

## KAN DENİZİNE YUKARIDAN BAKMAK: 25 NİSAN ÇIKARMASINDA İTİLAFLI HAVA GÜCÜ FAALİYETLERİ

### OVERLOOKING THE SEA OF BLOOD: ALLIED AIR FORCE ACTIVITIES AT THE APRIL 25 LANDING

**Emin KURT\***

#### Makale Bilgisi

Başvuru: 24 Mart 2022

Kabul: 26 Aralık 2022

#### Article Info

Received: March, 24, 2022

Accepted: December, 26, 2022

#### Öz

*Çanakkale Savaşı, Türk tarih incelemelerinde olduğu kadar dünya askeri tarih incelemelerinde en çok araştırma yapılan savaşlardan birisidir. Savaşın hemen hemen her boyutu ayrı ayrı incelendi. Çanakkale Savaşı'na duyulan bu ilgi ve geniş literatürün aksine incelenmeyi gözlerden uzak kalan konu savaşın havacılık boyutu oldu. Çanakkale Savaşı hava faaliyetlerini incelen çalışmalar bir elin parmaklarını geçmedi ve ne yazık ki konuya Türk perspektif ve Türk kaynaklarından bakmaktan ileriye gidemedi.*

*Bilinenin aksine Çanakkale Savaşı yoğun bir hava harekâtına sahne oldu. Türk havacılarının Birinci Dünya Savaşı sırasında görev aldığı ilk cephe Çanakkale Cephesi olurken, ilk operatif hava birliği olan 1. Tayyare Bölüğü, Çanakkale Cephesi'nde kuruldu. İtilaf Devletleri de Çanakkale'de büyük denebilecek bir hava gücü bulundurdu.*

*18 Mart 1915'te İtilaf Donanmasının Çanakkale Boğazı'nı geçememesi üzerine, çatışmalar müşterek bir harekâta evrilirken, bölgedeki İtilaf hava gücü de sayı olarak artırıldı. Harp sahasına gelen ilk İtilaf hava gücünü barındıran Ark Royal uçak gemisine uçak takviyesi yapılırken, İngiliz Donanma Hava Servisine bağlı 3. Filo'da bölgede konuşlandırıldı. Bu hava gücü daha sonra Fransız deniz uçakları ile takviye edildi.*

*İngiliz havacılar 25 Nisan 1915 çıkarmasında kan denizinin üzerinde uçtuklarını ifade ettiler. Yüksekten ve geniş bakış açısından yaşanan kıyametin canlı tanıkları oldular. Bu çalışmada 25 Nisan çıkarması öncesinde İtilaf hava gücünün artırılmasına yönelik gayretlere ve çıkarma günü İtilaf hava gücünün faaliyetlerine*

---

\* Dr. (E) Hv.Alb., MSÜ Misafir Öğretin Görevlisi; eminkurt1971@gmail.com; ORCID: 0000-0003-1252-957X; İzmir-Türkiye.

odaklanılacaktır. Konu İngiliz ve Türk arşiv kaynakları ve dönemin şahitlerinin anıları ile karşılaştırmalı incelenerek, İtilaf hava gücünün çıkarma anındaki etkinliği ortaya konulmaya çalışılacaktır.

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

#### **Abstract**

*The Battle of Gallipoli is one of the most researched wars in world military history studies as well as in Turkish history studies. Almost every aspect of the war was examined separately. In addition to studies examining naval warfare and land warfare separately, it is possible to find studies examining the participants of the war, each battle separately, and even the region. Contrary to this interest in the Dardanelles War and the extensive literature, the subject that remained unnoticed was the aviation dimension of the war. Studies examining the air activities of the Dardanelles War did not pass the fingers of one hand, and unfortunately, they could not go beyond looking at the subject from the Turkish perspective and Turkish sources.*

*Contrary to what is known, the Battle of Çanakkale witnessed an intense air campaign. While the first front where Turkish aviators took part in the First World War was the Çanakkale Front, the 1st Aircraft Division, the first operative air unit, was established in the Çanakkale Front. The Entente Powers also had an air power that could be called a large one in Çanakkale. Instead of the British Flying Corps (RFC) troops, the British Naval Air Service (Royal Navy Air Service -RNAS) troops and the French air force took part in the front.*

*After the Entente's fleet did not pass the Dardanelles on March 18, 1915, the conflicts evolved into a joint operation, and the number of the Allied air force in the region was increased. While aircraft reinforcements were added to the Ark Royal aircraft carrier, which was the first Allied air force to arrive on the battlefield, the 3rd Squadron of the British Naval Air Service was deployed in the shade. This air force was later reinforced by French seaplanes.*

*British aviators stated that they were flying over a sea of blood in the 25 April 1915 landing. They became the living witnesses of the outfit, which was experienced from a high and wide perspective. This study will focus on the efforts to increase the Allied air power before the 25 April landing and the activities of the Entente air power on the day of the landing. The subject will be analyzed comparatively with the British and Turkish archive sources and the memories of the witnesses of the period, and the effectiveness of the Allied air power at the time of landing will be tried to be revealed.*

**Keywords:** Gallipoli War, Aircraft, Airplane, Ark Royal, Air Force

## Giriş

Çanakkale’de ilk uçak konuşlandıran taraf Türkler oldu. Avrupa’da savaşın başlamasından ve Osmanlı Devleti’nin Seferberlik ilanından hemen sonra, 16 Ağustos 1914 tarihinde Çanakkale’ye bir uçak gönderileceği bildirildi.<sup>1</sup> Uçağın inebilmesi için bir alan ve korunması için bir hangar hazırlanması emri de verildi.<sup>2</sup> Ertesi gün bir uçak, uçarak Çanakkale’ye ulaştı. Nieuport VI tipi tek kişilik deniz uçağı Pilot Üsteğmen Fazıl’ın idaresindeydi.<sup>3</sup> Üsteğmen Fazıl, ilk keşif uçuşu 5 Eylül 1914 tarihinde yapabildi.<sup>4</sup> 19 Ekim tarihine kadar dört uçuş daha yapıldı.<sup>5</sup> Aynı gün iki kişilik Nieuport VII deniz uçağı, Deniz Pilot Yüzbaşı Savmi (Uçan) idaresinde Çanakkale’ye doğru yola çıktı.<sup>6</sup> Uçak, Şarköy’e yaklaştığında Pilot Yüzbaşı Savmi motorda yağ kalmadığını tespit etti ve denize mecburi iniş yaptı. Yirmi dört saat boyunca uçak içinde ve denizde bir teknenin geçmesini bekledi.<sup>7</sup> Müstahkem Mevki Komutanlığı Harp Ceridelerine göre iki kişilik Nieuport VII

<sup>1</sup> Genelkurmay Başkanlığı, *Çanakkale Muharebelerinde Müstahkem Mevki Cerideleri*, (02.08.1914-02.11.1914), C. I, Genelkurmay Basımevi, Ankara 2019, s. 75. Bundan sonraki atıflarda “*Müstahkem Mevki Cerideleri*, C. I” kısaltması ile kullanılacaktır.

<sup>2</sup> Gnkur. Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Daire Başkanlığı Arşivi (ATASE), Birinci Dünya Harbi Koleksiyonu (BDH), Klasör (K): 4669, Dosya (D)9: H-1, Fihrist (F): 1-47; Genelkurmay Başkanlığı, *Birinci Dünya Savaşı’nda Çanakkale Cephesi (Haziran 1914-25 Nisan 1915)*, V. C. I. Kitap, Genelkurmay Basımevi, Ankara 2012, s. 25. Bundan sonraki atıflarda; “*Çanakkale Cephesi, I. Kitap*” ismiyle kısaltılmış olarak kullanılacaktır.

<sup>3</sup> ATASE, BDH; K: 4669, D: H-1, F: 1-49. Emin Kurt, “Seferberlikten Deniz Zaferine Çanakkale’de Uzakları Görme Çabası: Osmanlı’nın Havadan Keşif Gözetleme Harekâtı”, Ed. Barış Borlat, *105. Yılında Çanakkale Muharebelerine Bakış*, Kültür ve Turizm Bakanlığı, Ankara 2020, s. 78. Şerafettin Zeyrek, ilk deniz uçağının 3 Ağustos 1914 tarihinde, ikincisinin ise 25 Aralık 1914 tarihinde gönderildiği bilgisini vermektedir. Şerafettin Zeyrek, “Çanakkale Savaşlarında Hava Gücü ve Hava Savaşları”, *Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı*, Yıl: 1, 2003, S. 1, s. 135. Deniz uçağının Çanakkale’ye gelişi ve konuşlandığı yer, Çanakkale İngiliz Elçiliğinde Konsolos Yardımcısı olarak görev yapan ve aslında Türk kuvvetleri hakkında casusluk yapan Charles Palmer tarafından gözlemlenmiş ve İngiliz Donanmasına rapor edilmiştir. Hugh Dolan, *Gelibolu Çıkarmalarının Anlatılmamış Öyküsü 36 Gün*, Türkiye İş Bankası Kültür Yay., İstanbul 2020, s.6, 7.

<sup>4</sup> Yavuz Kansu, Sermet Şenöz, Yılmaz Öztuna, *Havacılık Tarihinde Türkler*, C. I, Hv.K.K.lığı Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Etimesgut 2006, s. 172; Genelkurmay Başkanlığı, *Birinci Dünya Harbi, IX. Cilt, Türk Hava Harekâtı*, Gnkur. Basımevi, Ankara 1969, s. 25. Bu eser bundan sonraki atıflarda “*Hava Harekâtı*” kısaltması ile kullanılacaktır. Ahmet Esenkaya, “Çanakkale Savaşı’nda Türk-Alman Birlikteliği”, *Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı Dergisi*, S. 6-7, 2008, s. 15-42; Zeyrek, a.g.m., s.135.

<sup>5</sup> Kurt, a.g.m., s.79-80.

<sup>6</sup> Uçağın Çanakkale’ye ulaştığı bilgisinin alınmaması üzerine Ayastefanos Tayyare Mektebi tarafından uçağın gelip gelmediği Müstahkem Mevki Komutanlığından sorulmuştur. *Müstahkem Mevki Cerideleri*, C. I, s. 226. Şerafettin Zeyrek, uçağın 25 Aralık’ta Çanakkale’ye ulaştığı bilgisini vermektedir. Zeyrek, a.g.m., s. 135.

<sup>7</sup> Kansu, vd., a.g.e., C. I, s.173; Ajun Kurter, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi*, C. II, 1916-1916, Hv.K. Basımevi, Ankara 2009, s. 25; Mazlum Keyüsk, *Türk Havacılık Tarihi, 1914-1916, İkinci Kitap Birinci Cilt*, Hava Basımevi, Eskişehir 1951, s. 27; *Çanakkale Cephesi*, s. 25.

deniz uçağı 21 Ekim 1914 günü uçarak Çanakkale'ye ulaştı.<sup>8</sup> 5 Kasım 1914 günü öğle saatlerinde iki kişilik Nieuport VII deniz uçağı tecrübe uçuşuna çıktı. Başarıyla birkaç defa Çanakkale üzerinde dolaştıktan sonra hangara ineceği sırada şiddetli bir hava akımına tutularak devrildi ve Köse Burnu'nda hangarın önünde denize battı. Hasara uğrayan uçağın tamiri için gerekli malzeme ve araçlar Harbiye Nezareti'nden talep edildi.<sup>9</sup> İkinci uçağın da bu kaza ile görev yapamaz duruma gelmesi sonucu Çanakkale cephesinde kullanılabilecek uçak kalmamış oldu. İki kişilik Nieuport VII deniz uçağının, Çanakkale'de tamir edilemeyeceğinin anlaşılmasından sonra, görev yapacak durumda olmayan tek kişilik deniz uçağı ile birlikte 11 Ocak 1915 tarihinde İstanbul'a gönderildi.<sup>10</sup>

5 Kasım tarihinden itibaren Çanakkale'de görev yapacak uçak kalmadı. Bu gerçeğe rağmen Türkiye'de yapılan doktora seviyesi bir akademik çalışmada, 25 Kasım 1914 tarihinden Şubat 1916 tarihine kadar, hemen her gün sabah ve akşam olmak üzere günde iki keşif uçuşu yapıldığına dair bilgi bulunmaktadır. İşin ilginç tarafı bu bilgilerin askeri arşiv belgelerine dayandırılmasıdır.<sup>11</sup>

12 Ocak 1915 tarihinde Çanakkale'ye iki uçak gönderildi. Gönderilen uçaklardan birisi Bleriot XI-2 modeli bir uçak iken diğeri uçuş yeteneğine sahip olmayan, pilot eğitimi için sadece pist üzerinde sıçramalar yapabilen bir uçaktı.<sup>12</sup> Bleriot XI-2 uçağının pilotluğunu yapan Pilot Teğmen Mehmet Cemal, 20 Ocak'tan itibaren keşif uçuşlarına başladı.<sup>13</sup> 18 Mart saldırısına kadar Türk keşif uçuşları bu tek uçak ile yapıldı.

<sup>8</sup> *Müstahkem Mevki Cerideleri*, C. I, s. 227.

<sup>9</sup> *ATASE, BDH*; K:4669, D:H-3, F:1-85; Genelkurmay Başkanlığı, *Çanakkale Muharebelerinde Müstahkem Mevki Cerideleri*, (02.11.1914-25.02.1915), C. II, Genelkurmay Basımevi, Ankara 2019, s. 11. Bundan sonraki atflarda "*Müstahkem Mevki Cerideleri*, C. II" kısaltması ile kullanılacaktır.

<sup>10</sup> *ATASE, BDH*; K: 4669, D: H-12, F: 1-16; *Müstahkem Mevki Cerideleri*, C. II, s. 131.

<sup>11</sup> Davud Kapucu, *Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Harbi'nde Hava Harp Gücü Ve Faaliyetleri (1914-1918)*, Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara 2019, s. 71-111. Örnek olarak 19 Ocak 1915 tarihine ait olmak üzere: "19 Ocak 1915 akşamı yapılan hava keşfinde; bir İngiliz denizaltısının Sarutepe açıklarında, bir İngiliz torpidobotunun Gökçeada'nın güneydoğusunda bulunan buluşma noktası açıklarında, İngilizlere ait bir denizaltı ve bir torpidobotun boğaz açıklarında olduğu görülmüştür. Ayrıca, iki İngiliz nakliye gemisi, beş İngiliz torpidobotu, dört Fransız torpidobotu ile iki Fransız denizaltısının Bozcaada'nın kuzeyinde olduğu tespit edilmiştir. İlave olarak, iki İngiliz kruvazöründen birinin Midilli istikametinden Bozcaada'nın kuzeyine gelirken, diğerinin ise Midilli istikametine gittiği rapor edilmiştir." İfadelerine yer verilmiştir. Kapucu, *a.g.t.*, s. 100. Halbuki 19 Ocak 1915 tarihinde Çanakkale'de Türk uçağı yoktur. Yapılan incelemede tayyare keşif raporu olarak algılanan raporların kıyı gözetleme postalarına ait raporlar olduğu tespit edilmiştir.

<sup>12</sup> *ATASE, BDH*; K: 4669, D: H-12, F: 1-17. *Müstahkem Mevki Cerideleri*, C. II, s. 133. Bazı akademik araştırmalarda söz konusu belgeye atıf yapılarak uçağın Çanakkale'ye geldiği bilgisi verilmektedir. Enis Şahin, "Kronolojik Çanakkale Savaşları Tarihi (3 Kasım 1914-9 Ocak 1916)", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, Yıl: 2009, C. 25, S. 73, s. 112.

<sup>13</sup> *Çanakkale Cephesi, I. Kitap*, s. 27; *Müstahkem Mevki Cerideleri*, C. II, s. 154, 155; *ATASE, BDH*; K: 4669, D: H-12, F: 1-27.

İtilaf Devletleri'nin Çanakkale'deki ilk hava gücünü barındıran Ark Royal, 17 Şubat 1915 günü saat 06.10'da Bozcaada'ya ulaştı.<sup>14</sup> Gemi içeriğinde ikisi kara altısı deniz uçağı olmak üzere sekiz uçak bulunuyordu.<sup>15</sup> Bozcaada'da uygun iniş alanı bulunmadığı için kara uçakları 18 Mart sonrasına kadar kullanılamazken, deniz uçakları aynı gün görev uçuşlarına başladı. Seferberliğin başlangıcından 17 Mart 1915 gecesine kadar Türk uçakları 13 keşif uçuşu yaparken, İngiliz uçakları tarafından 26 uçuş yapıldı. İngiliz havacılar bu uçuşlarda keşif, ateş yönlendirme ve bombardıman görevleri yaptı.<sup>16</sup>

17 Mart günü, İstanbul'dan gönderilen bir uçağın Çanakkale'ye ulaşması ile Türklerin uçak sayısı ikiye yükseldi. İtilaf tarafı ise 5 Mart tarihinde düşen bir uçak nedeniyle beş uçağa sahipti.<sup>17</sup> Bu sayısal üstünlüğe karşın 18 Mart deniz savaşı sırasında Türkler dört uçuş gerçekleştirirken, Ark Royal'in uçakları ancak iki uçuş yapabildi.<sup>18</sup>

#### Çıkarma Hazırlıkları (19 Mart – 24 Nisan 1915)

18 Mart boğaz savaşı her iki taraf içinde yıpratıcı oldu. Türk tarafı sayı olarak büyük kayıp vermemesine karşılık, ağır top cephanesinin yarısına

<sup>14</sup> AIR 2009/207/20/1, s. 2. Bazı Türk kaynaklarında Ark Royal'in 16 Şubat'ta Çanakkale'ye ulaştığı bilgisi yer almaktadır. Sterling Michael Pavelec, *Airpower Over Gallipoli 1915-1916*, Naval Institute Press, Annapolis, Maryland 2020, s. 34; Cenk Avcı, *Çanakkale Cephesi'nde Hava Savaşları*, Gnkur, Basımevi, Ankara 2009, s. 17; *Türk Hava Kuvvetleri, a.g.e.*, s. 215; Kansu, vd., *a.g.e.*, C. I, s. 190-192. Enis Şahin, Ark Royal'in Çanakkale'ye ulaşması ile birlikte İtilaf hava gücünün ulaştığı uçak sayısı hakkında abartılı şu bilgilere yer vermektedir: "İngilizler 25 kara uçağı, Fransızlar 8 kara, 2 de deniz uçağı kullanma avantajına sahip olmuşlardı. Müttefik kuvvetler ana gemilerindeki 12 uçakla birlikte toplam sayı 42'ye ulaşmıştı." Şahin, a.g.m., s. 115.

<sup>15</sup> H. A. Jones, *The War in the Air: Being the Story of The Part Played in the Great War by the Royal Air Force*, vol. II, Clarendon Press, Oxford 1928, s. 10. Bazı eserlerde Ark Royal'de beş deniz uçağı bulunduğu bilgisi verilmektedir. Keyüsk, *a.g.e.*, s. 63. Bazı eserlerde Ark Royal ile birlikte Sopwith Schneider modeli dört kara uçağının geldiği bilgisi verilmektedir. Avcı, *a.g.e.*, s. 17. Zafer Toprak, model belirtmeden Ark Royal'in iki kara ve beş deniz uçağına sahip olduğunu yazmaktadır. Zafer Toprak, "Bir Çağa Damgasını Vuran Savaş: Çanakkale Harbi", Haluk Oral, *Arıburnu 1915, Çanakkale Savaşı'ndan Belgesel Öyküler*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2007, s. 11-35. Alptekin Tartıcı, Ark Royal'in dört uçağı olduğunu ve Çanakkale'ye gelir gelmez dördünün de uçuş denemesi yaptığını iddia etmektedir. Alptekin Tartıcı, "Çanakkale Muharebelerindeki Hava Harekâtının Askeri Stratejiye Etkileri", *Stratejik Bakış, Arel USAM e-Dergi*, C. 1, S. 4, Nisan 2021, s. 33-38. Erdal Korkmaz, hazırladığı makalenin 145. Sayfasında Ark Royal'in uçak sayı ve tiplerini doğru aktarırken bir sonraki sayfa da takip eden paragrafta, Ark Royal'in beş deniz uçağına sahip olduğunu belirtmektedir. Erdal Korkmaz, "Çanakkale Muharebeleri Ekskeninde Tarafların Hava Güçlerinin Analizi", *On Beşinci Askerî Tarih Sempozyumu Bildirileri, (21-27 Mart 2015)*, Genelkurmay Basımevi, Ankara, s. 145-146.

<sup>16</sup> Kurt, a.g.m., s.92.

<sup>17</sup> Aynı yer.

<sup>18</sup> Kurt, a.g.m., s. 96.

yakınıni sarf etti. İtilaf Devletleri, üç gemisini kaybetti, üç gemisi de uzun onarım gerektirecek şekilde ağır hasar aldı.<sup>19</sup> Boğazdaki mayınların durumunun belirsizliği sebebiyle tek başına donanmanın yapacağı ikinci bir deniz harekâtına sıcak bakılmıyordu.

Savaş ne yöne evrilirse evrilsin; bu belirsizlik içinde gerçek ve belli olan tek şey her iki tarafında hava gücüne olan bağlılığıydı. Bu sebeple hem Türkler hem de İtilaf Devletleri boğazdaki hava güçlerini nitelik ve nicelik olarak arttırma gayretine girdi.

Çanakkale’de Birleşik Donanma’nın bombardımanı devam ederken ve Ark Royal’in uçaklarının, gemilerin boğazı geçememe durumunda değerlendirilecek bir kara harekâtını desteklemesinin güç olduğu anlaşıldı. Fransa’daki İngiliz Kraliyet Uçan Kolordu (Royal Flying Corps-RFC) filolarının Çanakkale’de görevlendirilmesi kabul edilmedi ve Çanakkale’ye donanma uçak filo ve balonlarının gönderilmesine karar verildi. Bu kapsamda Kraliyet Donanma Hava Servisi (Royal Navy Air Service-RNAS) 3. Filo ve Manica balon gemisi Çanakkale’ye gönderildi.

### Ark Royal’e Uçak Takviyesi

Ark Royal’in sahip olduğu deniz uçaklarının yetenekleri ve harekâta verdikleri katkı hiçbir zaman yeterli görülmedi. Çanakkale’deki harekâtın deniz operasyonundan bir kara harekâtına evrildiği günlerde Ark Royal’in takviyesi gündeme geldi. Ark Royal, 5 Nisan’da bir, 9 Nisan’da iki uçak ile takviye edilerek, uçak sayısı sekize çıkartıldı.<sup>20</sup>

### 3. Filo

Kraliyet Deniz Hava Servisi filolarından, Avrupa Batı Cephesinde görev yapan 3. Filo’nun Çanakkale’ye gönderilmesine karar verildi. Filo, en maceracı ve en iyi eğitilmiş pilotların yer aldığı bir birlikti. Çanakkale Boğazı’ndan uçak çıkışı gelince, filo Dunkirk’ten Dover’a çekildi ve 3. Filo olarak isimlendirildi.<sup>21</sup>

<sup>19</sup> İngiliz uçaklarının Çanakkale Boğazı’nın mayından temizlendiğine dair rapor verdiği günümüzde Türk tarih yazımında kabul edilmiş ve tartışılmaz bir olgu halini almıştır. Ancak yapılan araştırmada İngiliz uçaklarının bu yönde bir rapor vermedikleri tespit edilmiştir. Ayrıntılı bilgi için bk.: Emin Kurt, “Çanakkale Deniz Savaşı’nın Kapanmayan Hesabı: Türk Mayınları ve İngiliz Uçakları”, *Çanakkale Araştırmaları Türk Yılı*, Yıl:20, S. 32, Bahar 2022, s. 193-213.

<sup>20</sup> TNA, AIR 1/661/17/122/641, *Ark Royal Report on Operations 11.4.15 to 5.5.15*, içerisinde yer alan 11 Nisan 1915 tarihli rapor, s. 2.

<sup>21</sup> Birinci Dünya Savaşı başladığında Filo Komutanı Samson yönetimindeki birlik, 27 Ağustos 1914’te, Ostend kasabasını işgal edecek deniz piyadesi tugayıyla çalışmak üzere İngiltere’den uçtu. Bu görev birliğe denizaşırı ülkelere giden Kraliyet Donanma Hava Servisi birliği olma unvanını kazandı. Birlik, 1 Eylül 1914’te İngiltere’yi Zeplin saldırılarına karşı korumak amacıyla Dunkirk’e intikal etti. 8 Ekim’de filodaki Pilot Teğmen Marix, Düsseldorf’a düzenlediği hava saldırısında bir Zeplin’i hangarında yok etti. Aynı gün Uçuş Komutanı Spenser Gray,

Filo Komutanı Samson, Marsilya'da 10 yeni Fransız Farman uçağı aldı ve gemi ile 23 Mart'ta, Bozcaada'ya vardı.<sup>22</sup> Bozcaada'da bir hava meydanı hazırlanmıştı. 3. Filo, 22 uçağına sahip olarak Bozcaada'da göreve başladı.<sup>23</sup> İlk uçuş 28 Mart'ta yapıldı<sup>24</sup> ve ardından filonun uçakları, 25 Nisan'a kadar mümkün olduğunca yarımadanın üzerindeydi.<sup>25</sup>

Hemen hemen bütün İngiliz kaynakları 3. Filo'nun pilot ve uçak ihtiyacı olduğunu yazmasına karşılık, filo personelinin “vazifelerini uçuşlarda öğrenen birtakım gönüllüler” olduklarından bahsetmektedir. Belki sahip oldukları pilot ve uçak sayısı hem Çanakkale'deki hem de İngiltere'deki yetkilileri tatmin etmemiş olabilir ama Türklerle karşılaştırıldığında durumları hiç de içler acısı değildi. Hele ki pilotları, görevlerini uçararak öğrenecek kadar acemi hiç değildi.

### Manica Balon Gemisi

27 Mart'ta İngiltere'den denize açılan Manica Balon gemisi<sup>26</sup>, 9 Nisan'da Mondros limanına ulaştı.<sup>27</sup> Filo Komutanı J.D. Mackworth,<sup>28</sup> Manica'nın

---

Köln'deki Zeplin hangarlarına saldırdı. Sis nedeniyle bulamadığı Zeplin hangarları yerine ana tren istasyonunu bombaladı. Dunkirk'teki üssünden, savaşın zorlu ve dalgalı ilk günlerinde, filo hem uçaklarla hem de zırhlı araçlarla birçok macera yaşadı. Jones, *a.g.e.*, C. II, s. 23-24.

<sup>22</sup> Çanakkale Hava Savaşını konu alan bazı kaynaklarda Samson'un 3. Filosunun 3 Mart 1915 tarihinde Bozcaada'ya ulaştığı bilgisi hatalı olarak verilmektedir. Pavelec, *a.g.e.*, s. 29. Muhammet Erat ise 3. Filonun 24 Mart'a Çanakkale'ye ulaştığını bildirmektedir. Muhammet Erat, “Çanakkale Cephesi'nde Türk Hava Harekâtı”, *Havacılık Tarihi Sempozyumu Bildirileri, 1911-1923*, Hava Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı, Ankara 2015, s. 88.

<sup>23</sup> Samson'un filosunun sahip olduğu uçak sayısı hakkında farklı kaynaklar farklı bilgiler vermektedir. Örnek olarak, emekli Albay A. Thomazi; “*Bozcaada'da mart sonunda Binbaşı Samson'un komutasında 20 kara uçağı, 11 pilot ve 100 personelden oluşan havacılık merkezi kuruldu. Bunların çoğu orta değerde uçaklar olup, bir kısmı havalanamıyor, bazıları gözetleyici taşıyamıyor ve hizmet yapamıyordu. Donatım henüz tamam değil, uzman personel eksikti.*” bilgisini vermektedir. A. Thomazi, *Çanakkale Deniz Savaşı*, çev. Hüseyin Işık, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1997, s. 50. Saunders ise 18 uçağı olduğunu belirtmektedir. George Saunders (1944), *Per Ardua, The Rise Of British Air Power 1911-1939*, Oxford University Press, London 1994, s.65. Muhammet Erat, 18 uçak bulunduğunu belirtirken bir sonraki paragrafta 30 uçak getirdiğinden bahsederek kendi içinde çelişkiye düşmektedir. Erat, *a.g.m.*, s. 88.

<sup>24</sup> Bazı kaynaklar 3. Filonun 27 Mart tarihinde göreve hazır olduğu bilgisini vermektedir. Pavelec, *a.g.e.*, s. 29.

<sup>25</sup> Saunders, *a.g.e.*, s. 65.

<sup>26</sup> Manica havacılık tarihinin ilk uçurtma balonu gemisi olarak tarihe geçti. Gemi, 3.500 ton ağırlığında ve tek uskurluydu. 11 Knot hız yapabiliyordu. Manica, balon operasyonlarını desteklemek üzere 28.000 feet küp kapasiteli Drachen tipi bir balon taşıyacak, 200 hidrojen silindiri ve buna ek olarak gaz üretimi ve diğer teçhizat için ambar bulunacak şekilde tadilata uğradı. Gemi mürettebatı altı balon subayı ve 83 denizciden ibaretti. O tarihlerde İngiltere'de sadece 30 eğitimli balon subayı vardı ve bunların çoğunluğu İngiltere uçaksavar birliklerinin gönüllülerinden oluşmuştu.

<sup>27</sup> Enis Şahin, Manica'nın 22 Mart tarihinde Çanakkale'ye geldiği bilgisini vermektedir. Şahin, *a.g.m.*, s.125.

<sup>28</sup> Turgut Turhan, Manica'nın komutanının “Kaptan D.M. Mercalf” olduğunu iddia etmektedir. Turgut Turhan, “Çanakkale Savaşında Uçak (Taşıma) Gemileri ve Sabit Balonlar”, *Dünya Türkleri Birliği Sosyal Bilimler e-Dergisi*, C. 1, S. 1, Yıl: 2015, s. 347.

avantajları hakkında şunları söyledi: “Gözlem, birçok bakımdan uçaklardan elde edilenden daha aşağı değildir, iletişim kıyaslanamayacak kadar daha iyi ve daha güvenilirdir ve arıza ihtimali çok çok daha azdır.”<sup>29</sup>

Bu avantajlar çıkarma sonrası çok iyi kullanılacak ve balon, Türklere uçaklardan daha fazla zayıt verdirecekti.

### **Fransız Deniz Uçak Müfrezesi**

Çanakkale Boğazı'ndaki operasyonları destekleyecek Fransız deniz uçaklarından ilki İngiliz uçak taşıma gemisi Aenne Rickmers'e<sup>30</sup> yüklendi. Gemi, Akdeniz'deki en büyük Osmanlı limanı İzmir'i bombalayan Komiral Richard Peirse komutasındaki küçük bir deniz kuvvetine katılacaktı. Aenne Rickmers, Peirse'nin deniz filosuna 6 Mart'ta katıldı. Sadece bir Nieuport görev yapabilecek durumdaydı, diğeri arızalıydı. Amiral, havacıardan İzmir'e yapılan bombardmanın ne tür bir hasar verdiğini ve Türkler tarafından batırılan iki geminin limanın girişini bloke edip etmediğinin gözlemlenmesini istedi. Ancak 9 Mart'ta keşif yapılabilirdi. Ardından 11 Mart sabahı erken saatlerde Aenne Rickmers, Demirhisar torpidosu tarafından torpillendi ve gemi Bozcaada'ya çekildi.

18 Mart günü Aenne Rickmers ve içerisindeki deniz uçakları Bozcaada'da yatarken, diğeri bir uçak taşıyıcı gemi olan Rabenfels<sup>31</sup>, Çanakkale'ye yola çıkmalı üç gün olmuştu. Bu yaşanan gelişmeler sonucu Fransız deniz havacıları 18 Mart Deniz Savaşı'nda görev almadılar.

Rabenfels, üç Nieuport deniz uçağı ve üç pilotu ile 22 Mart öğleden sonra Limni adasının Mondros limanına ulaştı. Kısa süreli İzmir önlerinde görev yapan gemi, 1 Nisan'da Bozcaada'ya geldi, N11 ile N17 numaralı Nieuport deniz uçakları burada karaya çıkartılarak bir Fransız Deniz Uçak Müfrezesi teşkil edildi. Müfrezenin komutanlığını 33 yaşında bir Teğmen olan Louis Marie Jules Barthelemy de Saizieu üstlendi.

Fransız Deniz Uçak Müfrezesi, Bozcaada'da, Kraliyet Deniz Hava Servisi 3. Filosu'nun 500 metre kuzeybatısında sahilde konuşlandırıldı. Uçakların konuşlandığı koy denize karşı bir korumaya sahip değildi, kumluk olan sahili

<sup>29</sup> Jones, *a.g.e.*, C. II, s.33-34.

<sup>30</sup> Alman ticaret gemisi olan Aenne Rickmers, İngilizler tarafından ele geçirildikten sonra uçak taşıyıcı gemiye dönüştürüldü. 5 Ağustos 1915'te İngiliz Donanmasına verildi ve Anne adını aldı. 1917'de kömür nakliye gemisine dönüştürüldü. 1922'de Yunanistan'a satılan gemi, Romanya ve Panama'ya satışının ardından 1958'de hurdaya çıkartıldı.

<sup>31</sup> Rabenfels de Alman gemisi olup İngilizler tarafından ele geçirildikten sonra fazla bir tadilat yapılmadan uçak taşıyıcı gemi olarak kullanılmıştır. Ağustos 1915'te adı Raven II olarak değiştirildi. 1918'de kömür nakliye gemisine dönüştürüldü. 1923'te Japonya'ya satılan gemi İkinci Dünya Savaşı sırasında 1945'te battı.



de alçak çalılarla kaplıydı. Fransız Deniz Hava Müfrezesi'nde yiyecek sıkıntısı vardı ve Filo Komutanı Yüzbaşı L'Escaille iki ay önce istenmesine rağmen verilmeyen kanvas barakaların yokluğundan şikâyet ediyordu.<sup>32</sup>

### Çıkarma Öncesi Tarafların Hava Gücü

Gelibolu yarımadasına yapılacak çıkarma öncesinde İtilaf Devletleri'nin Çanakkale önlerindeki hava gücü üç farklı birlikten oluşuyordu: Ark Royal uçak gemisinde; beş farklı tipte 10 uçak bulunuyordu. Son gelen iki uçak motor yağları gönderilmediği için uçamaz durumda olduğundan diğer sekiz uçak, bazılarının performansları beğenilmese de, göreve hazırды.

3. Filo'da; yedi farklı tipte toplam 22 uçak bulunuyordu. Birçok yabancı yazar, özellikle Samson'un anılarına dayanarak, bu uçak bolluğuna karşı sadece beş uçağın operasyonel kullanım için uygun olduğunu iddia etmektedir.

Manica Balon Gemisinde bir balon kullanıma hazır durumdaydı.

Fransız Deniz Uçak Müfrezesinin iki deniz uçağı göreve hazır durumdaydı.

İtilaf hava gücü toplam 34<sup>33</sup> uçak ve bir balona sahipti.

Türk hava gücünü oluşturan 1. Tayyare Bölüğünde ikisi Albatros B.I ve biri Rumpler B.I. modeli olmak üzere toplam üç uçak vardır. Ayrıntılara sahip olmamıza rağmen bu üç uçaktan sadece biri uçabilir durumdaydı. Birinci Dünya Savaşı boyunca Türk hava harekâtını anlatan resmi bir yayında; "*Çanakkale alanlarında üç kara ve bir deniz uçağından mürekkep bir tayyare*

<sup>32</sup> Bernard de Broglio, "Footnote To A Sideshow: The French Seaplane Squadron At The Dardanelles", *The '14-'18 Journal, Australian Society of WW1 Aero Historians*, vol. 1, 2019, s. 98-114.

<sup>33</sup> 25 Nisan çıkarması öncesi İtilaf Devletlerinin Çanakkale önlerindeki hava gücü ile ilgili olarak Türk kaynaklarında abartılı bilgiler bulunmaktadır. Bu bilgiler 42 uçaktan başlatıp 200 uçağı kadar artış göstermektedir. Ahmet Essenkaya, 9 Nisan itibariyle İngiliz ve Fransız uçaklarının toplam 36 sayısına ulaştığını belirtmektedir. Esenkaya, a.g.m., s. 76. Enis Şahin ise 18 Mart öncesi İtilaf Devletlerinin 42 uçağına sahipken Mayıs ayında aldıkları takviyeler ile 72 uçağına sahip olduklarını iddia etmektedir. Enis Şahin, "Kronolojik Çanakkale Savaşları Tarihi (3 Kasım 1914-9 Ocak 1916)" *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, Yıl: 2009, C. 25, S. 73, s. 115. Ceylin Yıldırım ise 42 uçak bulunduğundan bahsetmektedir. Yıldırım, a.g.m., s. 221. Çiğdem Şahin, 25 Nisan öncesine ait bir rakam vermezken, Temmuz 1915 sonu itibariyle İmroz'da yaklaşık 60 İngiliz uçağı, Bozcaada'da yaklaşık 20 Fransız uçağı bulunduğunu yazmıştır. Ceylin Yıldırım, "Birinci Dünya Harbi Ekseninde Çanakkale Muharebeleri'nde Hava Gücü", *100'üncü Yılında Çanakkale Zaferi Sempozyumu*, Ulusal Sempozyum 28-29 Nisan 2015, Harp Akademileri Komutanlığı, İstanbul, s. 197-239. Okan Gümüşdoğan ise sadece 18 kara uçağından bahsetmektedir. Okan Gümüşdoğan, "Çanakkale Savaşları'na Hava Harekâtlarının Etkisi", *Çanakkale 1915, Tarih, Edebiyat ve Sanat*, Mehdi İlhan, Mehmet Bulut, İbrahim G. Yumuşak (ed.), İstanbul Sahabattin Zaim Üniversitesi, İstanbul s. 343. Erdal Korkmaz, İtilaf hava gücünün 48 uçağına sahip olduğu iddiasındadır. Korkmaz, a.g.m., s. 145.

*bölüğü bulunuyordu.*<sup>34</sup> bilgisi bulunmasına karşılık; 24 Nisan akşamı Çanakkale’de Türklere ait deniz uçağı bulunmuyordu.<sup>35</sup>

18 Nisan karşılıklı hava alanlarına yapılan hava saldırılarına sahne oldu. İlk saldırı Türklere ait 1. Tayyare Bölüğü tarafından yapıldı ve Bozcaada’ki İngiliz hava alanı bombalandı.<sup>36</sup> Bu saldırıya karşılık olarak İngiliz 3. Filosu tarafından Çanakkale’deki Türk hava alanına öğleden önce ve sonra iki hava saldırısı düzenlendi.<sup>37</sup> Bu bombardımanlardan sonra 3. Filo günün devamında Bigalı köyü üzerinde bir keşif uçuşu yaptı. İki yeni ordugâh daha tespit edildi ve havadan yapılan gözlemde, beş yüz metre karelik bir alana yayılan çadır ve kulübelerin altı taburu barındırabilecek kapasitede olduğu belirlendi.<sup>38</sup>

20 Nisan’da Türk savunma hatlarını gösteren son harita güncellenerek basılı hale getirildi. Haritada, Türk siperleri, irtibat siperleri (zik-zak olarak yapılan), top hendekleri ve kaç adet top olduğu, yürüyüş yolları, tabyalar kısaca sahilleri çevreleyen tepelerden Alçitepe’ye kadar her türlü savunma unsuru gösterilmekteydi. Bu haritalar, Seddülbahir ve Arıburnu bölgesinde gemilerden yapılan keşif bilgileriyle, uçaklardan çekilen hava fotoğraflarının birleştirilmesi ile oluşturuldu. Genel karargâh tarafından hazırlanan bu haritalar, hava fotoğrafları ile sık aralıklarla güncellenerek İngilizlere önemli taktik istihbarat sağladı.<sup>39</sup>

<sup>34</sup> *Hava Harekâtı*, s.43. Alper Tartıcı, 18 Mart öncesi bölgedeki Türk uçak sayısının dörde yükseldiği bilgisini vermektedir. Tartıcı, a.g.m., s.35.

<sup>35</sup> 5 Temmuz günü Çanakkale’ye takviye olarak Alman Deniz Uçak Birliği geldi. Gotha WD.I modeli iki deniz uçağı ile birlikte Alman pilotlar ve bakım ekibi Çanakkale’ye ulaştı. Bu deniz uçakları, Çanakkale şehrinin kuzeyinde, Köse ve Nara burunları arasında kurulan, savaşın başında Türk deniz uçaklarının kullandığı istasyonda konuşlandırıldı. İstasyonda uçakların barınabilmesi için, kıyıda iki sundurma yapıldı. İstasyonda Alman pilotlar ve bakım ekibiyle, bir Türk hizmet bölüğü görev yapıyordu. Birlik taktik bakımından, Çanakkale Boğazı Deniz Komutanlığı’nın emrindeydi. Alman Deniz Uçak Birliği, bağımsız bir Alman birliğiydi ve Osmanlı askeri havacılık teşkilatı içinde yer almadı. 236 ve 237 Alman askeri numarasına sahip olan Gotha WD.I uçaklarında, Alman askeri tanıma işareti olan siyah demir haç vardı. Kurter, *a.g.e.*, C. II, s.150-151. Muhammet Erat, Gotha WD.II modeli beş silahlı uçağın Eylül ayı içinde Çanakkale’ye gelerek, Alman Deniz Uçak Birliğini kurdukları bilgisini vermektedir. Erat, a.g.m., s. 92.

<sup>36</sup> Kurter, *a.g.e.*, C. II, s.127. Başka bir Türk Kaynağında Hüseyin Sedat Bey’in bu keşfinin, Çanakkale Hava Meydanına yapılan İngiliz hava saldırısından sonra gerçekleştiği belirtilmektedir. *Hava Harekâtı*, s.41. Samson, anılarında meydana 16 librelik üç bomba atıldığından bahsetmektedir. Pavelec, *a.g.e.*, s. 48. 1. Tayyare Bölüğü’nün Bozcaada’ya gerçekleştirdiği hava harekâtı, 3. Kolordu tarafından bağlı birliklerine gönderilen harekât raporunda da yer bulmuştur. Bu raporda atılan bomba sayısı verilmeden Bozcaada’ya bombalar atıldığı ve uçağın yerden açılan topçu, makineli tüfek ve piyade ateşine maruz kaldığı belirtildi. Mustafa Kemal, *Arıburnu Muharebeleri Raporu*, Suat Akgül, Hülya Toker, Sema Demirtaş (Haz.), Genelkurmay Basımevi, Ankara 2011, s. 13.

<sup>37</sup> Dolan, *36 Gün*, s. 315; Pavelec, *a.g.e.*, s. 48; Kurter, *a.g.e.*, C. II, s. 127.

<sup>38</sup> Dolan, *36 Gün*, s. 316.

<sup>39</sup> Mehmet Kıbıl, “Çanakkale Muharebelerinde İngiliz Askeri İstihbarat Raporları”, *Vakanüvis, Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, Yıl: 5, S. 1, Bahar 2020, s. 281.

İngiliz uçaklarının açtığı yaralar ve yarattığı moral çöküntüsü Türk askerleri arasında yayılma eğilimi gösteriyordu. Tabip Yüzbaşı Avedis Cebeciyan, bir asker babası ile görüştü. Babanın anlattıkları yürek burkuyordu: “*Hava gemilerinin [uçakların] askerleri her şeyden ziyade dehşete getirdiğini ve bir askerin pederine 'Teyyareler oldukça eve döneceğimizi beklemeyin.' dediğini pederi nakleyledi. Demir çiviler attıklarını nakleylediler. 9 karış 1.200 kilo mermiler düştüğünü gözleri ile görenler nakleylediler.*”<sup>40</sup>

23 Nisan gününün Türk tarafı için acı bir gün olarak hatırlanmasına neden olacak elim bir olay yaşandı. 3. Filo uçakları ilk kez toplu halde göreve çıktı. Beş İngiliz uçağı toplu halde Maydos kasabasına hava saldırısı düzenledi ve limandaki tesislere 840 libre bomba attı. Maydos kasabası da vuruldu.<sup>41</sup> Depolar tüm ikinci boyu ve akşam da yanmaya devam ederken çıkan mantar biçimli duman ve alevler yukarıdan gelen tehdidin gücünü herkese gösteren bir uyarıydı. Göklerden gelen ölüm yağmuruna hiç alışıksız olmayan sivil iş gücü dağlara kaçtı.<sup>42</sup>

Filonun uçuş görevleri tüm öğleden sonra boyunca sürdü. Teğmen Butler, 29. Tümen’in ayak basacağı kıyılarda, yani Ertuğrul koyu, Tekke koyu, Morto koyu ve Eski Hisarlık üzerinde keşif uçuşu yaptı. Z sahili üzerinde de bir keşif uçuşu yapıldı ve 700 çadırı büyük bir ordugâhtaki çadır sayısının 50’ye düştüğünü bildirdi.<sup>43</sup>

Fransız MF98(T)<sup>44</sup> Filosu uzun süren yolcuğundan sonra Bozcaada’ya ulaştı. Birlik 3. Filo’nun kullanacağı hava meydanına konuşlandırılacaktı.<sup>45</sup>

24 Nisan 1915’te, çıkarmadan önceki son günde Samson’un filosu, Manica’nın balonuyla koordine edilen deniz bombardımanı sonucu Türk

<sup>40</sup> Avedis Cebeciyan, *Bir Ermeni Subayın Çanakkale ve Doğu Cephesi Günlüğü 1914-1918*, Aras Yay., İstanbul 2015, s. 65.

<sup>41</sup> Dolan, *36 Gün*, s. 365-366; Avcı, *a.g.e.*, s. 59. Türk kaynaklarına göre; bu olayda 19 kişi öldü. Beşi 72. Alay askeri iken diğer 14 kişi Rum ahaliden sivillerdi.

<sup>42</sup> Jones, *a.g.e.*, C. II, s.69; Dolan, *36 Gün*, s. 361.

<sup>43</sup> Dolan, *36 Gün*, s. 366.

<sup>44</sup> Filonun ismi kullandığı Maurice Farman uçaklarının kısaltmasından geliyordu. 98 rakamı ise Fransız hava gücünün 98. filosu olduğunu belirtmekteydi. Birinci Dünya Savaşı başında Fransız filoları kullandıkları uçak tiplerine göre sınıflandırılıyor ve isimlendiriliyordu. (T) harfi ise konuş meydanı olan Tenedos (Bozcaada)’u belirtiyordu. Turgut Turhan, filonun ismi ve görevi hakkında yanlış olarak şu bilgileri aktarmaktadır: “Bölgeye gönderilen hava araçları, Fransızların Escadrille MF 98 T uçakları ile tamamlanmıştı. Uçak tipini belirten ‘T’ harfi bile Bozcaada’nın Yunanca ismi olan ‘Tenedos’u anlatmak için seçilmişti. Ancak 98T’ler deniz değil, kara uçaklarıydı ve keşiflerde kullanılmıyordu.” Turgut Turhan, “Çanakkale Savaşında Uçak (Taşıma) Gemileri ve Sabit Balonlar”, *Dünya Türkleri Birliği Sosyal Bilimler e-Dergisi*, C. 1, S. 1, Yıl: 2015, s. 85.

<sup>45</sup> Yohann Hamy, “L’escadrille MF 98 T Au Coeur De La Bataille”, *Association Nationale Des Croix De Guerre Et De La Valeur Militaire*, No:324, Juin 2016, s. 14-16.

alayının dağılmasıyla oluşan yeni ordugâhları bulmak için kıyıların üzerinde dört keşif uçuşu yaptı. Z sahilinin güneyinde Perenova Vadisindeki zeytinlikte konuşlu Türk ordugâhlarından kalanlara yeni bombalar atıldı. Teğmen Butler, Pınariçi koyundan son bir dizi fotoğraf çekti, görüntüleri banyo etti ve kuryeyle Queen Elizabeth'deki Hamilton'a gönderdi.<sup>46</sup>

3. Filo'nun uçakları, çıkarmadan önceki 25 günün üç günü sert hava nedeniyle havalanamamış olsa da günde ortalama beş uçuş yapmıştı. Ayrıca üç farklı günde on uçuşla rekor kırılmıştı.<sup>47</sup> Filo Çanakkale'ye gelişinden beri 124 uçuş gerçekleştirmişti. Bunların 54'ü keşif uçuşu, 18 fotoğraf uçuşu oldu. Fotoğraflar askeri planlayıcılara Türklerin en net görüntüsünü verdi.<sup>48</sup>

Ark Royal, çıkarmadan önce Kabatepe'nin son bir keşfini yapmak için Pilot Teğmen Dunning ve rasit Teğmen Strain'i keşif uçuşuna gönderdi. Uçuş, motor arızası nedeniyle sadece yedi dakika sürdü. Daha sonra hava ve deniz şartları başka bir uçak görevlendirmesine izin vermedi.<sup>49</sup> Buna rağmen Ark Royal'in komutanı Clark-Hall, akşam saat 21.00'de Koramiral Thursby'e bir mesaj göndererek, Kabatepe'nin sakin olduğunu ve ateş eden veya denizden görünen hiçbir batarya olmadığını bildirdi.<sup>50</sup>

Edward J. Erickson, "Gelibolu Osmanlı Harekâtı" isimli çalışmasında çıkarmadan önceki son geceyi şu sözlerle okuyucusuna aktarmaktadır: "24 Nisan'ı 25 Nisan'a bağlayan gece sakin ve mehtaplıydı. Hafif meltem ve dalgalara rağmen, Türk nöbetçileri düşman gemilerini ve ara sıra da düşman uçaklarını duyabiliyorlardı."<sup>51</sup>

24 Nisan gecesi Türk nöbetçilerinin duymuş olabileceği Birleşik Donanma gemilerinin sesleri, şüphesiz ki bu çalışmanın kapsamı dışındadır. Ancak İtilaf hava gücü uçaklarının ara sıra gelen seslerini duymadıkları kesindir. Çünkü 24 Nisan'ı 25 Nisan'a bağlayan gece İtilaf hava gücü hiçbir uçuş yapmamıştır.<sup>52</sup>

### **Kan Denizine Yukarıdan Bakmak (25 Nisan 1915)**

Gelibolu yarımadasına yapılan çıkarma, Anzak Kolordusunun saat 04.20'de Arıburnu sahiline çıkışı ile başladı. Planlamada bu çıkarma

<sup>46</sup> Dolan, *36 Gün*, s. 371.

<sup>47</sup> Hugh Dolan, *Gallipoli Air War: The Unknown Story of the Fight for the Skies Over Gallipoli*, Macmillan 2013, s. 91.

<sup>48</sup> Dolan, *36 Gün*, s. 371.

<sup>49</sup> TNA, AIR 1/2099/207/20/7, Reports from HMS Ark Royal Feb-May 1915, s. 36. Bundan sonraki atıflarda "AIR 1/2099/207/20/7" kısaltması ile kullanılacaktır.

<sup>50</sup> Dolan, *36 Gün*, s. 374.

<sup>51</sup> Edward J. Erickson, *Gelibolu Osmanlı Harekâtı*, çev. Orhan Düz, İş Bankası Kültür Yay., İstanbul 2015, s. 105.

<sup>52</sup> Jones, *a.g.e.*, C. II, s.69; Dolan, *Air War*, s. 101-103.

noktasına “Z sahili” adı verilmişti. Çıkarmanın sürpriz saldırı şeklinde yapılması planlandı ve çıkarma öncesi topçu hazırlık atışı yapılmadı.

Bir saat sonra İngiliz 29. Tümeni'nin çıkarma noktalarına Birleşik Donanmanın kıyı yumuşatma ateşi başladı. İngiliz birlikleri; beş noktadan çıkarma yapacaktı. Çıkarma noktaları, doğudan batıya sıralandığında; Morto koyu (S sahili), Ertuğrul koyu (V sahili), Tekke koyu (W sahili), İkiz koyu (X sahili), ve Pınarıçi koyu (Y sahili) olarak belirlendi.

Çıkarma için bir oyalama, bir de gösteriş harekâtı planlandı. Fransız birlikleri Kumkale bölgesine çıkarma yaptı. Oyalama amaçlı yapılan bu çıkarmada; Anadolu sahilindeki Türk tümenlerinin oyalanması ve Gelibolu tarafına takviye gönderilmesinin önüne geçilmesi amaçlandı.

Gösteriş harekâtı ise İngiliz Kraliyet Deniz Tümeni tarafından Bolayır'da yapılan gösteriden ibaretti. Çıkarma yapılmadan Türklerde buraya da çıkarma yapılacağı düşüncesi oluşturulmaya çalışıldı.<sup>53</sup>

Arıburnu sahilindeki çıkarmayı Ark Royal'in deniz uçakları ve Manica'nın balonunca desteklemesi planlandı. 3. Filo; Seddülbahir bölgesindeki çıkarma plajlarını destekleyecekti.<sup>54</sup> Kumkale bölgesindeki Fransız çıkarmasının hava desteği ise Fransız Deniz Uçak Müfrezesi tarafından sağlanacaktı.<sup>55</sup>

İtilaf Devletleri uçaklarına; topçu bataryaları sahiline çıkana kadar deniz topçusuna hedef yönlendirmesi yapma, iç kesimlerde keşif yaparak Türk ihtiyat kuvvetlerinin hareketlerini bildirme ve Türk uçaklarını çıkarma sahilleri üstünden uzak tutma görevi verildi.<sup>56</sup>

---

<sup>53</sup> “Oyalama harekâtı” terimi, çıkarma yapacak kuvvetin nereden çıkacakları konusunda savunmacıları şaşırtmak ve yanlış bir izlenime kapılarak yanlış yere kuvvet kaydırmalarını sağlamak amacıyla yapılan çıkarma harekâtı anlamında kullanılmıştır. Burada kıyıya gerçekten de kuvvet çıkartılmakta fakat bu kuvvet zayıf tutulmaktadır. “Gösteriş harekâtı” terimiyle anlatılan şey ise herhangi bir çıkarma yapmayarak, sadece çıkarma yapılacağı gibi bir gösteri sergilenen, savunmacıları bu şekilde yanılgıya düşürerek gerekli yere kuvvet kaydırmalarını önleyen harekâttir. Elinizdeki kitapta bir de “tespit harekâtı” terimi kullanılmaktadır. Bu terim, karşı tarafın asıl çatışmanın olduğu yere kuvvet kaydırmasını önlemek, o kuvveti istenen yerde tespit etmek üzere başka bir yerde taarruza geçmektir. Bu terim çıkarmalar haricinde, harp sahasındaki çatışmalar için kullanılmaktadır. Bu çalışmada söz konusu harekâtların hepsi, genel bir tanımlama olarak, “aldatma harekâtı” terimiyle ifade edilmektedir. Şahin Aldoğan, Melike Bayrak Özçelik, *Çanakkale Muharebeleri, Anlatım ve Değerlendirme*, İş Bankası Kültür Yay., İstanbul 2022, s. 178-183.

<sup>54</sup> Dolan, *Air War*, s. 101.

<sup>55</sup> de Broglio, “Footnote To A Sideshow”, s. 107. Hugh Dolan ise Kumkale'deki çıkarmanın İngiliz 3. Filo tarafından desteklendiğini belirtmektedir. Dolan, *Air War*, s. 101. Bir başka yabancı kaynağa göre, Kumkale'de yapılan Fransız çıkarması için hiçbir İngiliz uçağı görevlendirilmemiştir. Pavelec, *a.g.e.*, s. 53.

<sup>56</sup> Dolan, *Air War*, s. 101.

Çıkarma bölgelerinden gelen hava keşif raporları sancak gemisi Queen Elizabeth'in muhabere bölümünde toplanacaktı. Hamilton, topçu kulesinden ve havacıardan gelen bilgiler sayesinde sahillerdeki durum hakkında bir fikir sahibi olabilecekti. Havacılık servisleri (3. Filo, Ark Royal'in uçakları ve Manica'nın balonu) arasında; gemi, uçak ve kıyı operasyonlarını birbirine bağlayan bir telsiz-telgraf ağı kuruldu. Telsiz-telgraf ağını yönetme ve ana hatları "Birleşik Harekât için Mesaj Organizasyonu" başlıklı bir broşürle açıklanan usulleri belirleme işi Queen Elizabeth'e bırakıldı. Telgraf ve istihbaratın sorumluluğu de Robeck'in kurmay heyetinden Albay Cottrell'e verildi. Bu pozisyon gemiye gelen istihbarat bilgilerini ilgili yerlere aktarılmasını kolaylaştıracaktı. Daha sonra havacılık servisinden gelen mesajların "acil öncelikli" olarak etiketlenerek doğrudan Hamilton'un kurmaylarına iletilmesini sağlayacak bir düzenleme yapıldı.<sup>57</sup>

### **Arıburnu Cephesinde Hava Faaliyeti**

Arıburnu sahilinin kuzey bölgesinin keşfi Ark Royal'in deniz uçaklarına verildi. Deniz uçakları tarafından tespit edilen hedefler Majestic zırhlısı tarafından ateş altına alınacaktı. Gün içinde Ark Royal'in deniz uçakları yedi uçuş gerçekleştirdi.<sup>58</sup> İki uçuş da başarısız oldu.

Ark Royal'de pilot ve aynı zamanda Harekât Subayı olan Teğmen Harry Strain, günün ilk ışıklarını günlüğüne şu sözlerle aktardı:

"Şafağı bugüne kadar gördüğüm en muhteşem gün doğumu izledi. Fakat bu sabah hava oldukça gergin, böylesine insan hayatında ancak birkaç kez rastlanır. Ulusumuz bu büyük taarruza büyük umutlar bağladı. Gece yarısından beri bu çevrede gelişigüzel dolaşıyoruz. 'Çocukların' gelmesini bekliyoruz: Ve sonra da gün ışığını, çünkü onsuz hiçbir şey yapamayız. Karanlığın perdesinin hafifçe aralanmasıyla birlikte başlayan ve düşmanın şarapnel atışlarıyla kesintiye uğrayan aralıklı tüfek ateşi çatışmaların nerelerde sürüp gittiğini yeterince gösteriyor."<sup>59</sup>

Sabahın ilk uçuş denemesini Pilot Kiler ve rasıt Teğmen Park, saat 05.20'de gerçekleştirdi. Uçuş sadece 10 dakika sürdü ve uçak kırık yağ pompası mili nedeniyle geri dönmek zorunda kaldı. Arızalı parça başka bir uçaktan sökülerek bu uçağa takıldı. İkinci deneme sadece üç dakika sürdü. Üçüncü uçuşta tek başına göreve gidecek olan Yüzbaşı Garnett yakıt basınç sorunu nedeniyle görevi iptal etti.

<sup>57</sup> Dolan, *Air War*, s. 102-103.

<sup>58</sup> Pavelec, *a.g.e.*, s. 51.

<sup>59</sup> Dolan, *Air War*, s. 103-104.

Saat 05.43'te Pilot, Yüzbaşı. Whitehead ve rasıt Teğmen Strain havalandı. Saat 07.13'e kadar devam eden, 1 saat 40 dakikalık uçuş süresinde 3.000 feet<sup>60</sup> irtifadan uçuldu. Kabatepe bölgesinde vadilere çöken sis nedeniyle etkili bir keşif yapılamadı. Darboğaz'da<sup>61</sup> Turgut Reis zırhlısı ve çeşitli küçük deniz araçları tespit edildi. Yollarda, siperlerde ve tabyalarda askeri hareket olmadığı gözlemlendi.<sup>62</sup>

Saat 06.10'da 1438 numaralı tek başına havalanan Pilot Yüzbaşı. Kershaw, 53 dakikalık uçuşunu saat 07.30'da tamamladı. Kuzeydeki yollar üzerinde gerçekleştirdiği keşifte Türk ihtiyatlarının hareketine dair bir tespit olmadığını bildirdi.<sup>63</sup>

9. Tümen, 25. Alay<sup>64</sup>, 3. Tabur, 9. Bölük'te görevli Yüzbaşı Hüseyin Hüsnü, çıkarma anını ve Ark Royal'in uçaklarının faaliyetlerini şu sözlerle günlüğüne aktardı:

“Müterassıd zabitanın raporları şu malumatı veriyor: Arıburnu açıklarında müteaddid sefain-i nakliye var. Bunlar, zırhlı torpido ve kruvazörlerden ibaret kuvvetli bir filonun taht-ı himayesinde bulunuyor. Motorbotlar derunu asker dolu şalopeleri cer itmekte ve sahile ihracat yapmakta, sefain-i harbiyeden bir gurup da Arıburnu'nun şark sırtlarına ve bizim askerin bulunması muhtemel mevazie ateş eylemekte ve iki tayyare de düşman ateşini tanzim etmektedir. Peyderpey alınan işbu malumat bila-ifate-i zaman kolordu ve ordu kumandanlığına bildirilmekte idi.”<sup>65</sup>

Pilot Yüzbaşı Bromet ve rasıt Yüzbaşı Hornby'nin uçuşu; saat 07.31'de başladı. 1 saat 41 dakika boyunca 3.500 feet'ten gerçekleştirilen uçuş sırasında daha önceden tespit edilmiş ve raporlanmış siperler dışında yeni bir oluşum ve birlik tespit edilemedi.<sup>66</sup>

<sup>60</sup> Feet, 30, 48 cm uzunluğuna karşılık gelen İngiliz uzunluk birimidir. Havacılıkta irtifa ölçümünde feet kullanılmaktadır.

<sup>61</sup> İngilizce kitaplarda “Narrows” olarak geçen yer, Çanakkale Boğazı'nın en dar yeri olan Çanakkale ile Kilitbahir arasındadır. Türk tarih yazımında kendine has bir isim kazanmamış, özellikle çeviri kitaplarda Narrows karşılığı olarak “Boğaz'ın en dar yeri” tanımlamasıyla anılagelmiştir.

<sup>62</sup> AIR 1/2099/207/20/7, s. 36.

<sup>63</sup> AIR 1/2099/207/20/7, s. 36.

<sup>64</sup> 25. Alay çıkarma tarihi olan 25 Nisan 1915'ten bir gün önce 26. Alay ile yer değiştirmiş ve 25 Alay Sarafim Çiftliği civarına alınmıştır. Burhan Sayılır, *Yüzbaşı Hüseyin Hüsnü Efendinin Çanakkale Muharebeleri Günlüğü*, Üsküdar Belediyesi Başkanlığı Kültür ve Sosyal İşler Müdürlüğü Yayını, İstanbul 2015, s. 14.

<sup>65</sup> Sayılır, a.g.e., s. 78.

<sup>66</sup> AIR 1/2099/207/20/7, s. 36.

Kurmay Yarbay Mustafa Kemal'in 19. Tümenine bağlı 77. Alay 1. Tabur Komutanı gönderdiği harekât raporunda saat 08.00 itibarıyla şu bilgileri veriyordu: *"Bir düşman tayyaresi, Arıburnu'ndan itibaren Kocaçimen dağları üzerinde çok alçaktan uçarak keşifte bulunuyor ve balon gemisinden uçurduğu balonla da keşfini tamamlıyordu."*<sup>67</sup>

45 dakika süren dördüncü uçuş; Pilot Yüzbaşı Garnett tarafından tek kişilik bir uçakla yapıldı. 6.000 feet irtifadan yapılan keşifte; Maydos ve Tayfurköy arasındaki arazi ve yollar gözetlendi.

Beşinci uçuş, motorun yeterli çekiş gücü üretememesine rağmen 1 saat 3 dakika sürdü. Pilot, Yüzbaşı Whitehead ve rasıt Teğmen Park'ın görev aldığı bu uçuşta, motor sorunu yüzünden daha iç bölgelere gidilemeyip, Tuz Gölü çevresindeki Türk birlikleri gözlemlendi.<sup>68</sup>

Pilot Yüzbaşı Dunning ve rasıt Teğmen Strain'in uçuşu 2 saat sürdü. 3.000 feet irtifada Maydos'tan Tayfurköy'e kadar olan bölgede Türk ihtiyatlarının hareketleri gözlemlendi. Kabatepe'deki Türk toplarının yerleri tespit edilmeye çalışıldı ve Türk toplarının ateş etmesi engellenmeye gayret edildi. Uçuş kırılan valf yayı nedeniyle erken bitirildi.<sup>69</sup>

Harry Strain uçuş raporunda görevi daha ayrıntılı tanımladı:

"Maydos hattı üstünde gözlem yapıldı: Sırtın zirvesine yakın noktalarda çok sayıda özenle hazırlanmış siper ve tahkimli mevzi görüldü: Hiç top görülmedi, ancak açıkta bir deniz uçağı görünce ateşi kesiyorlar. Eceabat yolu temizdi. Turgut Reis Nara Burnu açıklarında demirliydi, küçük teknelerle ikmal yapıyordu. Sonra Tayfurköy'ün kuzeyine doğru ilerledik, bütün yol boyunca şiddetli tüfek ateşiyle karşı karşıya kaldık ancak düzenli bir birlik tespit edemedik: Tekrar geriye, yol hattına döndük ancak hiçbir top izine rastlayamadık. Flatörlerden<sup>70</sup> biri tüfekte isabet aldı ve motor Tayfurköy üzerinde arıza yaptı."<sup>71</sup>

Rasıt Teğmen Harry Strain'in anıları görev raporundan daha fazla ayrıntı vermektedir. Bu ayrıntılardan birisi de uçuş ekibini oluşturan pilot ve rasıtın arasındaki uyumun ne kadar önemli olduğudur. Strain anılarında Pilot Yüzbaşı Dunning'in rasıtlık yapmak istemesinden boş dağlara tepelere ateş açıldığını iddia etmektedir:

<sup>67</sup> Mustafa Kemal, *a.g.e.*, s. 24.

<sup>68</sup> *AIR 1/2099/207/20/7*, s. 36.

<sup>69</sup> Aynı yer.

<sup>70</sup> Flatör (İngilizce: Floater): Bir deniz uçağının deniz üzerine iniş/kalkış yapmasını ve deniz üzerinde kalabilmesini sağlayan yüzdürücü ekipman, duba. Türkçe karşılığı olarak ponton, duba kelimeleri ile de kullanılmaktadır.

<sup>71</sup> Dolan, *Air War*, s. 116.



“Sihhiye subayı uçmamamı söyledi. O uçuşta Edward Dunning istenilene hem uymakta hem de yapmakta olağanüstü ağır kaldı, talimatlara uymakta daha da ağır, ama çok yürekli biri. En kötüsü de kendisini gözlemci sanıyor ve tayyareyi asla gözlemcisinin görüş alanını açabilecek şekilde uçurmuyor. Majestic’i olmayan bir bataryaya yönlendirmeye çalıştık – Majestic’in mermilerinin düştüğü yerin yakınlarında ateş eden hiçbir şey görmüyordum ve bunu kendisine de söyledim. Üstlerine geldiğimizde ateşi kestikleri için sahra topraklarını göremiyordum, hepsi de çalılıkların arasına gizleniyorlar. O yüzden ilerleyen herhangi bir birlik olup olmadığını görmek üzere Maydos’a yöneldik, sonra hattın üstüne ve oradan 30 mil<sup>72</sup> uzaktaki Tayfurköy’e uçtuk ve geri döndük, uçuş boyunca sürekli tüfek ateşine maruz kaldık. Çalılıkların arasında öteye beriye serpilmiş küçük nakliye birimleri görülebiliyor, ancak gemi ateşini yönlendirene kadar bir vadinin içinde veya bir tepenin yamacında gözden kayboluyorlar. Bolayır yolundan veya Kilitbahir ’den gelip giden daha büyük birimler ise gemilerin menzilinin dışında kalıyor. Sabah 11.00’da Sarıbayır’ın endişe verici bir biçimde asker kaynadığını tespit ettik. Deniz uçağının inatçılığı tuttuğu için 1.400 feet’in üstüne çıkamadık. Sarıbayır 971 feet yükseklikte olduğu için tayyareyle aşağıdaki ihtiyat birlikleri arasında 430 feet kadar bir mesafe kalıyordu. Türk askerleri bu mesafeden ıskalamaz: flatörlerde ilk beyaz benekler belirmeye başladı, sonra kokpitte<sup>73</sup> bir şeyler olmaya başladı ve bir baş desteği isabet aldı. Tayyare suya değer değmez yorgun bir iç çekişle çöktü: Nasıl hâlâ tek parça kalabildiğini bilmiyorum. İki saat ara verdik, sonra son bir keşif uçuşu daha yaptık ve günü tamamladık.<sup>74</sup> Birliklerimiz köprübaşını tahkim etmiş görünüyordu fakat bu süre içinde ciddi kayıp vermişlerdi- o sırada aldığımız bazı mesajlar moral bozucuydu.”<sup>75</sup>

Ark Royal’den son görevi Uçuş Komutanı Kilner ve Rasit Teğmen Park tarafından gerçekleştirildi ve görev uçuş 1 saat 8 dakika sürdü. 7.500 feet yükseklikten yapılan uçuşta alaca karanlık çökmüş olmasına karşılık, İngiliz havacılar Arıburnu sahiline göz açtırmayan Türk top bataryalarını tespit etmeye çalıştı. Kocadere’de sadece bir batarya tespit edebildiler.

Gün içinde daha önce yapılan keşiflerin bir sonucu olarak, Türk topraklarının tepelerin üzerinde büyüyen çalılıklara dikkatlice saklandığı ve deniz uçakları havadayken top ateşinin önemli ölçüde azaldığı tespit edildi. Bu nedenle

<sup>72</sup> Burada kullanılan “Mil” tabiri ile Deniz Mili (NM) ifade edilmektedir. 1.852 metre uzunluğuna karşılık gelen Deniz Mili, havacılıkta mesafe ölçümünde kullanılmaktadır.

<sup>73</sup> Kokpit (İngilizce: Cockpit): Bir uçakta pilotun oturduğu, kumanda aletleri ile göstergelerin bulunduğu bölümü ifade etmektedir.

<sup>74</sup> Harry Strain burada ikinci uçuşunu ilk uçuşu ile karıştırmaktadır. Aslında burada anlattığı ikinci uçuşudur.

<sup>75</sup> Dolan, *Air War*, s. 117-118.

General Birdwood, deniz uçaklarının mümkün olduğunca hatların üzerinden uçmasını istedi ve özellikle Anzak birliklerinin herhangi bir hareketi sırasında, deniz uçaklarını Türk hatlarının üzerinde tutmak için her türlü çaba gösterildi.<sup>76</sup> Ark Royal'ın deniz uçakları en aktif günlerini geçirmelerine rağmen engebeli arazi ve savaş alanını görememe nedeniyle başarısız oldular ve Anzak koyunda yapılan taarruza önemli bir katkı yapmadılar. İlk günün hedefi olan yüksek yer kazanma planı başarısız oldu.<sup>77</sup>

Bu başarısızlığa rağmen Ark Royal'ın deniz uçakları, topçular karaya çıkana kadar gemilerin ateşini yönlendirmeye gayret etti ve Türk top bataryalarının yerlerini tespit etmek için uğraş verdi. Türk ihtiyat kuvvetlerinin hareketlerini gözlemledi. Gün ışığı ile başlayan uçuş görevlerinde yedi uçuş yapıldı ve sekiz saat boyunca havada bir uçak bulunduruldu. Geçitler ve vadilerle kesişen ve çalılıklarla kaplı bölgenin doğası, askerlerin veya silahların yerinin tespitinde olağanüstü zorluk çıkardı ve çok az sonuç elde edildi. Tayfurköy'den Maydos'a uzanan yollar, Turgut Reis'in ve diğer gemilerin boğazlardaki hareketleri gün içinde zaman zaman Birleşik Donanma gemilerine bildirildi.<sup>78</sup>

Nigel Steel ve Peter Hart, "*Gelibolu Yenilginin Destanı*" isimli çalışmalarında; Ark Royal'ın uçaklarının çabalarının boşa giden bir çaba olduğu yorumunu yapmaktadır: "*Hava keşifleri Anafartalar'a çıkarma yapılmadan Türk güçleri ve mevzileri hakkında büyük ölçüde doğru raporlar sağlamıştı. Ancak ne yazık ki, kullanılmayan istihbaratın hiçbir değeri yoktu.*"<sup>79</sup>

Arıburnu'ndaki Anzak çıkarmasını ilk olarak 27. Alay göğüsledi. Alay Komutanı Yarbay Şefik (Aker), yaşananları günlüğüne tüm ayrıntıları ile aktardı:

"Öyle sanırım ki gerek donanmadan gerek balondan Maydos istikametine yönelen gözler sadece bu geniş yolu ve hele boyun noktasından ovaya inen kısmını gözlemiş ve bunda aldanmış olsalar gerektir. Yürüyüş kolumuzun emniyet ucu ve biz Maydos'taki ordugâhımızdan bu noktaya (165 rakımlı tepe) iki saatten biraz evvel yani saat 7.40'ta gelmiştik. Tayyarelerin üstümüzde dolaşırken alayı yere yatırarak durduruşumuz ve Kavaklıderesi'nin ağzından itibaren

<sup>76</sup> AIR 1/2099/207/20/7, s. 36.

<sup>77</sup> Pavelec, a.g.e., s. 51.

<sup>78</sup> AIR 1/2099/207/20/7, s. 28-29.

<sup>79</sup> Nigel Steel, Peter Hart, *Gelibolu Yenilginin Destanı*, çev. Mehmet Harmancı, Sabah Kitapları, İstanbul 1996, s. 250.

yolun yokluğu, yürüyüşümüzün sürati üzerinde tesir etmiş ve daha biraz evvel gelmemize mâni olmuştu.”<sup>80</sup>

Yarbay Şefik’in de bahsettiği gibi Manica ve balonu Arıburnu açıklarındaydı. Resmi savaş ressamı Herbert Hillier, Manica’nın alt güvertesinde bir şövale kurdu, sürüp giden muharebeyi tuvaline dökmek için uğraş verirken bir yandan günlüğüne yazacaklarını planlıyor olmalıydı:

“Sabah 05.20 suları. Avustralya ve Yeni Zelanda askerlerini taşıyan ilk filikalar karanlıkta buraya çıktı ve onları olabildiğince çabucak karaya çıkmak üzere diğerleri izliyor. 3. Tugay buraya taarruz ediyor, Albay MacLagan’ın komutasındaki 1500 askerle 1. ve 2. Tugaylar, hemen ardından 3. Tugay’ı takip ediyor. Nakliye gemilerindeki askerler muhripler tarafından alınarak elden geldiği kadar çabuk bir şekilde karaya çıkartılıyor.”<sup>81</sup>

Manica, Kabatepe’deki Türk garnizonuna en yakın nokta olan sağ kanatta mevzilendi. Philip Macworth ve bir topçu subayı sabah saat 05.17’de hasır sepete binip kartal yuvasına yerleşti. Yanlarında haritalar, dürbünler ve içinde bir kahve matarası ile yağlı kâğıda sarılmış jambonlu sandviçlerin bulunduğu bir sepet vardı. Telefonun çalışıp çalışmadığını kontrol ettikten sonra balon ağır ağır havalandı. En tehlikeli kısım buydu. Balon üst güverteye takılır veya bacadan yükselen kömür dumanındaki bir kor bir sızıntıya yol açarsa balon alev alabilirdi.<sup>82</sup>

Balonun yükselişini Liman von Sanders’in emir subayı Yüzbaşı Erich R. Prigge’de gördü. İleri bir tarihte balonla ilgili şunları yazacaktı: “Özel yapılmış bir balonla, ana gemilerine bağlı balonlar, burada ilk kez görülüyordu. İstenildiğinde yükseliyor, araziye gözlemliyor, pilotlarla yakın iş birliği içinde filonun topçu ateşini yönlendiriyorlardı. Birliklerin kaydırılması, düşmanın ateş altına aldığı yollardan değil, dere yatakları ve boğazların amaca uygun kullanılmasıyla gerçekleştiriliyordu.”<sup>83</sup>

Baloncular çok geçmeden çıkarmanın 3.000 feet üzerindeki sepette sallana sallana yarımadaın panoramik manzarasını izliyorlardı. Vadiler hâlâ gri bir sisle kaplıydı; dizi dizi sırtlar önlerinde dalgaların tepeleri gibi sıralanıyordu. Altlarındaki çıkarma devam ediyordu. Beagle sınıfı yedi muhrip Queen, London ve Prince of Wales’in güvertelerindeki örtme kuvvetini karaya taşımak üzere gidip geliyordu. Yerde çıkarma yapan askerler, verilen talimatlara göre

<sup>80</sup> Metin Martı, *Çanakkale Hatıraları*, C. I, Arma Yay., İstanbul 2002, s. 217-223.

<sup>81</sup> Dolan, *Air War*, s. 104.

<sup>82</sup> Dolan, *Air War*, s. 110-112.

<sup>83</sup> Erich R. Prigge, *Liman von Sanders'in Emir Subayı Binbaşı Erich R. Prigge'nin Çanakkale Savaşı Günlüğü*, çev. Bülent Erdemoğlu, Timaş Yay., İstanbul 2011, s. 72.

havadakiler ve kol gezen savaş gemilerinin topçu kulelerindeki tarafından rahatça tanınabilmek için üniformalarının kollarını sıvamışlardı.

Sis sorun yaratıyordu. 06.00'da Philip ve topçu subayı telefonla Turgut Reis'in harekete geçmeye hazırlandığını bildirdi. Buhar ve kirli duman karaltısı geminin pozisyonunu ele veriyordu. Derken tam olarak ayaklarının altındaki bir top Kabatepe'den ateş etmeye başladı. Mevkii 211.P.3. No'lu kare olarak tespit edildi.<sup>84</sup> Triumph'ın topları mevziyi top ateşine boğdu; düşman topu sustu. Sonra Turgut Reis yarımadanın öbür yakasında, Maydos iskelesi açıklarında belirdi, borda atışı yaptığı için yan tarafları duman içinde kalmıştı. 11 inçlik mermileri yarımadaı aşarak asker dolu üç nakliye gemisinin hemen yakınlarına düştü. Turgut Reis mevki değiştirdi ve balondaki gözlemciler tarafından yeni konumunun 205.J No'lu karede olduğu bildirildi.<sup>85</sup> Şimdi bir deniz uçağının daireler çizdiğini görebiliyorlardı; sonra Triumph deniz uçağındaki gözlemcinin atış tanzimine cevap verdi. Hemen iç kısımdaki bir sırttan alev püskürdü. Çok kısa düşmüştü. Düzeltmeler yapıldı, başka bir salvo ateşlendi ancak Turgut Reis yerinden ayrılmış, aradaki sırtların ardına gizlenmeye çalışmıştı.<sup>86</sup>

Bu sırada Çubuk Tepesi'ndeki zabit keşif kolunda görevli Mülazım-ı Evvel Umur tarafından, 19. Tümen Komutanlığı'na saat 06.20'de gönderilen raporda düşmanın bir nakliye gemisinden 5-6 sandal ile Arıburnu'na asker çıkarıldığı, sabit bir balonun görüldüğü, denizde 20'den fazla nakliye gemisi 4-5 zırhlı ve bir tayyare ve bir balon gemisi görüldüğü bildirildi.<sup>87</sup>

Birinci Dünya Savaşı Türk deniz harekâtını konu alan bir resmi yayında; Turgut Reis ve Barbaros zırhlılarının aşırma ateşinin çıkarma kıyı nakliyatını aksattığı belirtilmektedir. Bu yayına göre; Türk zırhlılarının yeri Bolayır önlerinde bulunan Doris kruvazörünce görevlendirilen deniz uçakları tarafından keşfedildi. Türk zırhlılarına ateş; balonun ateş yönlendirmesi ile Queen Elizabeth zırhlısı tarafından açıldı. Mermilerinden biri, Turgut Reis gemisini denizaltı hücumlarına karşı korumak üzere, bordasında bulunan Üsküdar vapurunu, tam isabetle batırdı. Bu durum karşısında adı geçen iki muharebe gemisi yerlerinden uzaklaşmak zorunda kaldı. Bu sırada yarımadaıya pekiştirme kuvvetleri getirmiş olan bir taşıt filosu da, Kilya limanında kalamayarak bunun

<sup>84</sup> 211.P.3. No'lu kare İtilaf güçlerinin Çanakkale çıkarması sırasında kullandıkları 1/25.000 ölçekli haritaya aittir. Söz konusu harita için bk. Aldoğan-Özçelik, *a.g.e.*, s. 129.

<sup>85</sup> 205.J No'lu kare İtilaf güçlerinin Çanakkale çıkarması sırasında kullandıkları 1/25.000 ölçekli haritaya aittir. Söz konusu harita için bk. Aldoğan-Özçelik, *a.g.e.*, s. 129.

<sup>86</sup> Dolan, *Air War*, s. 110-112.

<sup>87</sup> Zekeriyâ Türkmen, "19'uncu Tümen Ceridesine Göre Çanakkale Muharebeleri'nde İlk Gün: 25 Nisan 1915 Kabatepe-Arıburnu-Conkbayırı Bölgesindeki Muharebeler" *Askerî Tarih Araştırmaları Dergisi*, Yıl: 8, Ağustos 2010, S. 16, Özel Sayı, s. 243.

beş mil kuzeyindeki Akbaş limanına sığındı.<sup>88</sup> İngiliz kaynaklarına göre Turgut Reis zirhlisinin yerini bulan Manica'nın balonu ve Ark Royal'den kalkan deniz uçaklarıdır. Türk zirhlisine da Triumph tarafından ateş açılmıştır.

Yabancı bir araştırmacı Manica balonunun savaş ve topçu ateşi yönlendirmesindeki başarısını küçümsemektedir; “Balon, Boğazları gözlemlemek için önemliydi, ancak yarımadanın kendisi ile ilgili görüşü eğikti, bu nedenle kara hedeflerine karşı belirsiz ve etkisizdi.”<sup>89</sup>

Ancak Manica balonunun topçu ateşini yönlendirmedeki başarısı Türk askerlerinin anıları dikkate alınarak incelenecek olursa; Türk askerinin en az uçaklardan çekindiği kadar balondan da çekindiği görülecektir.<sup>90</sup>

Türk ve İngiliz zirhlileri arasındaki bu mermi düellosu ve Manica'nın balonunun bu çatışmaya katkısı, Çanakkale'nin keskin gözü; Tabip Yüzbaşı Behçet Sabit'in de dikkatini çekti: “09.35. Dünkü balon şimdi sarı yüzü, görmez gözleriyle havalanıyor. Turgut'la balonun bağlantılı olduğu zirhl arasında yaylım ateşi başlıyor. Ve aşırma ateşi ile karşılık veriyor.”<sup>91</sup>

Goncasuyu'nda Telsiz Telgraf İhtiyat Subayı Tevfik Rıza'da Manica'nın balonunun uçuşuna şahitlik edenlerdendi: “Kabatepe üstünde bir düşman balonu uçuyor. Gemiye bağlanmış ve telefonla bağlantısı var. Gittiği yöne doğru düşman korkunç bir ateş açtı.”<sup>92</sup>

Manica'nın sorumluluk alanında kalan sağ kanatta tüfeklerden çıkan kıvılcıklar Anzakların Türklerle temas kurduğunu söylüyordu. Yamaçlardaki yaprakların aralarında arada bir oyuncağa benzer figürlerin koşuşturduğu görülüyordu. Daha önceki keşiflerden elde edilen istihbarata dayanılarak haritada dört toplu bir batarya işaretlenmişti; bu batarya ateş açma fırsatı bulamadan 3. Tugay tarafından ele<sup>93</sup> geçirildi.<sup>94</sup>

<sup>88</sup> Genelkurmay Başkanlığı, *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, VIII. Cilt, Deniz Harekâtı*, Gnkur. Basımevi, Ankara 1976, s. 216. Bundan sonraki atıflarda “Deniz Harekâtı” kısaltması ile kullanılacaktır. Dünya havacılık tarihi açısından önemli olan bu olay, Birinci Dünya Savaşı hava faaliyetlerini konu alan kitaplarda da yer bulmuştur. Charles C. Turner, *The Struggle In The Air 1914-1918*, Edward Arnold, London 1919, s. 223.

<sup>89</sup> Pavelec, a.g.e., s. 51.

<sup>90</sup> Çanakkale Cephesi'ndeki Türk askerinin uçaklar ve balonlar hakkındaki görüş ve düşünceleri için bk. Emin Kurt, “İmrenmeden Nefrete Çanakkale Savaşı Hatıralarında Havacılık”, *Çelik Kale Çanakkale*, Şaduman Halıcı, Barış Borlat (ed.), İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İstanbul 2022, s. 666-685.

<sup>91</sup> Behçet Sabit Erduran, *Cephedeki Bir Doktorun Gözünden 1915 Baharında Çanakkale*, Tamay Açikel (Haz.), İş Bankası Kültür Yay., İstanbul 2015, s. 116.

<sup>92</sup> V. Türkan Doğruöz, E. Yasemin Yüçetürk, Raşit Gündoğdu (Haz.), *Telsiz Telgraf İhtiyat Zabiti Tevfik Rıza Bey'in Çanakkale Günlükleri*, İş Bankası Kültür Yay., İstanbul 2013, s. 136.

<sup>93</sup> Bu bataryanın bir topu ele geçirilememiştir. Bu top daha sonra Türk kuvvetlerinin çok işine yarayacaktır.

<sup>94</sup> Dolan, *Air War*, s.1 12.

Osmanlı resmi bildirisinde Manica'nın balonunun harekâta olan etkisi adeta itiraf edilmektedir: “*Havanın sükûneti, düşman donanmasının kesreti ve şiddetli ateşi ve bilhassa bu ateşin sabit balonla idaresi düşmanın Kabatepe’de kâmilen denize dökülmesine mâni oldu.*”<sup>95</sup>

Manica hava kararınca balonu vinçle geri çekti. Ancak söndürmedi ve içi aşırı doldurulmuş yastık gibi pruva güvertesinde durdu. Philip 12 saatini iş başında geçirmiş, Kabatepe'nin gerisindeki arazide bulunan topçu bataryalarına atış yönlendirmişti. Herbert Millier alt güvertede günün son notunu yazdı: “Hava hızla kararıyor ve mücadele bütün şiddetiyle devam ediyor. Kıyıda giderek artan bir piyade ve makineli tüfek gürültüsü var. Kayıplarımızın çok ağır olduğunu herkes biliyor. Harekât alanının her yeri tüfek atışlarının keskin kıvılcımlarıyla titreyiyor. Şafak sökene kadar artık başka bir şey yapmamız mümkün değil. Herkes aynı soruyu soruyor: çocuklar tutunabilir mi?”<sup>96</sup>

### **Seddülbahir Cephesinde Hava Faaliyeti**

Seddülbahir bölgesine beş noktadan çıkarma yapan İngiliz 29. Tümeni'nin desteklenmesi için 3. Filo, iki uçakla 05.15'ten 18.30'a kadar gün boyunca uçuş yaptı. Dokuzu ateş yönlendirme, yedisi keşif olmak üzere toplamda on altı uçuş yapıldı ve Türk birlikleriyle topçu bataryalarına dokuz adet 100 librelilik ve dört adet 20 librelilik bomba bırakıldı. Samson, filosuna verilen görevi şu sözlerle açıklamaktadır:

“Römorkörler gemilerden ayrılmadan önce plajların üstünde olacak ve çıkarmaya mukavemet gösteren düşman birliklerine karşı bazı gemiler için atış tanzimi yapacaktık. Çıkarma gerçekleşikten sonra da gemileri takviye için aşağı gelen büyük birliklere karşı yönlendirecektik. Ayrıca Türk ihtiyatlarının muhtemel hareketlerini gözetlemek üzere Bolayır'a uzun menzilli keşif uçuşu yapılacaktı.”<sup>97</sup>

3. Filo'da sabah periyodunda keşif, bombardıman ve ateş yönlendirme görevlerini içeren dokuz uçuş planlandı.<sup>98</sup>

<sup>95</sup> Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı, *Osmanlı Belgelerinde Çanakkale Muharebeleri*, C. I, Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Ankara 2005, s. 89.

<sup>96</sup> Dolan, *Air War*, s. 125.

<sup>97</sup> Dolan, *Air War*, s. 131.

<sup>98</sup> Pilot Yarbay Charles Samson; ve rasıt Üsteğmen Osmond: 05.15-07.50, gözlem ve bombalı taarruz. Pilot Reginald Marix ve rasıt Binbaşı Hogg: 05.30-08.30, keşif. Pilot Üsteğmen Henry Butler ve rasıt Deniz Asteğmen John Sissmore: 06.30-08.30, Kirte üstünde keşif. Pilot Üsteğmen Gordon Thomson ve rasıt Üsteğmen Richard Peirse: 07.30-10.00, Vengeance zirhlisi için ateş yönlendirme. Pilot Charles Samson ve rasıt Kara Yüzbaşı Herb Collet: 09.10-10.30, gözlem ve bomba taarruzu. Pilot Richard Davies ve rasıt Deniz Asteğmen Erskine St Aubyn:

Saat başı yapılan ve 90 dakika süren uçuşlar yüzünden sortiler keşişiyordu. Charles'ın her bir pilot ve gözlemci ekibi üçer uçuş yapıyordu. Lancashire Alayı kıyıya doğru kürek çektiği sırada Samson, İkiz koyunun üstündeydi:

“Hem uçuş hem de gemilerin filikaları için mükemmel bir sabahtı. Gemiler plajlara ve asker tarafından tutulduğu veya top mevzilendiği düşünülen çeşitli mevkilere ateş etmeye başladı. Römorkörlerin gemilerden ayrıldığını gördüm, sonunda istimbotlardan ayrıldılar ve kıyıya kürek çektiler. Römorkörlerin uzaklaşmasına kalmadan Türkler ateşe başladı. Ortalığın cehenneme döndüğünü gördüm.

Deniz tüfek ve küçük çaplı top mermisi yağmurundan tam anlamıyla köpüğe boğulmuştu. Filikaların bu ateş fırtınasının içinden geçmesi fiilen imkânsız görünüyordu; ama yine de yola devam ettiler ve birliklerin denize atlayıp kumsala ulaştığını gördüm.

Ama bazılarının kumsala ayak basar basmaz düştüğünü görüyordum. Fakat ötekiler yüklenmeye devam etti ve bazıları dosdoğru yamaca yönelirken bazıları da sağ kanattaki kayalıkların yolunu tuttu. Kumsala çok yakın bir noktada Türkler ve toplar gördük. Osmond işaretle bunların yerini bildirdi; fakat gemiler mesajımızı dikkate almadı ve karanın çok içlerine ateş etmeye devam etti. Bombalarımızı bu Türklerin üstüne bıraktık ama ne yazık ki isabet sağlayamadık.

Tekrar baktığımda kumsalın ölülerimizle kaplandığını ama çıkarmanın bütün hızıyla devam ettiğini gördüm. Takviyeler geliyordu ve donanmaya bağlı kıyı postalarının ateşe rağmen ellerinden geleni yaptığı görülüyordu.”<sup>99</sup>

Hamilton Queen Elizabeth'in telsiz-telgraf takip sistemi sayesinde biri 06.00'da olmak üzere gün boyunca dokuz uçak raporu aldı. Reginald Marix ve gözlemcisi emekli Binbaşı Hogg, Kraliyet Munster Silahendazları ile Kraliyet Dublin Silahendazları'nın durumları da dâhil olmak üzere Ertuğrul koyundaki çıkarmanın gidişatı hakkında rapor verdi: “*Bir uçak River Clyde ile layterler arasında yaklaşık 50 feet bir boşluk bulunduğunu ve askerlerin tahliye edilemediğini bildirdi.*”<sup>100</sup>

---

09.20-11.00, Prince George zırhlısı için ateş yönlendirme. Pilot Reginald Marix ve rasit Binbaşı Hogg: 10.30-12.20, keşif ve bomba taarruzu. Pilot Üsteğmen Julian Newton-Claire ve rasit Kara Yüzbaşı David Jenkins: 10.50-11.50, keşif. Pilot Üsteğmen Wilson ve rasit Üsteğmen Bill Samson: 10.00-12.00, keşif. Pilot Üsteğmen Gordon Thomson ve rasit Üsteğmen Richard Peirse: 11.30-14.50, gözlem. Dolan, *Air War*, s. 133-134.

<sup>99</sup> Dolan, *Air War*, s. 131-132.

<sup>100</sup> Dolan, *Air War*, s. 132.

Samson, Seddülbahir üzerinde uçarken gördüklerini acı bir şekilde anlatmaktadır: onun anlatımı savaşın şiddetini ve Türk savunmasının güç ve azmini de ortaya çıkarmaktadır:

“Zamanı gelince yerimizi başka bir uçak aldı ve biz geri döndük. Seddülbahir tabyasının üstünden geçerken çıkarmanın hâlâ devam ettiğini görebiliyordum. River Clyde kıyıya bağlanmıştı; fakat ilerideki layterler doğru pozisyonda değildi. Boşluklar vardı. Bu layterler ceset doluydu. Plaj ve suyun kıyıya yakın kısımları cesetlerle kaplanmıştı. Havadaki güvenli pozisyonumuzdan bakıldığında dehşet verici bir görüntüyü. Bu da insana üzerimize düşeni yapmadığımızı düşündürüyordu.

Türkler River Clyde’ı ateş altında tutuyordu. Gemiden kumsala çıkmak imkânsız gibi görünüyordu. Anadolu yakasından da top mermileri geliyordu ama en ciddi engel Seddülbahir köyünden açılan tüfek ateşiydi. Kumsaldan 15-16 metre ötede deniz tam anlamıyla kandan kızıla dönmüştü. Korkunç bir görüntüyü.”<sup>101</sup>

Pilot Üsteğmen Gordon Thomson, Deniz Asteğmen John Sissmore ile birlikte göreve çıktı. Rasit Sissmore, muharebe alanına intikal eden Türk ihtiyatlarını gözledi ve Kirte üstüneyken mesajını gönderdi: “08.30 Kirte ’nin 700 yarda güneybatısındaki dere yatağında güneye doğru hareket eden bir birlik tespit edildi.”<sup>102</sup>

Tabip Yüzbaşı Avedis Cebeciyan, sabah top sesleri ile uyandı ve hemen görev başına Kemerli Köyü’ne koştu: “Sabahlayın şafaktan topların sesi beni uyandırdı. Müthiş sesler. Kalkıp yukarı Kemerli’ye gitmeye hazırlandım. Yola çıktık, tirmandık, saat 9’da yetiştik ki bombardıman dehşetli surette devam ediyor idi. Beş-altı teyyareler istihkâmlara her taraftan ateş yağdırıyorlar idi.”<sup>103</sup>

Richard Peirse, Herb Collet, David Jenkins ve Bill Samson Türk direnişinin şiddetli olduğu noktaları telsiz-telgraf aracılığıyla açıkta dolaşan gemilere bildiriyorlardı. Sadece 29. Tümen’in Aytepe’ye (Hill 138) yaptığı hummalı taarruzun önemli görülen yanları harp ceridesine kaydediliyordu: “09.10 Uçaktan alınan rapora göre F2’deki (N. 29 Tümen haritası) batarya hâlâ ateş ediyor. 11.20 Zığındere Ağzı ’ndaki (Gully Beach) siperler Türklerin eline geçti.”

Hamilton çıkan sorunlar ve fırsatlar konusunda havadan sürekli haberdar ediliyordu. Filonun İstihbarat Subayı Bernard Isaac uçaklar yakıt ikmali yaptığı sırada pilotlarla görüşükten sonra Bozcaada’daki donanma telsiz-

<sup>101</sup> Dolan, *Air War*, s. 133.

<sup>102</sup> Dolan, *Air War*, s. 134-135.

<sup>103</sup> Cebeciyan, *a.g.e.*, s. 68.



telgraf istasyonu aracılığıyla muhtemel bir Türk taarruzu hakkında önemli bilgiler iletti: “11.21 Bozcaada hava meydanı 169.A’da 2.000 asker Güneydoğu’ya ilerlerken tespit edildiğini bildiriyor.”

Hamilton’ın haritasındaki 169.A No’lu kare<sup>104</sup> Kirte’den güneye, yarımada ucuna doğru uzanan derin bir dere yatağını göstermektedir. Türk takviyeleri açığındaki gemilerden gizlenmek için “kör noktaları” kullanmaktaydı. Bu birlikler savaşın karmaşası içinde Pınarıçi Koyu’ndaki kayalıkta sakın sakın oturan İngiliz askerlerinin yanından geçip gitmişlerdi. Üsteğmen Henry Butler yeni hareketler hakkında bilgi toplamak üzere bu kör nokta üstünde solo uçuş yaptı. Donanma toplarını buraya yönlendirdi ancak kenarları dik olan dere yatağı Türkleri şarapnelden korudu.<sup>105</sup>

Türk subayları, yerde Birleşik Donanma’nın topçu ateşinden ve uçakların hava saldırısından bunalmış durumdaydı. Ancak bu mahşer gününde görevlerini yapmaları gerekiyordu. Hem kendilerini hem de askerlerini cesaretlendirmek için çareler aradılar. Meçhul Türk Topçu Subayı o anları günlüğüne not etti:

“Tayyareler üzerimizde keşfediyorlar, bombalar atıyorlar. Hangisinden sakınacaksınız. Öyle ateş olduğu gayr-i kabil, bataryamızın her tarafını hallaç pamuğu gibi attı. Ateşin ardı arası olmayıp dehşetli surette ateş olunurken batarya zabitemiz Ali Rıza Efendi emir verdi, 'Annem beni yetiştirdi, bu yerlere yolladı' şarkısını söyleyerek ateşe devam olunup bir vakit böyle ateş ettik. Üç yüz mermi kadar attık. Cephaneimiz kalmadı.”<sup>106</sup>

3. Filonun İstihbarat Subayı olan Teğmen Bernard Isaac, 25 Nisan günü hiç uçuş yapmamasına karşılık olan biten her şeye vakıftı. Uçuştan dönen tüm ekip ilk önce onun yanına uğrayıp rapor veriyordu. Çıkarmanın dehşetinin 6.000 feet yükseklikten nasıl görüldüğünü yazdı. Ayrıca bazı pilot arkadaşlarını da bilgisizlikle itham etti:

“Ertuğrul Koyu’ndaki çıkarma tam bir felaketti. Deniz kana bulandı: Kumsal boyunca tekneleri, cesetleri ve tüyler ürperten enkazı 6.000 feet’ten dahi görmek mümkündü. Bütün günü koramiral ile ateş eden gemilere rapor hazırlayıp mesaj göndermekle geçirdim. Collet, Marix ve Osmond dışındaki pilotların işlerinin aniden artması nedeniyle işimiz daha da zorlaşıyordu. Diğer dört çıkarma daha başarılıydı. Alçıtepe’nin bu gece ele geçirilmesi gerekiyordu fakat artık bunun çok da yararı olacak gibi görünmüyor. Herkesle kavgaya

<sup>104</sup> 169.A No’lu kare İtilaf güçlerinin Çanakkale çıkarması sırasında kullandıkları 1/25.000 ölçekli haritaya aittir. Söz konusu harita için bk. Aldoğan-Özçelik, *a.g.e.*, s. 129.

<sup>105</sup> Dolan, *Air War*, s. 135.

<sup>106</sup> Lokman Erdemir, İsmail Güneş, *Meçhul Subay Çanakkale Cephesi’nde Bir Topçu Subayının Günlüğü*, Timaş Yay., İstanbul 2015, s.65.

ediyorum. Koramiral yaptığımız gözlemin pek işe yaramadığını bildirdi, çünkü tabloları bilmiyoruz. Yağ ve tayyare hakkında her şeyi bilip de telsiz-telgraf hakkında hiçbir şey bilmeyince olacağı bu tabii.”<sup>107</sup>

3. Filo öğleden sonra altı görev uçuşu planladı:<sup>108</sup> Samson'un pilotları ekibi 16.00'dan bir süre önce 9. Türk Tümen Karargâhı'ndan yeni bir takviye kuvvetin gönderildiğini tespit etti: “14.30 1500 piyade Eceabat-Kirte yolundan Kirte'ye doğru ilerliyor, kolun başı Kirte'ye 3600 metre mesafede. 17.00 300 piyade Eceabat-Kirte yolundan Kirte'ye doğru ilerliyor, kolun başı Eceabat'a 3300 metre mesafede.”<sup>109</sup>

3. Filo Komutanı Charles Samson, günün ikinci ve üçüncü uçuşunda yaşadıklarını ve elde ettiği istihbaratı daha sonra anılarında yayınladı. Burada bahsettiği en çarpıcı nokta gemilerin gönderilen ateş yönlendirme sinyallerini dikkate almadıklarıdır:

“Bozcaada'da yakıt ikmaliyle geçen bir saatten sonra, bu defa gözlemci olarak Herb Collet'i alarak yeniden havalandım. Havada kaldığımız süre boyunca gemilere atış tanzimi yaptık. Lancashire çıkarmasında [Tekke Koyu- W Sahili] her şeyin yolunda gittiğini gördüm; ama Seddülbahir'de hâlâ ilerleme sağlayamamıştık. Queen Elizabeth gelmişti ve Seddülbahir tabyasıyla köye aralıksız salvo atışı yapıyordu. Top mermilerinin neredeyse altı duvarın içinden geçerek patladığını görebiliyordum.

Yine Collet ile birlikte yaptığım son uçuşta Kirte ile Alçıtepe'yi bombalayan Goliath ve Swiftsure için atış tanzimi yaptık. Bu uçuş sırasında pervaneye bir tüfek mermisi isabet etti. Titreşim endişelendirdiyse de salimen Bozcaada'ya döndük. Tecrübeli uçak filosunun o gün üstüne düşeni yaptığını düşünüyordum.

O gün sıkı çalıştık ve çoğumuz üçer uçuş yaptık; gemilerin fazlasıyla geç olana dek mesajlarımıza kulak asmadığını gördük.”<sup>110</sup>

Çatışmanın sıcak saatlerinde, gidişat hakkında rapor vermek için savaş alanı üzerinde birkaç kez keşfe çıkan Yarbay Samson, rasit Yüzbaşı Osmond'la yaptığı son keşifte Ertuğrul koyu üzerindeki gördüğüne inanamadı. Samson

<sup>107</sup> Dolan, *Air War*, s. 140.

<sup>108</sup> Pilot Charles Samson ve rasit Yüzbaşı Herb Collet: 12.00-14.45 Goliath ve Triumph zırhlıları için ateş yönlendirme. Pilot Üsteğmen Henry Butler: 11.15-13.15 169.A No'lu kare üstünde keşif. Pilot Reginald Marix ve rasit Deniz Asteğmen Erskine St Aubyn: 13.30-16.15 gözlem uçuşu ve bomba taarruzu. Pilot Üsteğmen Julian Newton-Claire ve rasit Üsteğmen Whittaker: 13.30-15.00 keşif ve Behramlı köyüne bomba taarruzu. Pilot Richard Davies ve rasit Üsteğmen Osmond: 16.00-18.30 gözlem uçuşu. Pilot Üsteğmen Wilson ve rasit Yüzbaşı David Jenkins: 16.55-18.33 keşif. Dolan, *Air War*, s. 135-136.

<sup>109</sup> Dolan, *Air War*, s. 137.

<sup>110</sup> Dolan, *Air War*, s. 139.

güncesinde aynen şöyle yazıyor: “Deniz, sahilden 45 m uzaklığa kadar insan kanı ile kıpkırmızı olmuştu. Dehşet verici bir görüntüydü.”<sup>111</sup>

Aeroplane dergisinde yayınlanan bir habere göre 25 Nisan günü İngiliz havacılarından birisi ilginç bir olay yaşadı. 5.000 feet yükseklikten Türk birlikleri üzerine bombasını bırakan bir İngiliz uçağında bomba uçaktan ayrıldı ve asılı kaldı. Bu durumda rasıt, bağlı olduğu koltuğundan kalkarak iniş takımlarının yanındaki kızağa kadar inmek ve bombanın düşmesini sağlamak zorunda kaldı.<sup>112</sup>

25 Nisan günü Yarbay Charles Samson komutasındaki 3. Filo oldukça gayretle çalıştı. Kendi sorumluluk alanına giren bölgede çıkarma harekâtını desteklemeye, Türk bataryalarını tespiti, Türk ihtiyat hareketlerini bildirmeye ve fırsat hedeflerine bomba taarruzları yapmaya çalıştı. Ancak onların bu çabası sonucu değiştirmede. İtilaf çıkarması ilk gün hedeflerini ele geçirmede gibi savaş boyunca bu hedeflerin uzağında kaldı. Bir yabancı araştırmacı 3. Filo’nun harekâta katkısını řu sözlerle yorumladı:

“3. Filonun uçakları neredeyse kesintisiz olarak havadaydı. Emirleri Türk silahlarını tespit etmekte ve hedefleri tespit etmede hiçbir zorluk yoktu, çünkü namlu alevleri her ateş ettiklerinde bataryaların pozisyonlarını ele veriyordu. Pek çok cezbedici hedef sinyali verildi, ancak uzun süre rahatsız edilmeden bırakıldılar, çünkü sinyaller alınmasına rağmen, Koruma gemilerinin başa çıkabileceklerinden daha fazla hedefi vardı.”<sup>113</sup>

Samson 25 Nisan’da 3. Filo’nun uçuşlarını; on altı uçuşta 36 saat, 55 dakika uçuş ve 2,362 mil kat ettiklerini belirterek tanımlamaktadır.<sup>114</sup>

Birleşik Donanma gemilerinin uçaklar tarafından gönderilen hedef yönlendirme sinyallerine neden dikkat etmediğine dair çeşitli tezler öne sürülebilir. İlk olarak gemilerdeki gözlemci subayların kendi görüş açılarına göre ateş etmek istemesi ve görüş alanlarını hemen ateş altına alınması olabilir. Bir diğeri çok fazla mesaj trafiğinden uçaklardan gönderilen yönlendirme bilgilerinin dikkatten kaçmış olması olasıdır. Çıkarma anında gerek Türk piyade birliği ve gerekse Türk top bataryası olarak aynı anda birçok hedefin ateş altına alınması gerekliliği de etkili olabilir. Gözden kaçan bir neden de Goncasuyu Telsiz-Telgraf İstasyonu’ndaki İhtiyat Subayı Tefvik Rıza’nın günlüğüne yazdığı olabilir: “Düşmanın telgraflarını kesiyoruz.”<sup>115</sup>

<sup>111</sup> Avcı, a.g.e., s. 67.

<sup>112</sup> Aeroplane, C. IX, No. 7, 18 Ağustos 1915, s. 188.

<sup>113</sup> Saunders, a.g.e., s. 67.

<sup>114</sup> Pavelec, a.g.e., s.5 2.

<sup>115</sup> Doğruöz, vd., a.g.e., s. 37.

Goncasuyu Telsiz-Telgraf İstasyonu'ndan, İngiliz uçakları ile aynı frekansta ve daha yüksek çıkış gücüne sahip sinyaller uçaklar ile gemiler arasındaki veya uçak sinyallerini alan gemi ile ateş eden gemi arasındaki telsiz-telgraf iletişimini sekteye uğratmış olabilir.

### **Kumkale Cephesinde Hava Faaliyeti**

Fransız deniz uçaklarının inişten sonraki çalışmaları ayrıntılı olarak bilinmiyor.<sup>116</sup> Çanakkale'de Fransız hava harekâtı günümüzde bilinmezliğini ve sır perdesini korumaya devam ediyor. Ancak görünüşe göre esas olarak Küçük Asya üzerinden uçarak Yenişehir, İntepe ve Erenköy arasındaki bataryaları aradılar ve Türk birliklerinin hareketlerini gözlemlədiler. Fransız Nieuport deniz uçakları 25 Nisan günü üç uçuş gerçekleştirdi. Öğleden sonra saat beşten sonra göreve çıkan Teğmen Barthélemy de Saizieu, güçlü Türk kollarının güneye yaklaştığını bildirdi. Bu bilgi ile Fransız ileri harekâtı durduruldu.<sup>117</sup>

Bir Türk kaynağında, İngiliz 3. Filo pilotlarının Fransız çıkarmasına destek verdiğini, Pilot Davies ve rasit Astsubay Aubyn, çıkarma bölgesi üzerinde BE.2c ile uçarak önce hedef tespiti yaptığı, daha sonra da Prince George savaş gemisiyle telsiz teması kurarak geminin top atışlarını, iç kısımdaki Türk birlikleri üzerine yönlendirdiği bilgisi verilmektedir.<sup>118</sup> Ancak 3. Filo'nun Seddülbahir bölgesindeki çıkarmaya odaklanması nedeniyle bu uçuşun gerçekçi olmayabileceği değerlendirilmektedir.

### **Arıburnu Bölgesindeki Hava Faaliyeti**

Bolayır önlerinde bir çıkarma yapacakmış gibi davranan Birleşik Donanma gemileri içinde Doris kruvazörü de bulunuyordu ve bu gemiye Ark Royal'den bir uçak verilmişti. Hem Türkleri yanıltmak hem de Türk ihtiyatlarının hareketlerini gözlemlemek için Pilot Teğmen Douglas ve Rasit Astsubay Brady tarafından öğleden önce ve öğleden sonra birer buçuk saatlik iki keşif uçuşu yapıldı.<sup>119</sup> Bu deniz uçağı daha önceki askeri değerlendirmelerin gereklerini yerine getirdi ve muhtemelen Türk ihtiyatlarının Anzaklara ve güneydeki İngiliz çıkarmasına karşı taarruza geçmek üzere sevkini de bir ölçüde geciktirdi. Hamilton'ın hileleri -oyalama ve gösteriler- dört Türk tümenini oyalamış olsa

<sup>116</sup> Pavelec, Fransız askerlerinin hava desteğı olmadan karaya çıktıklarını ve hiçbir İngiliz uçağının bu bölgede konuşlanmadığını, Fransız uçak gemisi Foudre'nin konumunun belirsiz olduğunu belirtmektedir. Pavelec, *a.g.e.*, s. 53. Pavelec'in Fransız Deniz Uçak birliğinden habersiz olduğu anlaşılmaktadır.

<sup>117</sup> de Broglie, "Footnote To A Sideshow", s. 107

<sup>118</sup> Avcı, *a.g.e.*, s. 69.

<sup>119</sup> AIR 1/2099/207/20/7, s. 38.

da İtilaf birlikleri sadece iki gün içinde açık hedef haline geldi ve Türk ihtiyatları işgalci düşmanı karşılamak üzere sevk edildi.<sup>120</sup>

### **Türk Hava Faaliyeti**

Çıkarma sabahında 1. Tayyare Bölüğü'nde, uçabilir durumda tek uçak vardı.<sup>121</sup> Alman Pilot Teğmen Garber<sup>122</sup> ile rasit Deniz Yüzbaşısı Hüseyin Sedat bu uçakla, Saroz körfezinden boğazın Anadolu yakası kıyılarına kadar olan çok geniş bir sahada, üç saatlik bir keşif uçuşu yaptı. Rasit Yüzbaşı Hüseyin Sedat, boğaz girişinin her iki yakası ve Arıburnu önlerinde, boşaltma yapan 45 büyük nakliye gemisi saydı. Bunları koruyan ve ateş desteği veren Birleşik Donanma'ya, yeni gelmiş olan Fransız Ernest Renan zırhlısı ile Henri IV zırhlı kruvazörünün katıldığını tespit etti. Uçak, saat 09.30'da, nakliye gemilerine isabetsiz dört bomba attıktan sonra döndü. Harp gemilerinin konumu, boğaz harbinin karada cereyan edeceğini ve Saroz körfezindeki düşman harekâtının da, sadece bir aldatmacadan ibaret olduğu görüldü. Çıkarmanın ağırlık merkezinin neresi olduğu da, açıkça tespit edildi. Fakat 1. Tayyare Bölüğü Çanakkale Boğazı Deniz Komutanlığı'na bağlı olduğu için, bu çok önemli ve düşman harekâtı hakkında çok değerli bilgiler içeren keşif raporu, Çanakkale Boğazı Deniz Komutanlığı tarafından 5. Ordu Komutanlığı'na vaktinde ulaştırılmadığından, durum değerlendirmesi yapılamadı ve zamanında önlem alınamadı. 5. Ordu Komutanlığı ancak ikinci günün bitiminde, olup bitenleri anlayabilme olanağı bulabildi.<sup>123</sup>

Çanakkale cephesindeyken eşine uzun uzun mektuplar yazan Fransız Doktor Joseph Marguerite Jean Vassal, eşine yazdığı 28 Nisan tarihli mektupta; çıkarma günü yaşananları ve Türk uçağının uçuşunu anlattı: "Çanakkale Boğazı'nın son iki gündeki görüntüsü kıyaslanamaz – dünya tarihinde eşi benzeri olmayan bir görüntü... Gelibolu Yarımadası ateşler içinde görünüyor. Seddülbahir'in eski kalesi alevler içinde. İngilizlerin orada

<sup>120</sup> Dolan, *Air War*, s. 128.

<sup>121</sup> Birinci Dünya Savaşı sırasındaki Türk Hava harekâtını işleyen resmi bir yayında bulunan "Gelibolu yarımadası ve Kumkale'ye çıkarma yapıldığı sırada Türklerin Çanakkale alanlarında üç kara ve bir deniz uçağından mürekkep bir tayyare bölüğü bulunuyordu." Bilgisi gerçeği yansıtmamaktadır. Bk. *Hava Harekâtı*, s. 43.

<sup>122</sup> Başka bir yayında bu uçuşta pilot olarak Alman Pilot Sydler'in görev yaptığı belirtilmektedir. Gürsel Akingüç, *Gelibolu Yarımadası'nda Geçmişin İzleri ve İz Bırakanlar*, C. I, NMC Televizyon ve Reklamcılık, İstanbul, s. 80. Hugo Garber'in Türkiye'deki çalışmaları ile ilgili olarak bk. Erich Serno, *Osmanlı Hava Gücü, Birinci Dünya Savaşı'nda Hava Gücü Komutanının Raporu*, Emir Öngüner, Emin Kurt (Haz.), Kronik Kitap, İstanbul 2022, s. 194.

<sup>123</sup> Kurter, *a.g.e.*, C. II, s.131 ve *Hava Harekâtı*, s. 43; Avcı, *a.g.e.*, s. 63; Kansu, vd., *a.g.e.*, C. I, s.198. Türk uçağının keşif uçuş ve nakliye gemilerine yaptığı bomba saldırısı Deniz tarihi çalışmalarında da yer bulmuştur. *Deniz Harekâtı*, s. 204.

çıkarma yaptıklarını duyuyoruz.... Saat 10:00 – Bir Alman uçağı üstümüzde, 1.000 metrede uçuyor. El dürbünüm ile siyah haçları görebiliyorum...”<sup>124</sup>

Tabip Yüzbaşı Behçet Sabit, Türk uçağının her hareketini gözlemleyerek günlüğüne saat saat not etti:

“07.00. İki saattir oradan buradan duyulan gürültüler Yıldız'ın makineli tüfek gürültüleriyle kesildi. Uçağımız havalanıp Boğaz girişine doğru giderken şimdi de denizaltı hücumları... Bir düşman uçağı son sürat şarapnel misketleri arasından sıyrılarak muarız yönüne doğru yükseldi.”<sup>125</sup>

10.00. Uçağımızın Erenköy tarafında Muarız'a doğru dönüşü... 10.40. uçağımız Boğaz'ı kat ediyor... 12.50. Muarız'da bir balon yükseldi.”<sup>126</sup>

### Sonuç

25 Nisan 1915 günü yaşanan bu yoğun hava faaliyetine karşı İtilaf havacıları neden savaşın kaderini değiştirebilecek stratejik bir etki yaratamamış ve ilk gün hedeflerinin ele geçirilmesine katkıda bulunamamıştır?

Bu soruya ilk cevabı Liman von Sanders'in emir subayı Binbaşı Prigge vermektedir: *“Tüm birlik kaydırmaları, düşmana karşı oluşumları göstermemek için gece yapılıyordu. Sir Hamilton daha sonra, oldukça yoğun çalışan pilotlarını, yanlış bilgi vermekle suçladı. Haksız olarak, ilk çıkarmanın başarısızlığını onlara yükledi.”*<sup>127</sup>

Binbaşı Prigge, bu sözleri ile Türk savunmasının uçakların keşif faaliyetlerinin önemini erken bir tarihte anlayarak hemen önlem geliştirdiğini belirtirken, İtilaf havacılarının bu konuda bir eksikliği ve hatası olmadığını belirtmektedir.

Amerikalı bir araştırmacı konuyu teknolojiye, uçakların yetersiz sayısına, çatışmanın komutanları de Robeck ve Hamilton'un havacılığı anlamamalarına bağlıyor:

“Ancak sınırlı uçaklar ve ilkel teknolojiyle -doğru ve etkili hiçbir şey söylememek ve Türk tüfek ateşinin durmadan ateşlenmesi- filonun yaptığından çok daha fazla etki yaratması olası değildi; sayılar ve ekipmanla sınırlandırılmıştı. Filonun görevi tespit, raporlama ve haritalama görevleriyle sınırlıydı ve arada sırada pilotlar ve gözlemciler tarafından atılan küçük bombalarda şanslı isabet vardı. Amfibi

<sup>124</sup> Abdullah Tok, “Çanakkale Cephesinde Yazılan Mektuplara Örnekler”, *Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi*, Yıl: 5, S. 48, Haziran 2017, s. 558-559.

<sup>125</sup> Erduran, *a.g.e.*, s. 115.

<sup>126</sup> Erduran, *a.g.e.*, s. 117-118.

<sup>127</sup> Prigge, *a.g.e.*, s. 52.

istilasından önce eylemleri önemliydi: Filo, deniz ve kara kuvvetlerine taktik istihbarat sağlamak için uçtu. İniş gününde Samson'un çabaları, o sırada hem yetenekleri hem de teknolojinin sınırlarını gösterdi.

Çatışmanın komutanları de Robeck ve Hamilton, Gelibolu'daki çıkarmaların icra aşamasında uçak ve havacılık varlığının potansiyelini anlayamadılar. Hem Clarke-Hall hem de Samson, teknolojinin sınırları dâhilinde görevlerini ellerinden geldiğince yönettiler, ancak yarımada'daki operasyonlar üzerinde önemli bir etkisi olmadı. Amfibi saldırıda; deniz, kara ve hava bileşenleri arasında çok az koordinasyon vardı; daha etkili bir sonuç için varlıkları birleştirmenin potansiyel faydalarını kimse fark etmedi...<sup>128</sup>

Samson ise başarısızlığı filusunun serbest bırakılmamasına ve istediği hava harekâtını özgürce yapamamasına bağlamaktadır: "*Filoma daha özgür bir el verilseydi ve kendisini düşük irtifadan bombardımana adanmasına izin verilseydi, biz çıkarmaya daha büyük ölçüde yardımcı olabilirdik.*"<sup>129</sup>

Samson'un bu sözleri şüphesiz ki kendisinin hava gücüne olan inancını ve güvenini yansıtmaktadır. Ama Samson da dönemin uçaklarının imkân ve yeteneklerini tam idrak edememiş, başarabileceğinden fazlasını teklif etmiştir.

Başarı, savunmanın ustalığında ve azminde yatmaktadır. Türkler, çıkarma sırasında ve savaşın devamı boyunca arazinin kendilerine sağladığı üstünlükten faydalandılar. Vadileri, ormanları ve donanma ateşinin ulaşmayacağı tepe eteklerini birlik kaydırmalarında kullandılar. Mümkün olmayan durumlarda gece intikalleri yaptılar. Uçakların uçuşları ve etkinliği arttıkça gizlemeye daha önem verdiler. Çıkarma günü ve savaşın devamında stratejik yükseklikleri ellerinde tutarak topçu ateşi için uçak yönlendirmesine İtilaf güçleri kadar ihtiyaç duymadılar. Bu yükseklikler yarımada'da keşif için uçaklara ihtiyaç duyulmamasına da olanak tanıdı. Türkler için uçak Boğazönü Adaları'nın keşfi için gerekliydi.

Tüm bu değerlendirmelere karşılık başarı; Türk savunmasının ve Türk askerinin direncinin ve azminin, aynı zamanda Yarbay Mustafa Kemal gibi komutanların doğru zaman ve yerde kullandıkları inisiyatifte saklıdır.

---

<sup>128</sup> Pavelec, *a.g.e.*, s. 53-54.

<sup>129</sup> Pavelec, *a.g.e.*, s. 52.

## Kaynakça

### Arşivler

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

Australian War Memorial (AWM -Avustralya Savaş Müzesi)

Imperial War Museums (IWM – İngiliz Kraliyet Savaş Müzeleri)

The National Archives (TNA – İngiliz Ulusal Arşivi)

### Kitaplar

Akıngüç, G., *Gelibolu Yarımadası'nda Geçmişin İzleri ve İz Bırakanlar*, C. I, NMC Televizyon ve Reklamcılık, İstanbul.

Aldoğan, Ş.-Özçelik, M. B., *Çanakkale Muharebeleri, Anlatım ve Değerlendirme*, İş Bankası Kültür Yay., İstanbul 2022.

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

Cebeciyan, A., *Bir Ermeni Subayın Çanakkale ve Doğu Cephesi Günlüğü 1914-1918*, Aras Yay., İstanbul 2015.

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

Dolan, H., *Gelibolu Çıkarmalarının Anlatılmamış Öyküsü 36 Gün*, Türkiye İş Bankası Kültür Yay., İstanbul 2020.

Erdemir, L.-Güneş, İ., *Meçhul Subay Çanakkale Cephesi'nde Bir Topçu Subayının Günlüğü*, Timaş Yay., İstanbul 2015.

Erduran, B. S., *Cephedeki Bir Doktorun Gözünden 1915 Baharında Çanakkale*, Haz. Tamay Açık, İş Bankası Kültür Yay., İstanbul 2015.

Erickson, E. J., *Gelibolu Osmanlı Harekâtı*, çev. Orhan Düz, İş Bankası Kültür Yay., İstanbul 2015.

Genelkurmay Başkanlığı, *Birinci Dünya Harbi, IX. Cilt, Türk Hava Harekâtı*, Gnkur. Basımevi, Ankara 1969.

Genelkurmay Başkanlığı, *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, VIII. Cilt, Deniz Harekâtı*, Gnkur. Basımevi, Ankara 1976.

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

Genelkurmay Başkanlığı, *Çanakkale Muharebelerinde Müstahkem Mevki Cerideleri*, (02.08.1914-02.11.1914), C. I, Genelkurmay Basımevi, Ankara 2019.



- Genelkurmay Başkanlığı, *Çanakkale Muharebelerinde Müstahkem Mevki Cerideleri*, (02.11.1914-25.02.1915), C. II, Genelkurmay Basımevi, Ankara 2019.
- Jones, H. A., *The War in the Air: Being the Story of The Part Played in the Great War by the Royal Air Force*, vol. II, Clarendon Press, Oxford 1928.
- Kansu, Y.-Şenöz, S.-Öztuna Y., *Havacılık Tarihinde Türkler*, C. I, Hv.K.K.lığı Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Etimesgut 2006.
- Kapucu, D., *Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Harbi'nde Hava Harp Gücü Ve Faaliyetleri (1914-1918)*, Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara 2019.
- Keyüsk, M., *Türk Havacılık Tarihi, 1914-1916, İkinci Kitap Birinci Cilt*, Hava Basımevi, Eskişehir 1951.
- Kurter, A., *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi*, C. II, 1916-1916, Hv.K. Basımevi, Ankara 2009.
- Martı, M., *Çanakkale Hatıraları*, C. I, Arma Yay., İstanbul 2002.
- Mustafa Kemal, *Arıburnu Muharebeleri Raporu*, Haz. Suat Akgül, Hülya Toker, Sema Demirtaş, Genelkurmay Basımevi, Ankara 2011.
- Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı, *Osmanlı Belgelerinde Çanakkale Muharebeleri*, C. I-II, Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Ankara 2005.
- Pavelec, S. M., *Airpower Over Gallipoli 1915-1916*, Naval Institute Press, Annapolis, Maryland 2020.
- Prigge, E. R., *Liman von Sanders'in Emir Subayı Binbaşı Erich R. Prigge'nin Çanakkale Savaşı Günlüğü*, çev. ve haz. Bülent Erdemoğlu, Timaş Yay., İstanbul 2011.
- Saunders, G., *Per Ardua, The Rise Of British Air Power 1911-1939*, Oxford University Press, London 1944.
- Sayılr, B., *Yüzbaşı Hüseyin Hüsnü Efendinin Çanakkale Muharebeleri Günlüğü*, Üsküdar Belediyesi Başkanlığı Kültür ve Sosyal İşler Müdürlüğü Yay., İstanbul 2015.
- Serno, E., *Osmanlı Hava Gücü, Birinci Dünya Savaşı'nda Hava Gücü Komutanının Raporu*, Emir Öngüner, Emin Kurt (Haz.), Kronik Kitap, İstanbul 2022.
- Steel, N., H., *Gelibolu Yenilginin Destanı*, çev. Mehmet Harmancı, Sabah Kitapları, İstanbul 1996.
- Telsiz Telgraf İhtiyat Zabiti Teyfik Rıza Bey'in Çanakkale Günlükleri*, Haz. V. Türkan Doğruöz, E. Yasemin Yüçetürk, Raşit Gündoğdu, İş Bankası Kültür Yay., İstanbul 2013.

Thomazi, A., *Çanakkale Deniz Savaşı*, çev. Hüseyin Işık Genelkurmay Basımevi, Ankara 1997.

Turner, C. C., *The Struggle In The Air 1914-1918*, Edward Arnold, London 1919.

### Makaleler

De Broglio, B., “Footnote To A Sideshow: The French Seaplane Squadron At The Dardanelles”, *The '14 - '18 Journal, Australian Society of WWI Aero Historians*, vol. 1, 2019, s. 98-114.

Erat, M., “Çanakkale Cephesi’nde Türk Hava Harekâtı”, *Havacılık Tarihi Sempozyumu Bildirileri*, 1911-1923, Hava Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı, Ankara, 2015, s. 81-96.

Esenkaya, A., “Çanakkale Savaşı’nda Türk-Alman Birlikteliği”, *Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı Dergisi*, S. 6-7, 2008, s. 49-83.

Gümüşdoğrayan, O., “Çanakkale Savaşları’na Hava Harekâtlarının Etkisi”, *Çanakkale 1915, Tarih, Edebiyat ve Sanat*, Mehdi İlhan, Mehmet Bulut, İbrahim G. Yumuşak (ed.), İstanbul Sahabattin Zaim Üniversitesi, İstanbul, s. 333-354.

Hamy, Y., “L’escadrille MF 98 T Au Coeur De La Bataille”, *Association Nationale Des Croix De Guerre Et De La Valeur Militaire*, No:324, Juin 2016, s. 14-16.

Kıbil, M., “Çanakkale Muharebelerinde İngiliz Askeri İstihbarat Raporları”, *Vakanüvis Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, Yıl: 5, S. 1, Bahar 2020, s. 252-320.

Korkmaz, E., “Çanakkale Muharebeleri Ekseninde Tarafların Hava Güçlerinin Analizi”, *On Beşinci Askerî Tarih Sempozyumu Bildirileri*, (21-27 Mart 2015), Genelkurmay Basımevi, Ankara, s.1 41-199.

Kurt, E., “Çanakkale Deniz Savaşı’nın Kapanmayan Hesabı: Türk Mayınları ve İngiliz Uçakları”, *Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı*, Yıl:20, S. 32, Baha 2022, s. 193-213.

Kurt, E., “İmrenmeden Nefrete Çanakkale Savaşı Hatıralarında Havacılık”, *Çelik Kale Çanakkale*, Şaduman Halıcı, Barış Borlat (ed.), İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İstanbul 2022, s. 666-685.

Kurt, E., “Seferberlikten Deniz Zaferine Çanakkale’de Uzakları Görme Çabası: Osmanlı’nın Havadan Keşif Gözetleme Harekâtı”, ed. Barış Borlat, *105. Yılında Çanakkale Muharebelerine Bakış*, Kültür ve Turizm Bakanlığı, Ankara 2020, s. 73-103.

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

- Tartıcı, A., “Çanakkale Muharebelerindeki Hava Harekâtının Askeri Stratejiye Etkileri”, *Stratejik Bakış, Arel USAM e-Dergi*, C.1, S. 4, Nisan 2021, s.33-38.
- Tok, A., “Çanakkale Cephesinde Yazılan Mektuplara Örnekler”, *Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi*, Yıl: 5, S. 48, Haziran 2017, s. 542-563.
- Toprak, Z., “Bir Çağa Damgasını Vuran Savaş: Çanakkale Harbi”, Haluk Oral, *Arıburnu 1915, Çanakkale Savaşı'ndan Belgesel Öyküler*, İstanbul; Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları 2007, s. 11-35.
- Turhan, T., “Çanakkale Savaşında Uçak (Taşıma) Gemileri ve Sabit Balonlar”, *Dünya Türkleri Birliği Sosyal Bilimler e-Dergisi*, C. 1, S. 1, Yıl: 2015, s. 334-351.
- Türkmen, Z., “19’uncu Tümen Ceridesine Göre Çanakkale Muharebeleri’nde İlk Gün: 25 Nisan 1915 Kabatepe-Arıburnu-Conkbayırı Bölgesindeki Muharebeler” *Askerî Tarih Araştırmaları Dergisi*, Yıl: 8, Ağustos 2010, S. 16 Özel Sayı, s. 215-265.
- Yıldırım, C., “Birinci Dünya Harbi Ekseninde Çanakkale Muharebeleri’nde Hava Gücü”, *100’üncü Yılında Çanakkale Zaferi Sempozyumu*, Ulusal Sempozyum 28-29 Nisan 2015, Harp Akademileri Komutanlığı, İstanbul, s. 197-239.
- Zeyrek, Ş., “Çanakkale Savaşlarında Hava Gücü ve Hava Savaşları”, *Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı*, Yıl: 1, S. 1, 2003, s. 134-148.

**Sürelî Yayınlar**

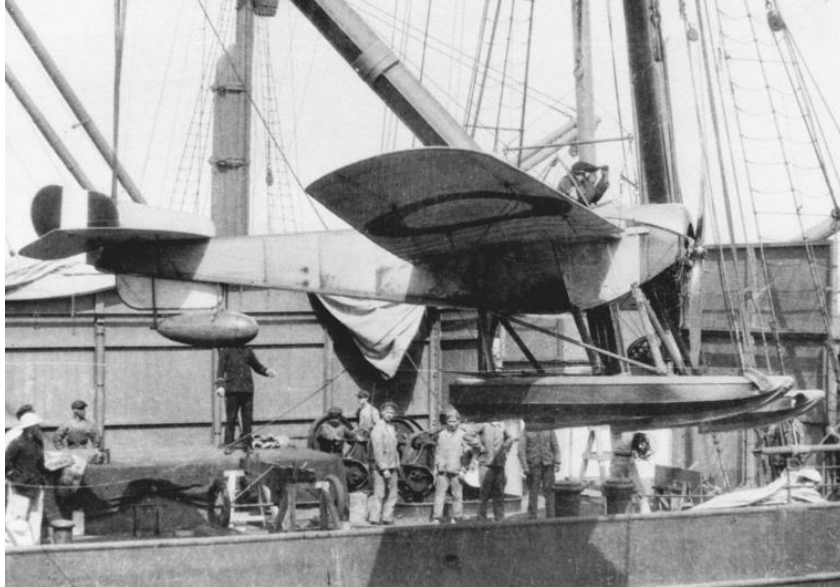
Aeroplane

**Uzak Erişim Kaynakları**

[www.aegeanairwar.com](http://www.aegeanairwar.com)

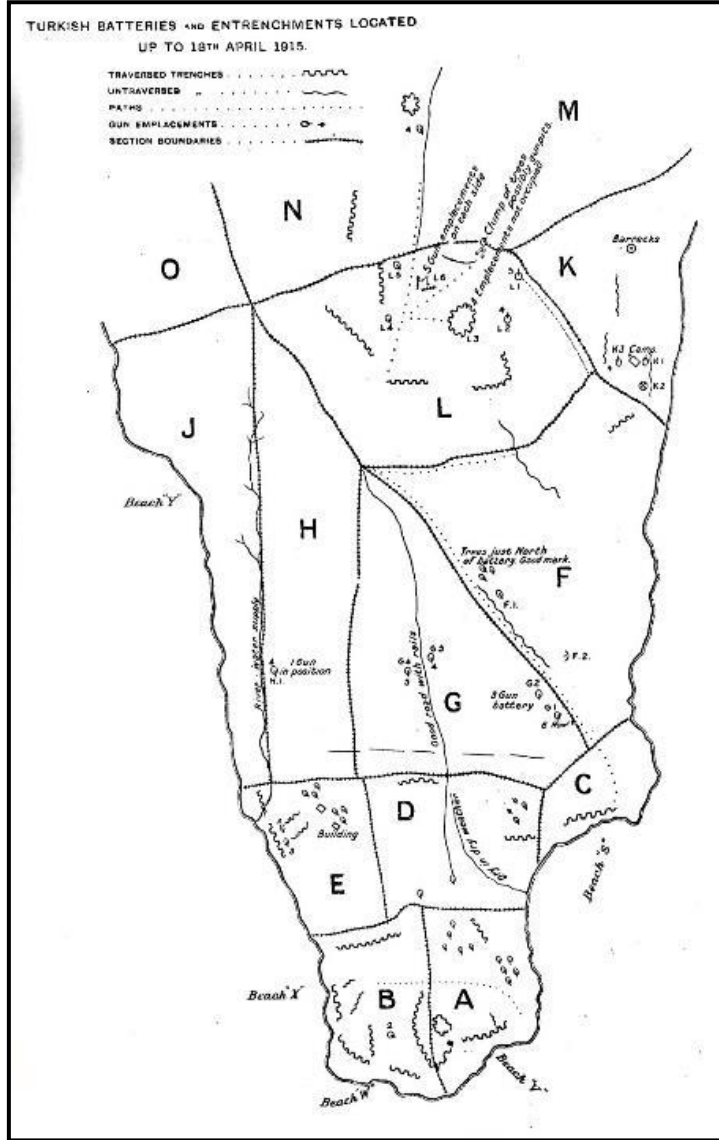
**Ekler****Ek-1**

3. Filo Komutanı Binbaşı Charles Rumney Samson (IWM, Q 13542)

**Ek-2**

Ege Denizinde Rabenfels Uçak Taşıma Gemisinden İndirilen Nieuport Deniz Uçağı (www. aegeanairwar.com, Erişim Tarihi: 06 Nisan 2021)

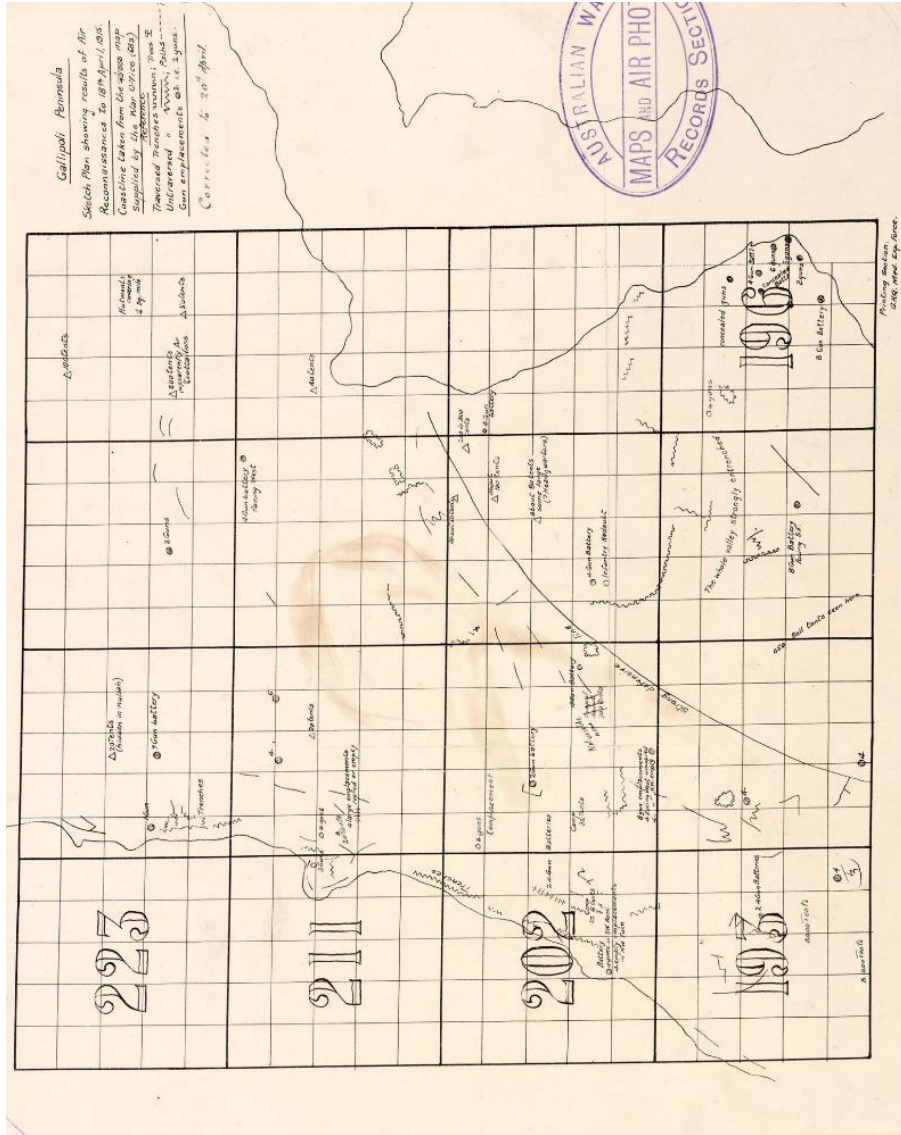
## Ek-3



18 Nisan Tarihine Kadar yapılan uçak Keşiflerinde Seddülbahir Bölgesinde  
Tespit Edilen Türk Siperleri ve Top Mevzileri

(TNA, OV6782, Plates To Accompany Report Of The Committee Appointed  
To Investigate The Attacks Delivered On And the Enemy Defences On  
Dardanelles Straits, p.36)

Ek-4



18 Nisan 1915 Tarihinde Arburnu Cephesine Ait Ait Keşif Krokisi  
(AVM, G7432G1S65XXI2E)



