman zarfında birçok kara konuşlu uçağın orduya yardım için kullanıldığı görüldüğü düşman top ateşi yüzünden uçurtma balonlarının bu sefer böyle kısa mesafelerden kullanılmadığı ve daha uzakta durmaya zorlandığı kayda geçirilmiştir. Bu raporda uçurtma balonlarının şarapnel ateşi ve bağlı olduğu gemiye denizaltı tehdidi olduğu zamanlarda dahi görev yaptığı bildirilmiştir. Deniz uçaklarından elde edilen tecrübe hiçbir şekilde kara konuşlu uçaklardan daha iyi performans vermedikleri yönünde kayda geçmiştir. Uçaklarda kullanılan motorların güvenilir olmadığı, deniz uçaklarının faal tutulmasının daha zor olduğu ve hava kötü koşullarından daha fazla etkilendikleri de raporda yer almaktadır.

İttifak Devletleri hava gücü ağustos ayında Kefaslos'da bulunan İtilaf Devletleri hava unsurlarını yerde tahrip etmek üzere büyük çaplı bir hava taarruzu gerçekleştirmiştir. Bu taarruzda gerçekleştirilmek istenen baskın etkisi Alma pilot Roeder'in on beş dakika önce hedefe vararak düşmanı erken haberdar etmesiyle kaybedilmiştir. Buna rağmen taarruz yapılmış düşman unsurları bir düşman balonuyla beraber tahrip edilmiş ve yangın çıkarılmıştır. Tahrip edilen balon tekrar görülmemiştir. Benzeri bir hava taarruzu İtilaf Devletleri tarafından Galata meydanı hedef alınarak 20 Ağustos günü gerçekleştirilmiştir. Bu taarruzda bir adet İttifak uçağı tekrar uçamaz hale gelmiştir.¹⁴⁶

9 Mayıs 6 Ağustos arasında uçan uçakların görev dağılımı raporda şu şekilde verilmiştir:¹⁴⁷

Gemi ve topçu için yapılan ateş gözlem faaliyetlerinin sayısı 203

Fotoğraflama uçuşlarının sayısı 71

Bombalama ya da keşif uçuşlarının sayısı 291

Bırakılan bomba sayısı büyük 120 küçük 90

Denizaltı savunma devriyesi 40

Düşman uçaklarına karşın uçuşlar 10

SUVLA ÇIKARMASI DÖNEMİNDE HAVA OPERASYONLARI

Raporda Suvla çıkarmalarıyla ilgili hava operasyonlarının kara ve deniz havacılarına ağır bir iş yükü yüklediği ifade edilmektedir.¹⁴⁸ 4 – 10 (dahil) Ağustos aralığında Suvla bölgesinde 28 keşif uçuşu yapıldığı ve bunların bazılarının Suvla ve Bolayır aralığını kapsayacak şekilde uzatıldığı ifade edilirken, bu uçuşlarda toplanan önemli istihbaratın¹⁴⁹ raporda aşağıdaki içerikle yer verilmiştir:

¹⁴³ Osman Yalçın, a.g.e., s.371.

¹⁴⁴ Amirallik Dairesi Sekreterliği, a.g.e., s.245.

¹⁴⁵ Osman Yalçın, a.g.e., s.372.

¹⁴⁶ Amirallik Dairesi Sekreterliği, a.g.e., s.245.

¹⁴⁷ Amirallik Dairesi Sekreterliği, a.g.e., s.258.

¹⁴⁸ Çıkarma hareketi öncesi çıkılacak sahillerdeki savunma durumunun öğrenilmesi için yoğun bir hava keşfinin yapılması sonucu sahili savunan askeri güç sağlıklı bir şekilde değerlendirilebilmiştir. Fakat çıkarma birliklerinin komutanı olan IX. Kolordu Komutanı General Stopford bu istihbaratı görmezden gelmiştir.

¹⁴⁹ Pınar Tepe.

4 Ağustos günü bölgede, çıkama için öngörülen alanda, yapılan iki keşifte Anafartalar'dan denize kadar ve Ece Limanı koyundan Suvla burnuna kadar olan tüm top mevzileri ve siperlerin keşfinin yapıldığı, konumların bir çiziminin hazırlanarak Genel Karargâha gönderildiği ifade edilmektedir.

5 Ağustos günü Çikolata Tepesinin¹⁵⁰ savunma unsurlarının fotoğraflarının çekildiği, aynı gün Suvla bölgesinde yapılan keşifte hazırlanan tüm top mevzilerinin boş olduğu ve herhangi bir askeri kuvvetin görülmediğinin raporlandığı, tuz gölünün denize çıkışında yeni bir siperin görüldüğü¹⁵¹ ve bu siperin denize baktığı ifade edilmektedir.¹⁵²

6 Ağustos günü Kum Köy'den Bigalı istikametine ilerleyen 800 piyadenin görüldüğü ve bu uçuşların düşmanın dikkatini çekerek buraya asker çıkarılacağı izleniminin verilmemesi için muazzam çabanın harcandığı, bu kapsamda uçuşların yüksek irtifada yapıldığı ve hedef bölgelerde uzun süre kalınmadığı not edilmiştir. 6 Ağustos saat 06.00'da 150 kadar Türk askerinin Küçükanafta'nın bir mil doğusundan bu köye doğru yürüdüğü görüldüğü, Saat 06.30'da Küçükanafta yakınlarından ve Kireçtepe sırtından çıkarma yapılan birliklere ateş eden Türk bataryalarının keşfedildiği, 06.30'da Suvla'ya yaklaşan düşman uçağının Müttefik uçakları tarafından önlenerek kendi hava meydanına kadar takip edildiği, saat 07.30'da Yusufçuk Tepe'nin 300 yarda kuzeydoğusundan sahile ateş eden dört topluk bir bataryanın keşfedildiği, Suvladaki gemilerin telsizle çağırılıp atış tanzim talimatları bildirilse de gemi ateşi hedef üzerine gelmeden ateşin kesildiği belirtilmektedir. Saat 09.00'da Küçükanafta yakınındaki yoldan köye doğru hareket eden sahra bataryasının keşfedildiği bildirirken bu bataryanın muhtemelen aynı batarya olduğu da ifade edilmiştir. Küçükanafta'dan Büyükanafta köyüne giden yol boyunca küçük guruplar halinde askerlerin köyler üzerinden çekildiğinin görüldüğü,¹⁵³ bu keşfin Türklerin çekildiğini kanıtladığı iddiası raporda yer almaktadır. Saat 17.30'da Mestantepe'nin güney yamaçlarında 2000 kadar piyadenin görüldüğü, bunu raporlamak üzere Thesus gemisi telsizden arandıysa da cevap alınamadığı, uçakların mesaj çantası atmaya Küçükkemikli Noktasına alçaldığı ve bu çantanın alındığının görüldüğü aktarılmaktadır.¹⁵⁴

Farklı kaynaklarda yapılan çıkarma hareketinin komutasını yürüten General Stopford'a, çıkarma yapılan sahil bölgesinde Türk birliğinin bulunmadığının RNAS'nin yaptığı hava keşfiyle raporlandığı fakat generalin bu istihbaratı kendi yararına kullanmadığı ifade edilmektedir. Aynı zamanda "Dardanelles Comission" tarafından hava gücünün, özellikle keşif anlamında zayıf kullanıldığının göz ardı edildiği de belirtilmektedir.¹⁵⁵

8 Ağustos 1915 günü saat 10.00'da bin Türk piyadesinin Beşyol köyünün doğu yamaçlarında durur vaziyette görüldüğü, Saat 14.00'de üç bin kadar Türk piyadesi Arıburnu istikametine yürürken görüldüğü ve görünüşe göre Sarı Bayır arkasında toplandıkları ifade edilmektedir.¹⁵⁶ Saat 14.30'da bin beş yüz Türk piyadesinin kuzeyden yaklaşık köyden 1,5 mil uzakta Tuşun Köy istikametine yürüdüğü görüldüğü, Beşyol köyünün 800 yarda batısındaki sırt üzerinde Tekke Tepe ve Kavak Tepe arasında üç adet sahra topunun tespit edildiği, Tuz Gölü girişine yakın sahile bu bilgiyi içeren mesaj çantası bırakıldığı kayda geçirilirken saat 19.00'da Akbaş üzerindeki İttifak uçağının takip edilerek hava muharebesinin başlatıldığı da ifade edilmiştir. Bu angajmanda düşman uçağının kendi hava savunma silahlarının korumasında alçaldığı bunun da İngiliz uçağını muharebeyi terke zorladığı belirtilmektedir.

Hareket eden birlikler üzerine, ordugahlara ve konvoylara Çeşitli bombardıman uçuşları gerçekleştirildiği ve bunların yanında yapılan özel bir taarruzda İttifak hava gücünün yerde beş uçağı görülen Galata'daki hava meydanının vurulduğu belirtilmektedir.

İttifak hava gücünden bir deniz uçağı 9 Ağustos günü bir İtilaf denizaltısını bombalamıştır. Bu taarruz sonucunda denizaltı tahrip olmuştur.¹⁵⁷

¹⁵⁰ Burada Tuz Gölü ile denizin bağlantısını açıp kapatan Türk istihkam bölüğü faaliyet gösteriyordu.

¹⁵¹ Tüm Anafartalar ovası Alman Yarbay Wilmer komutasındaki küçük bir kuvvet tarafından tutulmaktaydı. İki piyade taburu (31. Alay 2. Tabur ve 32. Alay 1. Tabur), Gelibolu ve Bursa Jandarma Taburları, bir süvari bölüğü ve bir istihkam bölüğü. Topçu kuvveti iki dağ ve bir sahra bataryası.

¹⁵² Bu tarihte Türk birlikleri geri çekilmemiştir. Yarbay Wilmer'in karargâhı Çamlıtekte'de olduğundan buraya gidip gelen kuvvetin gözlemlenmesi olasıdır.

¹⁵³ Amirallik Dairesi Sekreterliği, a.g.e., s.249.

¹⁵⁴ A. Eric ASH, *Sir Frederick H. Sykes and the Air Revolution: 1912-1918*. Alberta 1995, s.248.

¹⁵⁵ Çıkarma haberinin 5. Ordu Komutanı Liman von Sanders tarafından alınmasıyla Anafartalar'a intikal ettirilen 12. ve 7. Tümen unsurları havadan tespit edilmiş.

¹⁵⁶ Klaus Wolf, a.g.e., s.381.

¹⁵⁷ Amirallik Dairesi Sekreterliği, a.g.e., s.304.

22 AĞUSTOS 17 ARALIK DÖNEMİNDE ORDUNUN DESTEKLENMESİ İÇİN YAPILAN OPERASYONLAR

Raporda 28 Ağustos-29 Ağustos'ta Monitor 15 kodlu geminin ateşi ve bu gemiye uçaktan yapılan atış tanzim desteğiyle Akbaş Limanının bombalandığı belirtilmektedir. 3 Eylül günü Monitör 15 aynı şekilde yaptığı bombardımanda Yuruk isimli 2500 tonluk buharlı nakliye gemisinde yangın başlattığı, yangının mürettebat tarafından yarım saat içinde söndürüldüğü ifade edilmiştir.¹⁵⁸

8 Eylül günü ilginç bir olayın gerçekleştiği, Çanakkale açığında 7 Eylülde hava gözlemiyle görülen gambot ve destroyer üzerine Abercromlie gemisi tarafından ateş açıldığı, açılan ateşin atış tanziminin bir uçak tarafından yapıldığı, üç merminin düşmesinin ardından Türk gemilerinin demir alarak Kilitbahir üzerine Avrupa yakası yakınına hareket ettiği, sonra ağ istikametine dönerek, tam ağın çıkış kapısına geldiklerinde ateşin kesildiği ve bu süreçte herhangi bir isabetin sağlanamadığı belirtilmektedir. Bu olayın uçakla gözlenen ve hareketli olan hedeflere indirekt ateşin zorluklarını gösterdiği bilgisine yer verilirken, bunu yapabilmek için uçakta gözlemcinin; son yapılan atışın hata payını, sinyaller gönderildikten sonraki gecikme vs. gibi birçok faktörü göz önünde bulundurması gerektiği de rapora eklenmiştir.

8 Aralık günü Nağra'daki denizaltı engelne tekrar hava taarruzu yapılmış¹⁵⁹ ve bu kapsamda özel olarak geliştirilen, paraşüt donanımlı¹⁶⁰ on üç bomba dört adet İngiliz uçağı tarafından bırakılmıştır. 400 metreden bırakılan bombaların dört tanesi düşerken vurularak etkisiz hale getirildi. Biri infilak etmedi. Patlayan sekiz bomba denizaltı engelinde ciddi tahribata sebep oldu.¹⁶¹

Raporda Eylül ayı boyunca düşman uçaklarının eskiye göre daha aktif olduğu, bunda bölgeye varan yeni uçak ve Alman pilotların etkisinin olduğu belirtilmektedir. Bunların enerjilerinin genellikle Gökçeada'daki genel karargâh ve ordugahların bombalanmasında kullanıldığı, bunlardan ciddi bir sonuç alamadıysa da İngiliz tarafının uçaksavar silahları ve gündüz takip edilebilecek izli mermilerin eksikliğini ortaya koyduğu ifade edilmiştir. 12 pdr donanma toplarının uçaksavar olarak kullanılmak üzere Kefalos ve "V" sahiline indirildiği de not edilmiştir.

İmroza 16 Eylül'de altı adet İttifak uçağı ile hava taarruzu yapılmıştır.¹⁶² Bu taarruzdan dönerken bir İtilaf Devleti denizaltısının Lapseki önünde Türk yelkenlisine angaje olduğu tespit edilmiş ve Albatros model uçakla denizaltıya yapılan taarruzla tehlike bertaraf edilmiştir. Eylül ayı içerisinde 1. Hava bölüğünün komutanı değişerek komuta Yüzbaşı H. Körner'e verilmiştir.¹⁶³

Koramiralin 23 Eylül'de Kefoladaki demirleme bölgesine birkaç kez hava taarruzu yapan uçaklar raporladığı da raporda aktarılmıştır.

Raporda Mareşal Limon Von Sanders'in karargahını bulmak üzere her türlü çaba harcandıysa da Yalova köyü yakınlarında olduğu bilinmesine rağmen bu karargahın hiçbir zaman bulunamadığı ifade edilmiştir. Raporu hazırlayan Komisyon'un Kraliyet Hava Kuvvetleri üyeleri tarafından buraya gerçekleştirilen ziyarette binaların kalın ağaç örtüsü altına gizlendiği ve motorlu araçların binaya yaklaştırılmamasına fevkalade dikkat edildiğinin öğrenildiği ve Türklerin bu karargahın asla keşfedilememesinden oldukça memnun olduğunun görüldüğü kayda geçirilmiştir. 18 Eylül'de gece saat on bir sularında İttifak deniz uçaklarıyla Gökçeada limanına yapılan hava taarruzunda Aydıncık iskelesine yanaşan gemi hedef alınmış, atılan bomba Hamilton'un da içinde bulunduğu geminin yanına düşmüştür. Bu taarruz sırasında havalanan Yzb. R. L. G. Marix Galata hava meydanına giderek aydınlatılmış meydanı bombalamıştır. Gelenin düşman olduğunun anlaşılması üzerine meydana karartma yapılmıştır.¹⁶⁴

13 Eylül günü küçük bir hava gemisinin ilk uçuşunu yaptığı, bu hava gemisinin Kefalos'ta ahşap karkaslı kanvas örtülü bir hangarda durduğu, "Submarine Scout" tipi bir hava gemisi olduğu ve daha sonra bu hava aracına gururla "Blimp" ismi verildiği aktarılmaktadır. Hava gemisinde bir adet 70 beygirlik Renault motorun kullanıldığı, pilot ve gözlemci için oturma düzeneğine sahip olduğu da rapora eklenmiştir. Elde üç adet hava gemisinin olduğu fakat bir tanesinin şişirilip kullanıldığı da not edilmiştir. 25 Eylül günü Suvla'daki top mevzilerine Ve-

¹⁵⁸ Bu taarruz sonucunda denizaltı ağı tahrip edilebilirdyse de bunun İtilaf denizaltılarının geçişine faydası olmamıştır.

¹⁵⁹ Cenk Avcı, *Çanakkale Cephesinde Hava Harekâtı*, Ankara 2009, s.189. Japon ipeğinden yapılmış küçük paraşütler kullanılmış.

¹⁶⁰ Emin Kurt, a.g.e., s.29.

¹⁶¹ Cenk Avcı, a.g.e., s.155.

¹⁶² Osman Yalçın, a.g.e., s.372.

¹⁶³ Amirallik Dairesi Sekreterliği, a.g.e., s.305.

¹⁶⁴ Amirallik Dairesi Sekreterliği, a.g.e., s.306.

nerable ve Tablot gemilerinden yapılan atışlarda atış tanzimi için bu hava gemisinin kullanıldığı fakat iyi sonuç alınmadığı belirtilmektedir. Hava gemisinin hedef üzerinde 3800 ft irtifadan alçakta riske edilemez olduğu ve sonrasında bu hava gemisinin en faydalı olduğu denizaltı devriyesinde kullanıldığı belirtilmektedir.¹⁶⁵

27 Eylül günü İttifak Hava Kuvvetinden Yzb. C. L. Preussner ve Gözlemci Yzb. Kettembeil bir düşman uçağını düşürmüştür. Tayyare bölük komutanı Körner üç ekim – beş ekim tarih aralığında Limni adası üzerinde yaptığı keşif uçuşunda iki yüz kadar fotoğraf çekmiştir. Ekim ayının yirmi beşinci günü ilk Fokker model uçak gelmiş fakat inişte aldığı hasar yüzünden kullanılamamıştır. 30 Kasım 1915 Türk havacılar için önemli bir gündür. Bunun sebebi Pilot Üsteğmen Ali Rıza ve Gözlemcisi Teğmen Orhan'ın Kabatepe mevkiinde bir Fransız uçağını Albatros K-1 model uçakla düşürmesidir.¹⁶⁶

İtilaf Devletleri tarafından Gelibolu Yarımadasından tahliye kararı alındığında bu cephede İtilaf hava gücü olarak RNAS'ye bağlı 2. ve 3. Filolar, Ben My Chree, Hector, Canning gemileri yanında Fransız MF98(T) filosu görev yapıyordu. Tahliye sırasında 2. Filo Seddülbahir bölgesinde 3. Filo Arıburnu bölgesinde görevlendirildi. Komutan Sykes'in yayımladığı emire göre hava devriyesi olarak sürekli bu bölgelerde havada uçak bulundurulması gerekiyordu. Uçaklar iki saatte bir değiştirilecekti.¹⁶⁷ Böylece tahliyenin havadan keşfinin engellenmesine çalışılıyordu.

UÇAK VE BALONLARLA YAPILAN GÖZLEMLER

24 Temmuz günü RNAS (Kraliyet Doanması Hava Hizmeti) komutanı olarak mevcut komutan Samson'un yerine atanan Sir Frederick H. Sykes'in değerlendirmeleri ilginçtir. Bölgedeki hava gücünün komutanı olan Samson'un yerine yapılan bu atamadan önce Sykes 25 Mayıs 1915 günü farklı bir görevlendirme almış ve bu görev gereği bölgedeki İngiliz hava gücünün iyileştirilmesi için 24 Haziran 1915 günü vardığı Çanakkale cephesinde incelemelerde bulunmuş ve değerlendirmelerini 9 Temmuz 1915 tarihinde telgrafla İngiltere'ye iletmıştır. Bu görevlendirme Amirallik Dairesinin Çanakkale Cephesindeki havacılık yönetiminden memnun olmaması ve karşılaşılan sorunların zayıf liderlik kaynaklı olduğunu düşünmesi üzerine yapılmıştır.¹⁶⁸ İletilen değerlendirmede deniz uçaklarındansa kara konuşlu uçakları talep etmiş ve buda kendi ekipmanlarının RF-C'nin elindeki uçaklardan daha üstün olduğunu düşünen Samson ve diğer RNAS subaylarının düşmanlığını kazanmasına sebep olmuş, sonuç olarak da görev devir teslimi ve sonrasında iş birliğinden yoksun kalmıştır. Sykes bunun yanında organizasyon fikirlerinin Fransa'da elde ettiği tecrübeye dayandığını ve buna istinaden RNAS karargahının Gökçeada'daki Genel Karargâha yakın bir yerde konuşlanması gerektiği fikrini iletmıştır. Bunun sebebi de Fransa'da olduğu gibi stratejik hava keşfi talebinin Genel Karargâhtan RNAS karargahına gelmesini istemesidir. Bunun yanında Sykes havacılık birimlerini fazla dağıtmak bulmuş ve çalışma alanlarından fazla uzakta olduklarını tespit etmiştir. Sykes'a göre en acil ihtiyaç Bozcaada'daki RNAS'nin Gökçeada'daki Kefalos'a taşınması gerekliliğidir ki bu Gelibolu yarımadasına ulaşımı 16 mil kısaltmaktadır.¹⁶⁹ Sykes değerlendirmesinde hava gücünün efektif kullanımının geleneksel donanma – ordu yarışmasıyla sağlanamayacağını, aksine ortaklaşa çalışma gerektiğini belirtmiş bu ortaklaşa çalışmanın da teknolojiye standardizasyon olmadan yapılamayacağını vurgulamıştır. Bunu rakamlara döktüğünde RNAS'ın 5 farklı tipte 11 uçağı olduğu ve bunların 3 farklı motor kullandığından bunun da pilotlar ve makinisteler açısından birçok durumu imkânsız kıldığını belirtmiştir.¹⁷⁰

6/7 Ağustos çıkarmalarında kullanılmak üzere ve muhtemelen Sykes'in talepleri üzerine yeni uçaklar gelmiş ve 2 numaralı RNAS'a katılmıştır. Bunların uçakları arasında 4 Bristol, 6 Caudron, 6 BE 2C ve 6 Morande Parasolü bulunmaktadır. Bunlarla beraber bu dönemde İtilaf devletlerinin uçak mevcudu 48'e yükselmiştir. İttifak hava gücünün elinde bu sırada sekiz adet faal uçak bulunmaktadır.¹⁷¹

HAVA KEŞFİ

Raporda gerçekleştirilen keşiflerin hem donanma hem de ordu ihtiyaçları için deniz ve kara konuşlu uçaklar kullanılarak yapıldığı belirtilmiştir. Donanma için yapılan keşiflerin ilk etapta tamamen tabyalar üzerinde uçarak burada bulunan toplar hakkında istihbarat toplayan ve gemi atışlarının verdiği hasar bilgisini gözlemleyen deniz uçakları tarafından gerçekleştirildiği, ayrıca Boğazdaki mayınların yerlerinin tespitine de çalışıldığı,

¹⁶⁵ Osman Yalçın, a.g.e., s.373.

¹⁶⁶ Emin Kurt, a.g.e., s.26 ve 27.

¹⁶⁷ A. Eric ASH, a.g.e., s.243.

¹⁶⁸ A. Eric ASH, a.g.e., s.245.

¹⁶⁹ A. Eric ASH, a.g.e., s.246.

¹⁷⁰ Hans Kannengiesser, a.g.e., s.378

¹⁷¹ Hans Kannengiesser, a.g.e., s.378

hareketli obüslerin ciddi bir tehdit olduğu kanıtlandığından bunların yerlerinin tespitine de çalışıldığı ifade edilmiştir. Kara konuşlu uçakların varmasının ardından bu uçakların keşif kabiliyetlerinin çok daha üst seviyede olduğunun görüldüğü ve deniz uçaklarının küme düşerek uçaksavar tehdidi olmayan yarımadanın kuzey kesimlerinde ve diğer bölgelerde görevlendirilmeye başlandığı bilgisine yer verilmiştir. Çıkarmalar gerçekleştikten sonra uzunca bir süre donanmanın İntepe ve Erenköy bölgelerindeki gemilere ve sahile ateş eden obüs ve diğer toplar hakkında kesintisiz hava keşfine ihtiyaç duyduğu, zamanla rutinleşen ve günlük olarak yapılamaya başlanan donanma hava keşiflerinin; Boğazdaki gemileri izleme, tabyaların yakından gözlemlenmesi, gemi ve mayın tarama vasıtalarına ateş eden obüslerin aranması, Nağra'daki ağin ve bunu koruyan devriye vasıtalarının yakından izlenmesi başlıkları altında gerçekleştirildi ifade edilmektedir.¹⁷²

Raporda kara konuşlu birlikler için yapılan hava keşiflerinin şu şekilde kategorize edildiği ifade edilmektedir: birliklerin hareketini izlemek ve yeni ordugahları tespit etmek üzere uzun mesafeli stratejik keşif uçuşları ismi altında Malkara, Keşan ve yarımadanın tamamı üzerinde gerçekleştirilmesi; topların sayı ve tiplerinin değişimini gözlemlenmek üzere tabyaların günlük keşfi; sıra dışı birlik ve nakliye hareketini gözlemlenmek üzere yarımadaadaki yolların günde iki kere hava keşfinin yapılması; indirilen birlik ve yüklerin miktarlarını öğrenmek üzere Akbaş Limanı ve Kilye Limanı'na yapılan sık uçuşların yapılması.

İlk etapta donanmanın atış tanziminde 2. RNAS filosuna bağlı deniz uçaklarının kullanıldığı fakat bu iletişimin kullanılan yöntem sebebiyle sınırlı olduğu belirtilirken Manica balon gemisinde balon ile donanma topçusunun telefonla bağlantı kurduğu belirtilmektedir.¹⁷³

Deniz uçaklarının sıklıkla Bulgar sahili ve Bolayır bölgesinin keşfinde kullanıldığı not edilmekle birlikte, Akbaş ve Kilye Limanlarına büyük bir sevkıyatın gerçekleşip gerçekleşmediğini öğrenmek üzere zaman zaman gece hava keşiflerinin de yapıldığı ifade edilmektedir. Bununla birlikte bazen durumun gerektirdiği uçuşların yapılmasının gerekli olduğu, buna örnek olarak seferin sonuna doğru Keşan Uzunköprü bölgesinde inşa halindeki hafif demir yolunun keşfinin ordu tarafından istendiği belirtilmektedir.¹⁷⁴ Eylül ayında Beşik Koyu ve İntepe arasındaki arazinin büyük miktarda bir kuvvetin ilerlemesine uygun olup olmadığının ve bölgedeki konuşlu birliklerin savunma kabiliyetlerinin öğrenilmesinin istendiği de kayda geçmiştir. Gelibolu arazisinde yapılan hava keşiflerinin aynı dönemde Fransa ve Flanders bölgelerinde yapılan keşiflere göre daha güç olduğu buna sebep olarak da: haritaların güvenilmez oluşu; demiryolu kavşağı, nehirler ve büyük şehirler gibi konum tespitinde kullanılan referans noktalarının olmayışı; arazinin tarifinin zor oluşu¹⁷⁵; bataryaların ve ordugahların gizlenmesini kolaylaştıran yoğun çalılıklardan oluşan arazi gösterilmiştir. Diğer yandan temiz atmosferik koşullar ve uygun ışık objelerin gözlemlenebilmesini batı cephesindeki gözlemlere göre kolaylaştırdığı da belirtilmiştir. Akşam ışığının tespit ve gözlem için en uygun ışık olduğunun fark edildiği, birçok kez güneş battıktan hemen sonra Kirtedeki bataryaların 4000 ft yükseklikten ve sahilden 2 mil uzaklıktan rahat görülebildiğinin fark edildiği de not edilmiştir.

Rapor İttifak devletlerinin havadan fotoğrafı kabiliyetinin 1915 yılında İngiliz ve Fransızlarınkinden kesinlikle ileride olduğunu ifade etmektedir. Komisyonun Çanakkale seferi sırasında çekilen fotoğrafları İstanbul'da gördüğü ve bu fotoğrafların 8000 ft irtifadan ve kendi çektikleri fotoğrafların 4000 ft irtifadan çekilmesine rağmen İttifak havacıları tarafından çekilen fotoğrafların daha net oldukları ve detayların daha belirgin olduğu yazılmıştır.¹⁷⁶

Muharebelerin başlangıcında Bozcaada'dan yapılan uçuşlarda İngiliz Teğmen Pilot C.H. BUTLER'in kullandığı fotoğraf makinesi Alman Goertz katmanlı fotoğraf makinesi olarak bilinmektedir.¹⁷⁷ Mitchell Raporunda bahsedilen İttifak hava gücünün üstün fotoğraf makinelerinin hizmete girişi sonbahar aylarında olabilir çünkü Kannengiesser kitabında son baharda hizmete giren fotoğraf makineleriyle çekilmiş mükemmel fotoğraflardan bahsetmektedir.¹⁷⁸

2 Ocak günü olumsuz hava koşullarına rağmen 1. Tayyare bölüğünden iki uçak keşfe çıkmış ve 1800 ft irtifadan yaptıkları keşif faaliyeti sonucunda pek çok isabet alarak meydana dönmüştür. 5 Ocak günü benzeri bir keşif uçuşu Binbaşı Siebert'in gözlemci olarak yer aldığı Albatros C.I uçağı ile gerçekleştirildi. Uçağın pilotu

¹⁷² Amirallik Dairesi Sekreterliği, a.g.e., s.500

¹⁷³ Chris Roberts, "Command and Control of Fire Support at Anzac." *Journal of Australian Artillery Historical Company No 90*, Bahar 2015. s.7.

¹⁷⁴ Amirallik Dairesi Sekreterliği, a.g.e., s.501.

¹⁷⁵ Özellikle Arıburnu bölgesinde, kırıklı ve karmaşık yapısı yüzünden bir gözlemcinin doğru tarifi yapabilmesi, bir sel yatağını diğerinden ayırabilmesi için defalarca bölgede uçulması gerekmektedir.

¹⁷⁶ Amirallik Dairesi Sekreterliği, a.g.e., s.514.

¹⁷⁷ Hans Kannengiesser, a.g.e., s.377.

¹⁷⁸ Hans Kannengiesser, a.g.e., s.379.

Teğmen Arthur Faller'di. Alçak bulut seviyesi sebebiyle düşük irtifadan yapılmak zorunda kalınan gözlemler sonucunda yerdeki İngilizlerin er ya da subay olduğu dahi seçilebiliyordu. Uçaksavar ya da top ateşi yoktu. Gemilerin çoğu Gökçeada'nın doğusunda toplanmıştı. Tecrübeli Binbaşı İngilizlerin çekildiğini anladı. Akşama doğru yapılan ikinci bir uçuş durumu teyit etmişti. İngilizler Tekke koyundan alınarak yarımada uzaklaştırılıyordu.¹⁷⁹

UÇAKSAVAR TOPLARININ ORGANİZASYONU

Raporda Gelibolu seferinde hava savunmayla ilgili İngilizler tarafından yapılan tertiplenmenin çok küçük olduğu ifade edilmektedir. Ordunun operasyonların son safhasına kadar uçaksavar silahının olmadığı, donanmanın ise Queen Elizabeth gemisi harici gemilerinde doğaçlama uçaksavar silahlarının olduğu, Queen Elizabeth gemisinde bir adet 3 inçlik yüksek açılı olarak kullanılabilen toplun bulunduğu ifade edilmektedir. Diğer gemilerin bu amaçla 12 pdr, 6 pdr ve 3 pdr lik toplarını doğaçlama olarak monte ettiği ve kullandığı, büyük monitör gemilerde 3 pdr toplar için bu işe uygun montajların yapıldığı belirtilmektedir. Raporda kıyıdan ya da gemiden yapılan uçaksavar ateşi ile düşürülen bir İttifak Devletleri uçağının olmadığı belirtilmektedir. R.N.A.S. 3. Filo 3 pdr yarı otomatik Vickers marka uçaksavar silahını özel yapım taşıma arabasına monte şekilde izli mermiyle kullandığı ifade edilmektedir.¹⁸⁰ Daha sonra donanmadan alınan 12 pdr silahın aynı şekilde kullanıldığına da değinilmiştir. Raporda bu top için Kefalos'ta yapılan doğaçlama bir montaj tarif edilmektedir. Bu tarife göre bir ağaç gövdesinin yere gömüldüğünü, taş ve beton kullanılarak sağlamlaştırıldığını, ağacın boyunun kısaltılarak montaj sehpasının ağaca oturtulduğunu ve mekanik montaj ile sabitlendiğini ayrıca silahın üstündeki geri tepme silindirleri tersine çevrilerek 81 derecelik bir atış açısına ulaşıldığının anlaşıldığı ifade edilmektedir.

İtilaf devletleri hava unsurlarına karşı karadan açılan ateş uçağın yavaş olması durumunda 3000 ft irtifaya kadar oldukça isabetliydi. Bu yüzden keşif faaliyetleri yaklaşık 4500 ft irtifadan yapılmaktaydı. Fakat Fransız Nieuport uçaklarının şartların olumsuz olduğu durumlarda 2400 ft irtifadan daha fazla yükselemediği tecrübe edilmiştir.¹⁸¹

Raporu yazan ilgili komisyon üyeleri Kefalos'taki doğaçlama olarak hazırlanan hava savunma topunu gezerken bu ağaç gövdesinin hala yerinde olduğunu ve yapılan işgalin bir sembolü olarak anıtladığını ifade ettikleri belirtilmektedir. İlerleyen dönemde Seddülbahir, Arıburnu, Suvla ve Kefalos'a uçaksavar silahlarının yerleştirildiğini ve bunların doğaçlama montajlar ile yapıldığı belirtilmiştir. Buna örnek olarak 14 Kasım günü 12 pdr bir topunun Arıburnu bölgesine uçaksavar kullanımı için konulduğu, benzer bir uygulamanın birkaç gün sonra Suvla'da yapıldığı belirtilmiştir. 1915 Kasım ayında ilk uçaksavar maksatlı ekipmanların ulaştığı, bu amaçla silahlarda bir değişiklik yapılmasa da montaj ayaklarının uçaksavar hizmeti için uygun hale getirildiği ifade edilmiştir. Bu ekipmanların ilk etapta Kefalos'a sonraları Suvla'ya konularak tahliyeye kadar burada kullanıldığı, Suvla'nın tahliyesinden sonra en son Seddülbahir'de kullanıldıkları ifade edilmektedir. Seferin sonunda doğaçlama monte edilmiş donanma toplarının uçaksavar kabiliyeti anlamında hiçbir işe yaramadığının kanıtlandığı ifade edilmektedir. Yapılan araştırmada bu iş için özel tasarlanmış montaj sehparlarının, şarapnel ve yüksek patlayıcı mühimmatlar ile gece ve gündüz takip edilebilen izli mermilerin gerektiğinin anlaşıldığı kayda geçmiştir. Bunun yanında kullanılan topun en az 3 pdr ve üstü ayrıca yüksek namlu çıkış hızına sahip olmasının gerektiği sonucuna varıldığı da raporda yer almaktadır.¹⁸²

Raporda Türklerin uçaksavar silahı kullanımıyla İngiliz Fransız uçaklarını yüksek irtifada tutup üslerini, ordugahlarını vs. korumaları gerektiğini çok erken safhada fark ettikleri belirtilmektedir. Uygun uçaksavar silahlarına sahip olmasalar da donanma ve sahra topları için doğaçlama sehpar ve montajlar geliştirdikleri ifade edilmektedir. Türklerin uçaksavar mühimmatı olarak genellikle şarapnel kullandığı bazen zaman ayarlı yüksek patlayıcı mühimmatlar tercih ettikleri de raporda ifade edilmiştir. Genel bir uygulama olarak iki topu birlikte konumlandırarak artırılmış bir atış tekrarına kavuştukları raporda yer almaktadır. Farklı vakalarda Akbaş ve Kirte üzerinde yapılan uçaksavar ateşiyle İngiliz uçaklarının şarapnel isabeti aldığı belirtilmektedir. Raporda Türk uçaksavar ateşiyle altı kez uçak düşürüldüğü, bunlardan beşinde uçakların tamamen kaybedildiği belirtilmiştir. Bir olayda makineli tüfek ateşinin de kullanıldığı not edilmiştir.

Arıburnu mevkiinde uçan üç İngiliz uçağından biri Türk topçusunun yaptığı atışlar sonucunda 27 Aralık günü denize düşürülmüştür.¹⁸³

¹⁷⁹ Emin Kurt, a.g.e., s.37.

¹⁸⁰ 1.11.2024 günü erişilen https://en.wikipedia.org/wiki/QF_3-pdr_Vickers linkinde bulunan, Gelibolu Seferi sırasında Bozcaada'da Ernest Brooks tarafından çekilen fotoğraf 3 pdr Vickers marka topu ve taşıma arabasını göstermektedir.

¹⁸¹ D Bernard, a.g.e., 24 Mart 2019.

¹⁸² Amirallik Dairesi Sekreterliği, a.g.e., s.501.

¹⁸³ Emin Kurt, a.g.e., s.35.

Raporda Eylül 1915'teki uçaksavar silahlarının bilgilerine yer verilmiş, bu verilerin genel olarak tüm süreçte aynı olmakla beraber Suvla'daki silahların buraya ağustos ortasında yerleştirildiği ifade edilmiştir. Özellikle uçaksavar hizmet için görevlendirilmiş 35 topun bilgileri şu şekilde sıralanmıştır:¹⁸⁴

Anafarta Bölgesi: 141 Rakımlı Tepe / Kartal Tepe üzerinde iki monte edilmiş top; 190 rakımlı tepe / 137 G 2 koordinatında bir sahra topu; Küçükanafarta'dan Bigalı'ya giden yola yakın, Küçükanafarta'dan 2000 yarda uzaklıkta iki adet 7,5 cm'lik top; 107 H 7 koordinatında yer alan Tümen ordugahını koruyan dört adet makineli tüfek.

Arıburnu Bölgesi: Bigalı Köyü mevki / 82 P 8 koordinatında iki adet 7,5 cm'lik sahra topu; 93 P 2 koordinatında iki adet 7,6 cm'lik sahra topu; 93 X 4 koordinatında dört adet 7,5 cm'lik sahra topu.

Akbaş Limanı: 72 N 2 koordinatında seri ateşli 7,5 cm çapında sahra topu.

Seddülbahir Cephesinde: 140 rakımlı tepe / 23 C 9 koordinatında 7,5 cm çapında dört adet sahra topu; faklı konumlarda dört adet dağ topu.

Kilye Liman'ında: Kilye Tepe'de iki adet seri ateşli 7,5 cm çapında sahra topu.

Kilitbahir'de: yukarıdaki Kilitbahir platosunda bir adet 4,7 cm çapında otomatik donanma topu.

Mesudiye Bataryasında: iki adet 4,7 cm çapında otomatik donanma topu.

Tenger Dere: bir adet 4,7 cm çapında otomatik donanma topu.

Hamidiye Tabyasında: iki adet 4,7 cm çapında otomatik donanma topu.

Mesudiye Bataryası (Asya sahili): iki adet 8,7 cm çapında sahra topu.

Köse burnu: iki adet 4,7 cm çapında otomatik donanma topu.

İntepe: iki adet 8,7 cm çapında sahra topu.

UÇAK VE BALON KULLANILARAK YAPILAN GÖZLEM, ATIŞ TANZİMİ VE KEŞİFLER

Raporda 18 Şubat – 31 Kasım 1915 tarih aralığında gemiler için atış tanzim maksadıyla kara konuşlu uçak ve deniz uçakları tarafından yapılan 330 uçuş kaydı olduğu ve bunlardan on tanesinin İngiliz gemilerine Fransızlar tarafından yapılan atış tanzim uçuşu olduğu belirtilmektedir. Uçak kullanılarak havadan yapılan atış tanziminden bahsederken bu işin ilk defa Gelibolu seferinde yapıldığını, gözlemcilerin deneyimsiz olduğunu, kablosuz sinyal gönderme teknolojisinin mükemmel olmadığını, uçakların kablosuz sinyal ekipmanını taşımak için tasarlanmadığını ve bu ekipmanların uçaklara entegre edilmesi işinin genellikle yerinde yapıldığını göz ardı etmemek gerektiği belirtilmiştir.

Hava unsurları kullanılarak yapılan atış tanzim faaliyeti başlarda kötü performans sergilemiştir ve bunun sebebi ortak bir doktrin olmaması, limitli eğitim olanakları ve bireysel sistemlerin güvenilmez oluşudur. Sorun konseptin kusurlu oluşundan kaynaklanmamaktadır.¹⁸⁵

Hava unsurlarıyla yapılan atış tanziminin ilk örnekleri olduğundan başta birtakım problemlerle karşılaşılrsa da zamanla bu yöntem kullanılarak etkili uygulamalar yapılmıştır. Gemiden atılan 15 inçlik bir mermi 15000 adet şarapnel parçacığı taşıyabilmektedir. Bu mühimmatla yapılan bir ya da iki adet salvo havadan yapılan atış tanzimiyle birleştiğinde korkunç bir etki yaratabilmektedir. Avustralyalı bir Albay Queen Elizabeth gemisinden atılan mermilerin karşı taarruza kalkan bir Türk Alayının tamamını bu şekilde etkisiz hale getirdiğini kayda geçirmiştir.¹⁸⁶

Gelibolu'ya varan kara konuşlu uçakların hiçbirinde kablosuz iletişim ekipmanının olmadığı, İngiltere'den yola çıktıkları sırada böyle bir ekipmanın elde edilmesi de mümkün olmadığı belirtilmektedir. İlk denemelerin Ark Royal gemisinde konuşlu deniz uçaklarından alınan bir setle yapıldığı, gemilerin de havadan yapılan atış tanzimi ile ateş etme ya da uçaklara projektörlerle sinyal gönderme konusunda tecrübelerinin olmadığı, bu koşullar dikkate alındığında Gelibolu seferinde bu alanda atılan hızlı adımlar sırasında alınan sonuçların kısmi olarak tatminkar olup operasyondaki acemilik atıldıktan sonra sinyal göndermedeki farklılıktan kaynaklanan problemlerin yada kötü atış tanzim gözlemi konusundaki eksikliklerin büyük oranda giderildiği

¹⁸⁴ Amirallik Dairesi Sekreterliği, a.g.e., s.503.

¹⁸⁵ Dr David Stevens, "Naval Gunfire Support at Gallipoli." Journal of the Royal Australian Artillery Historical Company No 90, Eylül 2015. s.17.

¹⁸⁶ B. D. Stevens, "Naval Support at Gallipoli." Australian Defence Journal No. 117, Mart/Nisan 1996: 56-63. S.58.

belirtilmiştir.¹⁸⁷

Atış tanzim hizmeti veren uçaklarla yapılan atışlardaki iletişim ve kullanılan prosedürler, yeterli ekipman olmayışı ve kablosuz ekipmanın hassas yapısı yüzünden sıkıntılıydı.¹⁸⁸

Aralık ayında İngiliz deniz uçakları 271 uçuş yapmıştır ve bunun 78 tanesi keşif uçuşu, 56 tanesi atış tanzimi, 5 tanesi fotoğraflamadır.¹⁸⁹

Raporda operasyonların icrası sırasında farklı yöntemlerin uyarlandığı belirtilmektedir. Ordunun karaya çıkarılmasından önceki dönemde her akşam ertesi gün gemiler için yapılacak gözlem / atış tanzim görevleri için öğleden önceki ve öğleden sonraki uçuşların kesin saatleri ve sinyal hizmeti isteyen gemilerin isimlerinin bildirildiği, bazen gemi kaptanlarının hava meydanına gelerek ateş etmek istedikleri hedefi tarif ettiği, bu metodun her zaman tercih edilir olduğu, gemi ile gözlemci arasındaki iletişimin daha etkin olmasını sağladığı belirtilmiştir. Bazen hedeflerin verilen sinyalde belirtilmediği ve gözlemcinin seçimine bırakıldığı da aktarılmıştır. Atış tanzimi yapan gözlemcinin hedef üzerinde hazır olduğunda ateş açılması için sinyal gönderdiği, görülen atışın ardından telsiz sinyaliyle bir düzeltme gönderildiği, önce düşen merminin kısmı yoksa arkaya mı düştüğü hakkında sonrasında ise gemiden hedefe bakıldığında merminin sağa ya da sola düşme durumu için düzeltme verildiği ifade edilmiştir. Eğer mermi hedeften 200 yarda yakına ve 50 yarda sola düştüyse gönderilen sinyal S200, L50 şeklinde olduğu, başlarda 200'deki son rakamın söylenmediği fakat sonraları, bu karışıklığa sebep olduğundan tam mesafe gönderilmeye başlandığı belirtilmiştir. Ayrıca ilk başta her atış için kod gönderilirken bunun sonraları devam etmediği, yine başlangıçta gemi aldığı her sinyali projektör ışığı kullanarak teyit ederken sonraları bunun zaman kaybı olduğuna karar verildiği ayrıca bu işlem gözlemciyi de hedefe bakmaktan alıkoyduğu ifade edilmiştir. Böylece geminin sadece, hedef değiştir ya da salvo atış için bekle gibi önemli bir şey gerektiğinde sinyal vermeye başladığı raporda kayda geçmiştir. İlk günlerde pilotlar tespit için kullanılırken gözlemcinin sadece sinyal gönderdiği, bu alışkanlığın bazı pilotlar tarafından seferin sonuna kadar devam ettirildiği ifade edilmektedir. Bu yöntem bazı pilotların bu işte tecrübe biriktirmesine ve bazı gözlemcilerin tecrübesiz kalmasına sebep olduğu da not edilmiştir. Başlangıçta uçaklardan gönderilen sinyaller yavaş ve isabetsizken zamanla edinilen tecrübe ve kazanılan güven sayesinde bu durumun hızlıca düzeldiği kayda geçirilmiştir.¹⁹⁰

31 Aralık günü İntepe açıklarına gelen iki adet İngiliz savaş gemisi uçaktan yapılan atış tanzimiyle Türk birliklerini bombalamaya başlamıştır. 1. Tayyare bölüğünden bir uçak bölgeye gönderilerek İngiliz uçağını çekilmeye zorlamış ve bunun sonucunda gemilerden açılan ateş kesilmiştir.¹⁹¹

Raporda Kara konuşlu uçaklara ve deniz uçaklarına telsiz donanımı kurulurken iki tip uçakta da aynı ekipmanların kullanıldığı, bunların "Sterling" firması tarafından üretildiği ifade edilmektedir.¹⁹² Uçaklara kurulumları yapılırken birtakım sorunlar yaşandığı, bu sorunların: kurulumun çok zayıf yapılmış olmasından kaynaklandığı, birkaç kilogram ekstra ağılıkla bunun iyileştirilebileceği; kullanılan akülerin eğer tam olarak şarj edilmiş ve kötü durumdaysalar istenilen sonucu vermediği; başlangıçta hava meydanında şarj seviyesinden emin olunması için gerekli olan tesislerin eksikliği yüzünden çoğu zaman uçakların uçuşlarına kısmi olarak dolmuş akülerle başladığı ve ilk etapta gözlemciler eğitimsiz olduklarından uyumlu bir şekilde mors kodu gönderemediğinden kaynaklandığı ifade edilmektedir. İki tane kablosuz sinyal uzmanı subayın varmasıyla etkinliğin hızlı bir şekilde arttırıldığı, uçaklar dönerken sinyal gücünün azaldığı ve bazen tamamen sıfırlandığının fark edildiği, bunun sebebinin dönüş sırasında uçağın yan yatmasıyla anten kapasitesinin değişmesi olduğu bununla beraber tam gemiye doğru ya da gemiden öteye doğru uçarken de benzeri bir sorunun yaşandığına raporda yer verilmiştir.¹⁹³

Uçak ve balonla yapılan atış tanzimindeki iyileştirmeler sayesinde küçük ölçekli savaş gemileri dahi ateş gücünü efektif olarak kullanabilmeye başladı.¹⁹⁴

Raporda 3 Mayıs 1915 öğleden önce Türklerin uçak sinyallerini karıştırarak Agamemnon gemisi için havadan yapılan atış tanzim görevini engellediği, karışıklığa sebep olan sinyalin uçaktan gönderilen sinyal dalgasına

¹⁸⁷ Amirallik Dairesi Sekreterliği, a.g.e., s.503.

¹⁸⁸ B D Stevens, a.g.e., s.58

¹⁸⁹ Emin Kurt, a.g.e., s.36.

¹⁹⁰ Amirallik Dairesi Sekreterliği, a.g.e., s.504.

¹⁹¹ Emin Kurt, a.g.e., s.36.

¹⁹² 11.11.2024 tarihinde erişilen http://www.tuberadio.com/robinson/museum/Sterling_Spark/ linkinde ekipmanın görseli yer almaktadır.

¹⁹³ Amirallik Dairesi Sekreterliği, a.g.e., s.505.

¹⁹⁴ B D Stevens, a.g.e., s.59.

çok benzediği ve uçaklardaki “Sterling” marka yayın aracının tüm karakteristik özelliklerini taşıdığı belirtilmektedir. Agamemnon’un çağrı adı kullanıldıktan sonra “Schweinhund” ve diğer sözcüklerin gönderildiği, operatörlere bu müdahaleyi görmezden gelmeleri ve düşmana hedeflerine ulaştıklarına dair kopya vermemele-ri talimatının verildiği belirtilmiştir. Bu yöntemin başarılı olduğu Türk Savaş Bürosunun verdiği uçak gözlem sinyallerini karıştıramadıklarına dair bilgiden anlaşıldığı ifade edilmiştir.

Bigalı köyü ve Kilye limanındaki depoların imhası için görevlendirilen M29 Monitörüne 7 Aralık günü atış tanzim desteği verilmiştir. Aynı gün Anzac hattına yaklaşan Türk askerleri görülerek İngiliz deniz uçakları tarafından bombalanmıştır. Bombayı bırakan personelin bombanın düştüğü yerin dost ya da düşman kuvvetlere ait olup olmadığından emin olmadığı belirtilmektedir.¹⁹⁵

Raporda hava bombardımanı ya da hava unsurları kullanılarak atış tanzimi yapma suretiyle 1915 yılı nisan ve mayıs aylarında Gelibolu’da yerleşim yerinin, Eceabat’ta Kızılay Hastanesinin bombalanmasından, 30 Mart günü Çanakkale’de bulunan hastanenin bombalanmasından ya da İstanbul’da sivil yerleşim yerinin bombalanmasından bahsedilmemektedir.¹⁹⁶

Sahil bataryaları için yapılan atış tanzim görevlerinin kara konuşlu uçaklar tarafından gerçekleştirildiği, bunun sebebinin balonların düşmanın silah menzili içerisine sokulamaması ve deniz uçaklarının uçaksavar ateşinin dışında kalabilecek şekilde irtifa kazanamamaları olduğu ifade edilmektedir. Raporda sahil bataryaları için havadan yapılan atış tanziminde şu hususların dikkate alınmasının gerektiği ifade edilmektedir: Gelibolu’daki topçu birliklerinin kablosuz sinyaller ile atış tanzimi yapma konusunda tecrübesinin olmadığı; Gelibolu’daki topçuların kablosuz sinyal ile uçakla iletişim kurabilecek bir biriminin olmadığı; hava gözlemcilerinin kara topçusu için atış tanzim tecrübesinin olmadığı; “Strip” sinyalizasyon tekniğinin daha emekleme aşamasında olduğu; sahildeki kablosuz sinyal istasyonunun uçağa sinyal gönderme imkanının olmadığı; eldeki uçak sayısının, özellikle başlangıçta yeterli olmadığı.

HAVA GÖZLEMİNE KARŞI KAMUFLAJ

Raporda hem Türk hem İtilaf Devletleri tarafından yapılan uygulamada bataryaları ve topları gizleme sanatında İngilizlerin Türklere göre çok daha iyi iş çıkardığı, bunun arazinin yapısı göz önünde bulundurulduğunda dikkate değer olduğu ifade edilmektedir.¹⁹⁷ Buna örnek olarak; Seddülbahir bölgesi Haziran 1915 sonrasındaki dönemde İngilizler tarafından yarımadanın en güneyindeki top bataryalarını, arazinin kısmi olarak çorak olmasına rağmen, havadan tespitinin çok zor hale getirildiği hatta konumlarını ezbere bilen kendi gözlemcilerinin dahi bunları bulmakta zorlandığı verilmiştir. Rapor bunun başarılması için kullanılan yöntemler olarak: bataryaların yerini gösteren hatların ve şüpheli gölge düşürecek objelerin engellenmesi; topçu mürettebatının oluşturduğu patika vb. gibi izlerin dikkatlice gizlenmesi ve silinmesi; atışlar sırasında meydana gelen arazi yüzeyinde sebep olduğu izlerin süpürülmesi, sulanması ve görülmez hale gelmeleri için her türlü çabanın sarf edilmesini göstermiştir. Türklerin bu konudaki çabaları topları çalılıkla kaplayarak gizlemek olarak verilmiştir. Bu durumun müttefik havacılarının dikkatini sürekli olarak çektiğini, bunun sebebinin de çalı kaplı Arıburnu yamaçlarında bir saman yığını gibi görünen yığınların doğal olmayışı olarak açıklanmıştır. Ayrıca bu şekildeki bir yapının doğal olmayan gölgeler ürettiği belirtilmiştir. Bunun yanında toplara giden patikaların belirgin olması, bazen tekerlek izlerinin ortada bırakılması ve atıştan kaynaklı patlama izlerinin belirgin oluşunun deneyimli bir hava gözlemcisinin dikkatinden kaçmadığından bu özellikleri taşıyan bir topun konumunun her seferinde bulunmasına sebep olduğu kayda geçirilmiştir.

ÇANAKKALE OPERASYONLARINDA KULLANILAN İNGİLİZ HAVA MEYDANLARI

Çanakkale Boğazı’nın denizden zorlanmasının ardından yapılacak çıkarma faaliyetlerinden hemen önce 23 Mart 1915 günü RNAS başlığı 3. Filo Yarbay Samson komutasında Bozcaada’ya ulaştı.¹⁹⁸

BOZCAADA. Raporda 3 Numaralı Filo tarafından kullanılan ilk hava meydanının Bozcaada’da inşa edilen meydan olduğu ifade edilmektedir. Adanın kuzeybatı kenarında kasabadan 3,5 mil uzaklıkta inşa edildiği, burayla iletişimin bozuk bir yol hattıyla sağlandığı, bu meydanın inşasının Ark Royal gemisi komutanının emriyle Yunan işçiler kiralanarak yapıldığı belirtilmekte, arazi için kira ödendiği ve ayrıca burada bulunan üzüm bağları köklendiği için ayrıca bir ücret ödendiği belirtilmektedir. Temizleme işleminin ardından drenaj ve tesviyesi yapılan meydanın tehlikeli objelerden temizlenerek mükemmel bir yüzey elde edildiği, arazinin kabaca 600 x 300 yarda ölçülerde olduğu, kısa olan kenarına 200 x 150 yarda bir eklenti yapılarak kullanı-

¹⁹⁵ Emin Kurt, a.g.e., s.28.

¹⁹⁶ Osman Yalçın, a.g.e., s.361.

¹⁹⁷ Amirallik Dairesi Sekreterliği, a.g.e., s.511.

¹⁹⁸ Emin Kurt, a.g.e., s.25.

daki uçaklar için yer açıldığı da belirtilmektedir.

Fransızların da hava meydanı olarak kullandığı adada Fransız hava birliği ilk etapta İngiliz komutan Samsun'un kullandığı meydanın 500 metre arkasında herhangi bir liman ya da tesisinin bulunmadığı, bir yerde sahilin üzerinde, adanın kuzeybatı ucunda, kumluk ve çalılık bir alanda konumlanmıştır.

9 Mayıs günü RNAS'a bağlı bir İngiliz subayı adadaki eski Fransız deniz uçaklarının Mısır'a geri döndüğünü ve yeni bir Fransız hava birliğinin geldiğini raporlamıştır. Gelen birliğin adı Escadrille MF 98T olup Bozcaada'ya Nisan sonunda ulaşmıştır. Kullandıkları uçaklar sekiz adet Maurice Farmans'dır ve kablosuz sinyal ekipmanı ve fotoğrafıma kabiliyetine sahiptir.¹⁹⁹

Raporda uçakların bu meydana denizden getirilmesi için uygulanan yöntem olarak: bu görevin bir savaş gemisine verildiği, Abda gemisinin sahil boyunca konumlandırıldığı, ağır uçak kutularının ana vinçle kaldırılarak 42 ft uzunluğundaki uçuş güvertesine alındığı, büyük Maurice Farman çift kanatlı uçakların sahile alınmasında taşıma kutularının kırılabilir yapısının, ağırlığın iki ton oluşu ve 47 ft uzunluğunda olması sebebiyle zorluk yaşattığı, gemiler olabildiğince açıkta rüzgara doğru çevrildiği ve sonrasında denizciler ve elli Yunan işçiden oluşan insan gücüyle karaya alınıp hava meydanına götürüldüğü ifade edilmiştir. Hava meydanıyla irtibatın kasaba merkezine telefon hattı ve buradan da denizaltı kablosuyla Seddülbahir'e bağlantı şeklinde olduğu da raporda belirtilmiştir.²⁰⁰

GÖKÇEADA. Raporda adadaki ilk hava meydanının adanın doğu tarafındaki Kefalos Limanındaki tepenin uç kısımlarındaki düzlükten başlayacak şekilde içeride olduğu belirtilmektedir. Aynı meydana hava gemisi hangarının yapıldığı, ölçülerinin 450 x 200 yarda olup, çok sert olan arazinin yamaçlarla çevrili olduğu, uçakların kalkış sırasında yerden ayrılır ayrılmaz karşılaştıkları, uçuş kenarlarından aşarak gelen rüzgârın oluşturduğu anaforların özellikle düşük güçlü uçaklar için tehlike arz ettiğinin tecrübe edildiği de ifade edilmiştir. Çok tecrübeli bir pilotun yaşadığı motor arızasından sonra inme teşebbüsü sırasında bu anaforlar sonucu kontrolü kaybederek öldüğü, bunun yanında kötü bir yüzeyle sahip olduğu için bu ilk meydanın Kefalos Burnu Hava meydanı olarak adlandırılan yere en kısa sürede taşındığı ifade edilmiştir.

KEFALOS BURNU HAVA MEYDANI. Raporda bu meydanın ilk hava meydanından 800 yarda uzaklıkta ve kuzeye olan uzantısının deniz fenerinden 1 mil uzaklıkta olduğu ifade edilirken²⁰¹ meydanın Türk tutsaklar tarafından inşa edildiği ve en uzun kenarın kuzey güney doğrultusunda 500 yarda ve eninin yaklaşık 250 yarda olan bir dikdörtgen şeklinde olduğu belirtilmektedir.²⁰² Hâkim rüzgâr kuzey – güney istikametinde olduğundan bu meydanın oldukça kullanışlı olduğu da not edilmiştir. Meydanın Ağustos 1915'ten tahliyeye kadar kullanıldığı, yüzeyinin iyi durumda ve drenajının sağlıklı olduğu, iniş için kullanılan sahanın doğu tarafına Bessonneau hangarları için yeterli yer olduğu, batı tarafında ise atölye, depo, subay ve erler için konaklama alanının olduğu bilgisine de yer verilmiştir. Ağır yüklerin kayalık yamaçlar tarafından buraya inşa edilen bir yol vasıtasıyla ya da sahilten alındığı, bu maksatla sahilten yola malzeme alan bir vinç de kullanıldığı, hafif yüklerin Genel Karargâh iskelesine indirildiği ve yoldan buraya hafif kamyonlar ya da yükün durumuna göre Jeffrey ağır kamyonlarıyla taşındığı raporda ifade edilmiştir. İletişimin hava meydanı karargâhı ve Genel Karargâhtaki telefon hattıyla sağlandığı buna ek olarak Kefalos Limanındaki gemilere görsel ve telsiz sinyalleri gönderildiği de ifade edilmiştir.

GÖKÇEADA MARSH HAVA MEYDANI. Raporda bu meydanın Ağustos 1915 ortası itibarıyla kullanılabilir durumda olduğu belirtilmektedir. Kefalos sahilinden Tuz Gölü'nün kuzeyine doğru 900 yarda mesafede konumlandırıldığı, terazide düz bir zeminin olduğu fakat ıslak hava kullanımında meydanın fazla yumuşadığı kayda geçmiştir. Meydan ölçülerinin 600 x 450 yarda olduğu, yükseltilerin yakınında olmasının belirli rüzgâr yönlerinde zararlı anaforlara sebep olduğu ve meydanın 2. Filo tarafından kullanıldı ifade edilmiştir.²⁰³

SEDDÜLBAHİR İLERİ HAVA MEYDANI. Raporda Seddülbahir'de iniş için gerekli olan bir meydanın kolaylıkla hazırlandığı belirtilmiştir. Bununla beraber bu meydanın konum tarifi için Hunter Weston Redoubt'un²⁰⁴ batısı ifadesi kullanılmıştır. Yüzey çok iyi olmamakla beraber meydana yaklaşımların da sağlıklı olmadığı fakat kullanışlı olmasının dezavantajlarının önüne geçtiği belirtilmiştir. Bu meydanın Alçı Tepe mevkiinden bakıldığında Türklerin rahatça görebilecekleri bir yerde olduğu için ne zaman uçak inse peşinden top

¹⁹⁹ D Bernard, a.g.e., 24 Mart 2019.

²⁰⁰ Amirallik Dairesi Sekreterliği, a.g.e., s.511.

²⁰¹ 22.11.2024 tarihinde erişilen <https://lemnosgallipolice.blogspot.com/2023/09/imbros-gallipoli-revealed-new-book.html> linkinde adaya yerleşimin yüksek çözünürlüklü haritası ve hava meydanından çekilmiş fotoğraflar yer almaktadır.

²⁰² Amirallik Dairesi Sekreterliği, a.g.e., s.511.

²⁰³ Amirallik Dairesi Sekreterliği, a.g.e., s.512.

²⁰⁴ Aytepe.

atışının yapıldığı, bu sebeple dört uçağın hurda olduğu belirtilmiştir. Haziran ayının 29'una kadar kullanımda olan meydan için bu olaylardan sonra acil ya da özel bir durum olmadıkça kullanılmaması talimatının verildiği, öte yandan meydanın kumlu yapısının rüzgarla birleştiğinde motorlara ciddi zarar verdiği ve bunun kapsamlı bakımlara sebep olduğu ifade edilmektedir. Ekim ayında geceden burada inşa edilen sahte bir uçağın takip eden üç gün boyunca 650 top mermisini üzerine çektiği, Hunter Weston Tepesinin top mermilerinden kısıtlı bir koruma sağladığı bu kısıtlı korumanın uçakların saklanması için kullanılmaya çalışıldığı ifade edilmektedir.

MİDİLLİ ADASI. Raporda 1915 haziran ve temmuz aylarında kullanılan meydanın Midillinin iki mil güneyinde inşa edildiği ifade edilmektedir. Alan olarak çok kısıtlı olduğundan sadece en yavaş uçak modelleri tarafından kullanılabilir olduğu da eklenmiştir.

TAVŞAN ADASI. Raporda adanın bir kısmına inmenin mümkün olduğu fakat yüzeyin kaba ve gevşek taşlarla kaplı olduğu ifade edilirken en azından deniz üzerinde yaşanan acil durumlarda uçağın kurtulmasına izin verdiği de eklenmiştir.

Raporda bu meydanların haricinde üç kez Suvla'ya acil iniş gerçekleştiği bildirilmiştir: Lala Baba'nın doğu istikametine Lala Baba boyunca bir iniş olmuş; Tuz Gölüne²⁰⁵ bir iniş gerçekleşmiş, Tuz Gölü batısında yola bir iniş gerçekleştirilmiştir.²⁰⁶

İTTİFAK DEVLETLERİ UÇAKLARI

Raporun bu bölümünde Türk tarafının uçak faaliyetlerinin Alman Kontrolü altında gerçekleştiği ve Alman Binbaşı Serno'nun Hava Hizmetleri Müfettişi unvanı verilerek bu kontrol görevi komutasını üstlendiği ifadesi yer almaktadır.

Çanakkale bölgesine gönderilen ilk Türk hava unsuru 17 Ağustos 1914 tarihinde Pilot Üsteğmen Fazıl Bey'in uçurduğu Nieuport VI model deniz uçağıdır. Bu uçak 19 Ekim 1914 tarihine kadar beş kez keşif görevi icra etmiş ve ardından kullanılamaz duruma gelmiştir. Bu uçak yerine iki kişilik bir Nieuport VII uçağı bölgeye gönderilmiştir. İlk uçuşunu 5 Kasım 1914 günü yapan bu uçak kullanılamaz hale gelince 12 Ocak 1915 günü gelecek uçağa kadar bölge havadan keşif kabiliyetinden mahrum kalmıştır.²⁰⁷

Raporda operasyonların ilk aylarında düşman uçaklarının aktif olmadığını belirtmekte ve bunun sebebi olarak da iki ya da üç kara konuşlu uçak ve bir de deniz uçağı olduğunu göstermektedir. Fakat temmuz ayında Almanya'dan gelen yeni uçaklarla uçak sayılarının arttığını belirtmekte ve eldeki deniz uçakları dahil tüm uçakların Alman tasarımı ve üretimi olduğunu, tip olarak da Gotha, Rumpler ve sonraları Albatros tipinin kullanıldığını yazmaktadır. Deniz uçaklarının Gotha tipli ve iki adet yüzer kızakla donatıldığını da detaylara eklenmiştir. Tüm uçak tiplerinde 100 beygir Mercedes motor kullanıldığı ifade edilmiştir. 1915'in ikinci yarısında operasyonel olan günlük uçak sayısının ortalaması sekiz kara konuşlu uçak ve bir deniz uçağı olarak kayda geçirilmiştir. Rapor pilot personelin ikisi hariç Alman olduğunu belirtmekte buna karşın pilotlarla birlikte gözlem yapan tüm personelin Türk olduğunu belirtmektedir. Ayrıca makinistlerin tamamının da Alman olduğu, bunun yanında nitelsiz işçilikte Türklerin kullanıldığı belirtilmiştir.²⁰⁸ Havacılık kolunun mükemmel yönetildiği ve iki ırk arasında kusursuz uyum olduğu da eklenmiştir. Türk havacıların Alman pilotlarından övgüyle bahsederken, kabiliyet ve organizasyon yeteneklerini övdüğü rapora eklenmiştir.

Hava meydanları uçak birimlerinin iyi donatıldığını ve subay personelin konforuna önem verildiğini ifade ederken, diğer personelin konforu için aynı şeyi söylemenin mümkün olmadığını ve bunların uçak hangarlarında konakladığı belirtilmektedir. Genel anlamda pilotların hava-hava muharebesi açısından çok girişken olmadığı ve hatta bundan kaçındığını söylemenin mümkün olduğu ifade edilmiştir.²⁰⁹ Alman uçaklarının muharebe kabiliyeti açısından Çanakkale cephesindeki tüm İtilaf uçaklarından daha iyi durumda olduğunun kuşkusuz olduğu raporda ifade edilmektedir. Bu değerlendirmeye Nieuport ve Bristol Scouts uçaklarının dahil olmadığı da eklenmiştir. Alman uçaklarının biri pilot diğeri gözlemcide olmak üzere iki adet makineli tüfekle silahlan-

²⁰⁵ D Bernard, "Gunnery Over Gallipoli." Aegean Air War. 29 Ocak 2017. <https://aegeanairwar.com/articles/gunnery-over-gallipoli> (erişildi: 12 29, 2024). Bu uçak Türk topçusu tarafından 19 Ağustos 1915 günü düşürülmüştür. Mürettebatı Samsun ve Jopp isimli havacılar olan HF24 kodlu, Henry Farman model uçağın motoruna şarapnel isabeti almış ve manyetolarından biri tamamen ezilmiştir. İndikten iki dakika sonra Türk topçusu tarafından ateş altına alınmıştır. İniş Tuz gölünün güneyine yapılmış ve eğimli arazi yüzünden uçak durduktan sonra tekrar geri harekete başlamıştır. Topçu ateşinden korunmak üzere uçak bir sel yatağına çekilmiştir. Ayrıca Lala Baba'ya inen uçağın fotoğrafı kaynağa yer almaktadır.

²⁰⁶ Amirallik Dairesi Sekreterliği, a.g.e., s.512.

²⁰⁷ Emin Kurt, a.g.e., s.24.

²⁰⁸ Amirallik Dairesi Sekreterliği, a.g.e., s.513.

²⁰⁹ Bu durum İttifak tarafı elindeki platformların hava-hava muharebesi yapmaya elverişliliği oranında değişmiştir. Çanakkale muharebelerinin sonlarına doğru uçaklara önce makineli tüfek takılması sonrasında pervane arkasından ateş edebilen makineli tüfek teknolojisinin muharebe alanına gelmesiyle hava-hava muharebesi tamamen değişmiştir.

dırılmasının, müttefiklerin tek silahlı ve zayıf manevra kabiliyetine sahip Maurice, Henry Farmans ve Voisins uçakları üzerinde büyük avantaj verdiğine değinilmiştir. Rapor 1915'te gerçekleşen tüm hava muharebelerinde İngilizlerin saldırgan davrandığını Almanlarında dalışa geçerek kendi bölgelerine doğru uzaklaştığını belirtmektedir. Ocak 1916'da Almanların iki hava zaferi kazandığı da ifade edilmiştir.

Raporda İttifak uçaklarının genel olarak silahlı olduğu söylene de Gothe uçaklarına makineli tüfek montajı Eylül ayında gerçekleşmiştir.²¹⁰

Kannegiesser'in kitabında verilen bilgiye göre Eylül ayında 1 adet aralık ayında 3 adet gelen Fokker tipi uçaklar Teğmen Hans Joachim Buddecke komutası altında Galata meydanında konuşlandırılmış ve bu uçaklar üstün başarıyla görev yapmışlardır. Bunlardan biri Teğmen Theodor Jakob Broneiss komutasındayken Seddülbahir'de düşürülmüş buna karşın Teğmen Hans BUDDECKE 4 İtilaf devleti uçağı düşürmüş ve buna diğer pilotların (Schuz, Meinecke ve Muhra) düşürdüğü 5 uçak eklendiğinde başarı oranı 9/1 olmuştur.²¹¹

Mitchell raporu Almanya'da yapılan uçakların genel olarak silahlı olduğunu ve İngiliz uçaklarından iki model hariç daha üstün olduklarını belirtmektedir. Fakat bu Çanakkale seferinin küçük bir kısmı için gerçeği yansıtabilecek bir ifadedir. Bunu örneklendirecek olursak 8 Mayıs günü Yüzbaşı Serno'nun gözlemcisi Martin Körner ile yaptığı uçuşta bir düşman uçağını tabanca kullanarak uzaklaştırmış ve bunun sonucunda I. Sınıf Demir Haç Nişanı almıştır. Çanakkale cephesindeki İttifak havacıları bu olayın ardından Albatros C tipi birkaç uçağı eriştiklerinde gözlemci koltuğuna döner tabla üzerine monte makineli tüfeğe kavuşmuşlardır. Pervane arkasından, pervane dönüşüyle senkronize edilerek, ateş edebilen uçakların gelişi Aralık 1915 sonudur ve bu uçakların modeli Fokker E-III'tür.

Rapor İttifak uçaklarının kablosuz sinyal ekipmanlarıyla donatılmalarına rağmen bu ekipmanların topçu atış tanzimi için kullanılmadığını,²¹² uçakların keşif, fotoğraf ve bombalama görevleri yaptığını belirtmektedir.²¹³ Keşif anlamında çok uzun mesafeli keşifler yapılmadığını, genellikle yarımada üzerinde keşif faaliyeti icra edildiğini bunun yanında birkaç kez Mondros, Gökçeada ve Bozcaada üzerinde keşif yapıldığını kaydetmiş, özellikle Mondros'a yapılan keşfin deniz üzerinde uçuş gerektirmesi ve uzun mesafe uçuşu olması sebebiyle önemli bir başarı olduğu ve bu görev dönüşünde Müttefik uçakları tarafından takip edilebilme tehlikesi olduğu ifade edilmiştir. Türk Komuta kademesinin hava keşfiyle elde edilen önemli bir bilgiyi aldığına dair bir kayda rastlanmadığı belirtilmiş, buna istisna olarak da nakliye vasıtalarının sayısıyla Mondros'daki gemi miktarları ve denizaltı devriyelerinin şeklinin raporlanması verilmiştir. Arıburnu ve Suvla'dan yapılan tahliye hakkında bir uyarı olmadığını buna sebep olarak da bu kritik zamanda bölgeler üzerinde bir uçuş gerçekleştirilmediği ifade edilmiştir. Eğer böyle yapılmış olsaydı bile muhtemelen herhangi bir değişiklik göremeyeceklerini, çünkü kendi havacılarının dahi bir değişiklik tespit edemediğini, ayrıca son dört gün bu bölgeler üzerinde sürekli İngiliz hava devriyelerinin bulundurulduğu kayda geçirilmiştir. Seddülbahir bölgesini işgallerinin son bir haftasında İttifak tarafının buradaki sahiller üzerinde uçarak tahliye hazırlığı tespit etmeye çalışıldığı fakat İngiliz hava devriyelerinin bu uçakların doğru bir keşif yapılmasına imkân sağlayacak kadar bölge üzerinde kalmalarına izin vermediğini belirtmiştir.²¹⁴ İttifak devletleri hava gücünün 1915 Eylül ayında Suvla üzerinde birkaç sefer alçak irtifa hava keşfi yaptığı fakat bu bölgeye uçaksavar silahlarının konuşlandırılmasıyla bu uygulamanın devamının gelmediği de eklenmiştir.

Rapordaki tahliyenin fark edilmemesi ya da edilmesinin engellendiğine dair anlatıma karşın farklı kaynaklarda iki ayrı olay bu durumun fark edildiği ve daha sonra en üst mercilere bildirildiği yönündedir. Bunlardan ilki Bölük Komutanı Yzb. Korner'in yaptığı bir hava keşfinde Gelibolu'daki kuvvetlerde azalma olduğunun rapor edilmesidir. Ayrıca 5 Ocak günü Alman Hava Kuvvetlerinden Müfettiş Binbaşı Siegert ve Binbaşı Semo, seri numarası 577 olan Albatros C-I tipi uçakla keşif gerçekleştirmiş ve uçuş sonrası yapılan toplantıda Siegert İngilizlerin 2-3 gün içerisinde çekilebilecekleri fikrine katılmıştır. Binbaşı yazmış olduğu hatıratında 6 Ocak'ta İstanbul'a dönerek durumu bizzat Enver Paşaya anlattığını fakat Enver Paşa ya da Feldman'ın kendisinin ve Semo'nun gözlemlerine katılmadığını yazmıştır.²¹⁵

İttifak hava gücünün bombardıman faaliyetlerine bazı dönemlerde önem verdiği, özellikle eylül ayında Kefalos mevkiine yapılan bir taarruzun gündüz ve gece devam ettiği kaydedilmiştir.²¹⁶ Ayrıca gündüz taarruzlarının

²¹⁰ Osman Yalçın, a.g.e., s.372.

²¹¹ Hans Kannegiesser, a.g.e., s.381.

²¹² Çanakkale cephesinde uçak sayılarının uzun süre çok düşük kaldığı düşüldüğünde sınırlı sayıdaki uçağın kritik keşif görevlerinin yanında atış tanzimine ayrılması mümkün görünmemektedir.

²¹³ Amirallik Dairesi Sekreterliği, a.g.e., s.513.

²¹⁴ İttifak tarafı kaynaklarında bu dönemde İtilaf tarafının yaptığı bir önleme faaliyetine rastlanmamıştır.

²¹⁵ Hans Kannegiesser, a.g.e., s.380.

²¹⁶ Amirallik Dairesi Sekreterliği, a.g.e., s.514.

vur ve kaç tipi olduğu ve bunda da İngilizlerden etkilenildiği ifade edilmektedir. Taarruz şekli olarak da sürekli 8000 ft irtifada kalıp askeri bir hedefin üzerine gelir gelmez bombaların bırakılarak uzaklaştırıldığı, nişan alarak atış yapılmadığı ifade edilmektedir. Gece bombardımanlarının umulan isabet için çok yüksek irtifadan yapıldığı belirtilmekte buna istisna olarak da Kefalos'a²¹⁷ gece 1000 ft irtifanın altında yaklaşıldığı fakat uçağa ateş açılması üzerine bombalarını atmadan uzaklaştığı bildirilmiştir. İngilizlerin motorları çalışır vaziyette uçaklarının yanında beklemesi ve Alman uçağı duyulur duyulmaz havalanmaları üzerine İttifak hava gücünün gece bombardımanını bıraktığı kayda geçmiş hatta iki sefer havalanan İngiliz uçaklarının İttifak uçağından önce onun hava meydanına giderek buraya bombaladığı aktarılmıştır. İttifak devletlerinin kullandığı bombaların İngilizlerinkiyle büyüklük ve patlama etkisi açısından karşılaştırılamayacağını, en fazla 20 lb. ağırlıkta bombalar kullanıldığı ve atılanlardan yüzde yirmi beşinin patlamadığı da kaydedilmiştir. Takip edilebildiği kadarıyla İttifak hava gücünün Çanakkale seferi boyunca 186 bomba attığı, bunların beş subay ve askerin ölümüne, sekiz askerin yaralanmasına sebep olduğu, malzeme hasarına sebep olmadığı öte yandan moral etkisinin yüksek olduğu fakat zamanla bu etkinin geçtiği bildirilmiştir.

Mitchell Raporunda İttifak devletlerinin hava faaliyetlerinin 1914 dönemine, muhtemelen İtilaf devletlerinin bu dönemde hava faaliyeti olmadığından bahsedilmemiştir.²¹⁸ Çanakkale'ye ilk uçak seferberliğinin ilk günlerinde gönderilmiş, ikinci uçak 25 Ağustos 1914 günü Üsteğmen Fazıl komutasında Nara burnuna inmiştir. 5 Eylül 1914'de Bozcaada Limni doğrultusunda yapılan hava keşfinde, boğazın 10 mil açığında ve Bozcaada mevkiinde İngiliz deniz kuvvetlerinin Boğazdan çıkan gemileri teftiş ettiği görülmüştür. 10 Eylül'de yapılan ikinci keşifte İngiliz deniz kuvveti unsurlarının Boğazın 25 mil açığında dolaşmakta olduğu görülmüştür. 2 Ekim'de Bozcaada Limni doğrultusunda yapılan keşifte 6 parçalık ciddi bir donanma gücü görülmüş bunun ardından 14-19 Ekim günleri yapılan keşiflerde İngiliz deniz kuvvetleri unsurları sayısında bir azalma olmadığı, bunlara bazı şilep ve nakliye gemilerinin katıldığı görülmüştür ve yakın gelecekte Çanakkale Boğazına karşı bir harekât yapılacağı tahmin edilmiştir.²¹⁹

İTTİFAK DEVLETLERİ HAVA MEYDANLARI VE DENİZ UÇAĞI İSTASYONLARI

KUZEY-KUZEYDOĞU ÇANAKKALE MEYDANI. Raporda İttifak devletleri tarafından ilk kullanılan meydanın Çanakkale merkeze bir buçuk mil yakınlıkta ve şehir merkezine göre kuzey – kuzeydoğu istikametinde, Çanakkale Karacaören yolunun batı tarafında kalmakta olduğu ve hangarları yolun 30 yarda içerisinde olduğu ifade edilmektedir. Bu meydanın geniş, pist yüzeyinin iyi durumda ve drenajının başarılı olduğu ifade edilmektedir. 1915 yılında inşa edilmiş bir adet 60 ft x 40 ft ahşap çatılı taş hangarı ve bir de 45 ft x 35 ft branda hangarı bulunduğu, bunlara ek olarak küçük bir taş binasının olduğu kayda geçirilmiştir. Rapor 1915'in erken döneminde bir adet 100 librelilik bomba ile taş hangarın vurulduğu ve içerisindeki bir uçağı tamamen yok ettiğini kaydetmiştir. Bu taarruzdan sonra bu hava meydanının kullanımının bırakılıp iki yeni meydan kullanılmaya başlandığı belirtilmiştir. Biri Çanakkale'nin güneydoğusunda ki bu meydanın 1915 yılında fazla kullanılmadığı diğerini ise yarımada Galata'ya yakın olduğu belirtilmiştir.

GÜNEYDOĞU ÇANAKKALE MEYDANI. Kocaçay'ın 1100 yarda güneyinde ve Çanakkale Erenköy yolunun 300 yarda doğusunda olduğu belirtilmektedir. Binaların meyve bahçeleri içerisinde saklı olduğu ve bir branda hangar, iki taş ev, bir taş atölye ve bir taş duvarlı ahşap çatılı bomba deposuyla zeminlik içerisinde yakıt deposundan ibaret olduğu raporlanmıştır.

GALATA HAVA MEYDANI. Galata Kasabasının²²⁰ iki mil güneybatısında yer almakta olduğu ve su kıyısından 200 yarda içeride olduğu belirtilmektedir. Meydanın 800 yardaya 600 yarda gibi büyük ölçülerde ve yüzey koşullarının harika olduğu tespit edilmiştir. İletişim için ya Akbaş Limanı'na giden yol ya da deniz kullanıldığı not edilmiştir. 1915 yılında dört çadır bezli hangar olduğu ve yıl sonuna doğru bunlara beşincinin de eklendiği, bunun yanında uçaklara açık alanda koruma sağlayan 12 ft yüksekliğinde toprak setler oluşturulduğu ve bunlarında 15 ila 20 kadar uçağı barındırabileceği ifade edilmiştir. Yeterli büyüklükte taş ve çamurdan yapılmış bir atölyesi yanında aynı teknikte yapılmış bir marangozhanesi olduğu, tepe kenarındaki zeminliklerin bomba ve yakıt için yeterli depolama alanı sağladığı da kayda geçmiştir. Subayların dere yatağının iki tarafındaki taş evlerde kaldığı belirtilirken tepe üzerinde bir meteoroloji istasyonu olduğu da eklenmiştir. Hava savunma kabiliyet olarak ilk etapta meydana iki uçaksavar topu olduğu fakat bunun yıl içerisinde meydanın yaklaşık 1 mil batısındaki Bayraktepe'ye taşındığı tespit edilmiştir.²²¹

²¹⁷ Gökçeada güneydoğusundaki doğal koy.

²¹⁸ Amirallik Dairesi Sekreterliği, a.g.e., s.514.

²¹⁹ Genel Kurmay Harp Dairesi Başkanlığı, Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekâtı, Ankara 1969, s.26.

²²⁰ Günümüzde adı Sütluçe'dir.

²²¹ Amirallik Dairesi Sekreterliği, a.g.e., s.515.

DENİZ UÇAĞI İSTASYONU. Bu istasyonun Çanakkale ve Nağra Burnu arasındaki Kusa Burnunda yer aldığı ve buradaki 60 ft kare büyüklüğündeki ahşap hangarın uçakların depolanmasında kullanıldığı ayrıca bu istasyonun 1915'te bombalandığı belirtilmektedir.

SONUÇ

Mitchell Raporu, muharebedeki İtilaf ve İttifak devletleri hava gücü kullanımını kronolojik olarak, kıymetli detaylarla, birçok faktörün analizini yaparak kayıt altın alması bakımından değerli bir kaynaktır. Fakat İttifak hava gücü ile alakalı bilgilerde; düşürülen uçak sayıları ve tahliyenin İttifak havacıları tarafından fark edilemediği gibi yanlış anlatımlar mevcuttur. Bunun yanında rapor, İttifak hava gücünün başarılı olduğu durumları öyle olmadığı halde İttifak tarafının üstün ekipmanlarına bağlamıştır.

Öte yandan hava gücünün muharebede kullanımını yeni bir konsept olduğu için başta iletişimden ve yapılanmadan kaynaklı sorunların sebep olduğu büyük problemlerin daha sonraları, iki tarafta da benzeri yöntemler kullanarak çözüldüğünü görüyoruz. Gerek 1915 Nisan ayı çıkarmalarını zamanında öğrenemeyen Liman von Sanders gerekse batı cephesinden bu konuda tecrübeli olan ve 1915 Ağustos ayında Çanakkale cephesinde İngiliz hava gücü komutanı olarak göreve başlayan Sykes iletişimin hızlı ve etkili olması gerekliliğinden hava meydanlarını genel karargahlara yakın konumlara almışlardır. Çünkü elde edilen önemli bilgiler mesafe, bürokrasi, yetersiz iletişim araçları ya da coğrafi engeller yüzünden karar alıcılara geç ulaştığında önemli fırsatlar kaçırılmaktadır.

Havacılık teknolojisinin gelişme hızı İngiliz donanmasının Şubat 1915 yılında tekrar Çanakkale'ye gelişinden 9 Ocak 1916'daki son çekilmeye kadar olan kısa süreçte dahi takip edilebilmektedir. Bir yıldan kısa bir sürede iki tarafın da havacılık ekipmanlarında iyileşmeler ve teknolojik yenilikler sonucunda daha kapsamlı görevler icra edilmeye başlanmıştır. Bu sürecin başında narin uçaklarla fotoğraf ve atış tanzim görevleri yapılmaya çalışılırken sonlara doğru bombardıman, savaş hava devriyesi ve av-önleme uçuşları gibi görevlerin yapıldığı görülmektedir.

Uçaktan atılan ilk torpidonun muharebede kullanımı, o güne kadar havadan atılan en büyük bombanın muharebede kullanımı, havadan yapılan atış tanziminin ilk muharebe kullanımı, havadan çekilen fotoğraflarla hazırlanan haritaların dünyadaki ilk örnekleri ve hava unsurlarının ilk defa psikolojik harpte kullanımı gibi ilkler Çanakkale muharebelerini konu alan bölgenin üzerinde gerçekleşmiştir. Bu anlamda bölgede yaşananların dünya havacılığı açısından önemi vardır.

Türk Hava Kuvvetlerinin ve özellikle Deniz Havacılığının ilk teşkilatlanma ve muharebe tecrübelerinin büyük kısmı Çanakkale muharebelerinde edinilmesine gereken önemin verilmesi adına bu muharebelerde kullanılan meydanların ziyarete açılması ve ülke havacılığına katkı sağlamak üzere, tarihimizin bir parçası olan bu mekân, ekipman ve kişilerin yeni kuşaklara anlatılması için düzenlemeler yapılması gerekmektedir.

KAYNAKÇA

- Amirallik Dairesi Sekreterliği. Report Of The Committee Appointed To Investigate The Attacks Delivered On And The Enemy Defences Of The Dardanelles Straits. Londra: Amirallik Dairesi, Donanma Personel Dairesi, 1919.
- ASH, Eric A. Sir Frederick H. Sykes and the Air Revolution: 1912-1918. Alberta: The University of Calgary, 1995.
- Aspinall-Oglander, General C. F. Büyük Harbin Tarihi Çanakkale Gelibolu Askeri Harekatı. Cilt I. İstanbul: Bayrak Matbaası, 2005.
- Avcı, Cenk. Çanakkale Cephesinde Hava Harekatı. Ankara: Genelkurmay Basım Evi, 2009.
- Broadbent, Harvey. «Completing the Story of the Gallipoli Campaign: Researching Turkish Archives for a More Comprehensive History.» *Jornal of the Society for Arym Historical Research* 85, 2007: 208-223.
- D, Bernard. «A Footnote to a Sideshow: The French Seaplane Squadron at the Dardanelles.» *Australian Society of WW1 Aero Historians*, 24 Mart 2019.
- . «Gunners Over Gallipoli.» *Aegean Air War*. 29 Ocak 2017. <https://aegeanairwar.com/articles/gunners-over-gallipoli> (erişildi: 12 29, 2024).
- Genel Kurmay Harp Dairesi Başkanlığı. Birinci Dünya Harbi Türk Hava Harekatı. Ankara: Genelkurmay Basımevi, 1969.
- Kannengiesser, Hans. Çanakkale Cehenneminde 500 Alman. İstanbul: Doğu Kitapevi, 2015.
- Kurt, Emin. «Yenilgiyi Gözlerden Saklamak: Gelibolu'nun Tahliyesinde İngiliz Hava Gücü Faaliyetleri.» *Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı*, no. 35 (2023): 22-46.
- Mumford, Ian. «A Small War, Gallipoli 1915. He Who is Above Sees All: An Early Use of Aerial Photography in Terrain Analysis.» *The Cartographic Journal* Vol. 38 No 2, Aralık 2001: 134-141.
- Oran, Soner. «Çanakkale Cephesinde Hava Harekatı ve Safhaları.» *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, no. S51 (2013): 653-678.
- Roberts, Chris. «Command and Control of Fire Support at Anzac.» *Journal of Australian Artillery Historical Company* No 90, Bahar 2015.
- Shaw, Prof. Stanford J. The Ottoman Empire in World War I. Cilt II. Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2008.
- Speller, Ian. «In the Shadow of Gallipoli Amphibious Warfare in the Inter-War Period.» *Gallipoli - Making History*. Londra: Defence Studies Department. King's Collage, 2001.
- Stevens, B. D. «Naval Support at Gallipoli.» *Australian Defence Journal* No. 117 , Mart/Nisan 1996: 56-63.
- Stevens, Dr David. «Naval Gunfire Support at Gallipoli.» *Journal of the Royal Australian Artillery Historical Company* No 90, Eylül 2015.
- Uyar, Mesut, ve Edward J. ERICKSON. Osmanlı Askeri Tarihi. İstanbul: Türkiye İş Bankası, 2020.
- Wolf, Klaus. Gelibolu 1915 Birinci Dünya Harbi'nde Alman-Türk Askeri İttifakı. Düzenleyen: Eşref Bengi Özbilen . İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2014.
- Yalçın, Osman. «Çanakkale Cephesinde Türk Hava Harekatı.» *Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı*, no. 18 (2015): 349-383.
- Yılmaz, Bülent. Çanakkale Hava Savaşları. Ankara: Milsoft, 2005.