

Paweł KORZENIOWSKI¹

BRYTYJSKIE LOTNICTWO W REJONIE DARDANELI W 1915 ROKU

Walki w rejonie Dardaneli i na Półwyspie Gallipoli toczyły się niemal przez cały rok 1915. Operacja, planowana początkowo jako samodzielne przedsięwzięcie floty, miało zakończyć się szybkim wyeliminowaniem Imperium Osmańskiego z wojny. Jednakże działania sił nawodnych okazały się nieskuteczne, a atak przeprowadzony w dniu 18 marca 1915 roku kosztował Aliantów utratę trzech okrętów liniowych. Niechęć do przyznania się do porażki spowodowała podjęcie decyzji o rozpoczęciu operacji lądowej i wysadzenie desantu na Półwyspie Gallipoli. Była to pierwsza w nowoczesnej wojnie operacja desantowa na wybrzeże bronię przez nieprzyjaciela. Lądowanie przeprowadzone w dniu 25 kwietnia 1915 roku zakończyło się zdobyciem przyczółków, ale nie zdołano opanować kluczowych punktów na półwyspie. Także podejmowane w kolejnych miesiącach operacje zakończyły się niepowodzeniem, a zbliżająca się zima zmusiła wycofanie sił alianckich na przełomie 1915/1916 roku. W walkach w rejonie Dardaneli, zarówno marynarka wojenna, jak i wojska lądowe wspierane były przez lotnictwo. Jednostki lotnicze obejmowały dwa okręty-bazy wodnosamolotów – HMS Ark Royal oraz HMS Ben-my-Chree, oraz dwie eskadry Royal Naval Air Service – 2. oraz 3. Ponadto na korzyść kontyngensu francuskiego działała 98. Eskadra Lotnicza (l'Escadrille MF 98 T).

W czasie analizowanych miesięcy, lotnictwo alianckie bardzo mocno angażowało się w prowadzone działania, zarówno morskie jak i lądowe. Niestety, z powodu niewystarczającej liczby maszyn latających, ich słabych parametrów taktyczno-technicznych oraz zbyt ubożego zaplecza technicznego efektywność tych działań była bardzo daleko niewystarczająca.

Słowa kluczowe: Dardanele, Gallipoli, Armia Brytyjska, I wojna światowa, lotnictwo brytyjskie, Royal Naval Air Service.

1. WPROWADZENIE

Gdy w lecie 1914 roku w Europie wybuchła wojna, w stolicach niemal wszystkich państw z uwagą śledzono walki toczące się na dwóch głównych frontach, na których ścierały się ze sobą gigantyczne armie obu walczących koalicji. Spodziewano się, że w ciągu kilku miesięcy jedna ze stron osiągnie zwycięstwo. Jednak na początku 1915 roku okazało się, że zarówno na froncie zachodnim, jak i wschodnim, szybkie rozstrzygnięcie nie było możliwe. W związku z tym, mimo wciąż priorytetowego traktowania tych teatrów wojny, coraz częściej szukano obszarów, na których możliwe byłoby uzyskanie przewagi nad przeciwnikiem.

¹ Dr Paweł Korzeniowski, Instytut Historii, Uniwersytet Rzeszowski; e-mail: korzeniowski.p@gmail.com

Paweł Korzeniowski, PhD, Faculty of Sociology and History, Rzeszów University; e-mail: korzeniowski.p@gmail.com

nikiem i w ten sposób jego osłabienie na kluczowych frontach. Szczególnie w Wielkiej Brytanii, dotychczasowe straty wywarły ogromne wrażenie².

Państwo to, niejako tradycyjnie, nie dysponowało silną armią lądową, ale za to posiadało najsilniejszą w tym czasie marynarkę wojenną na świecie. Panowanie na morzach i oceanach pozwalało jej na prowadzenie operacji na rozległych obszarach, które choć miały znaczenie drugorzędne z kontynentalnego punktu widzenia, to pozwalały systematycznie osłabiać potencjał aktualnego nieprzyjaciela³.

Gdy w listopadzie 1914 roku Imperium Osmańskie włączyło się do wojny po stronie państw centralnych, przed brytyjskim kierownictwem polityczno-wojskowym otworzyła się perspektywa otwarcia nowego teatru wojennego w rejonie Dardaneli. Opanowanie cieśnin czarnomorskich miało spowodować bezpośrednie zagrożenie Konstantynopola i zmuszenie sułtana i jego rządu do kapitulacji. W opinii brytyjskiej Rady Wojennej (*War Council*)⁴ kapitulacja Imperium Osmańskiego miała także pozwolić na otwarcie rosyjskich portów czarnomorskich i dostarczenie tą drogą uzbrojenia i zaopatrzenia dla licznej, ale cierpiącej na poważne braki materiałowe armii carskiej⁵. Ponadto liczone, że sukces sił alianckich wywrze duże wrażenie w stolicach państw bałkańskich, które włączą się do wojny po stronie Ententy⁶.

Początkowo cała operacja miała być zrealizowana wyłącznie siłami Royal Navy, wspar- tej przez kilka francuskich okrętów. Pierwsze działania skierowane przeciwko osmańskim umocnieniom, prowadzone od 19 lutego 1915 roku, okazały się potwierdzać skuteczność przyjętych założeń. Szybko udało się wyeliminować tzw. forty wejściowe, strzegące

² W. Churchill, *The World Crisis*, Vol. II. 1915, London 2015, s. 11–13.

³ Klasycznym przykładem tej strategii jest polityka Wielkiej Brytanii w okresie wojen napoleońskich, gdzie Brytyjczycy skupiali się na odcięciu Francji od jej kolonii i ich opanowaniu, atakowaniu jej sojuszników oraz wspieranie finansowo państw kontynentalnych walczących z cesarzem francuzów. Brytyjskie wojska lądowe, stosunkowo nieliczne, operowały jedynie w Hiszpanii i Portugalii, gdzie trwało antyfrancuskie powstanie. Zob. np. Ch.D. Hall, *British Strategy in the Napoleonic War 1803–1815*, Manchester 2003; R. Muir, *Britain and the Defeat of Napoleon, 1807–1815*, Yale 1996.

⁴ Przed wybuchem wojny kwestie związane z planowaniem strategicznym i przygotowaniem do wojny realizował Komitet Obrony Imperialnej (*Committee of Imperial Defence*). Formalnie został powołany do życia w 1904 roku, i miał na celu analizowanie zagadnień związanych z obroną imperium oraz stanowić ciało doradcze rządu w kwestiach militarnych. Ponadto do jego kompetencji należało przygotowywanie aktów prawnych dotyczących przygotowania państwa do wojny i przedkładanie ich rządowi. Komitet nie miał stałego składu, poza premierem, który był jego przewodniczącym oraz sekretarza. Ponadto w jego obradach uczestniczyli wybrani członkowie rządu (jeśli omawiana kwestia dotyczyła ich resortów) oraz wysokich rangą oficerów, którzy pełnili rolę ekspertów. Po wybuchu wojny Komitet, uzupełniony m.in. przez przedstawicieli opozycji i kilku wojskowych doradców, przekształcił się w Radę Wojenną (*War Council*), odpowiedzialną za podejmowanie strategicznych decyzji dotyczących prowadzenia wojny; zob. A. Rawson, *The British Army 1914–1918*, Stroud 2014, s. 43–46.

⁵ Po mobilizacji w lipcu i sierpniu 1914 roku armia rosyjska liczyła ok. 5 milionów ludzi, jednak posiadane zapasy nie pozwalały na ich pełne wyposażenie, brakowało m.in. pół miliona karabinów. Pod koniec 1914 roku w batalionach zapasowych znajdowało się 800 tys. przeszkolonych żołnierzy, którzy nie mogli zasilić formacji liniowych ze względu na niedobór uzbrojenia. Więcej na temat problemów materiałowych armii rosyjskiej patrz: M.M. Gołowin, *Armia rosyjska w wielkiej wojnie*, Oświęcim 2013, s. 137–140.

⁶ Secretary's Notes of A Meeting of A War Council Held At 10, Downing Street, November 25, 1914, The National Archive (dalej: TNA), War Council, sygn. CAB 42/1/4.

wejścia do Cieśniny Dardanelskiej. Niestety, zlikwidowanie fortów centralnych i stanowisk baterii artylerii okazało się znacznie trudniejsze, i przez kolejne tygodnie nie przynosiło efektów. Próba generalnego ataku, podjęta 18 marca 1915 roku, zakończyła się klęską eskadry alianckiej i utratą trzech okrętów liniowych oraz uszkodzeniem trzech kolejnych⁷.

Z militarnego punktu widzenia porażka ta nie miała większego znaczenia. Utracone okręty nie należały do nowoczesnych typów, zaś liczba zabitych marynarzy wyniosła nieco ponad 700⁸. W takiej sytuacji najrozsądniejszym rozwiązaniem byłoby wstrzymanie dalszych ataków i ograniczenie się do blokowania Dardaneli. Jednak w Londynie i Paryżu obawiano się, że porażka w starciu z państwem muzułmańskim mogłoby stanowić bardzo poważny cios wizerunkowy, a ponadto zachęcić mieszkańców kolonii obu tych państw do rewolty⁹.

Uznano zatem, że jeśli okręty nie były w stanie wyeliminować osmańskich umocnień, należało przeprowadzić desant na Półwyspie Gallipoli i zneutralizować je od strony lądu. Jednakże wojska brytyjskie nie były do takiej operacji przygotowane, ani nawet nie dysponowały odpowiednimi siłami. Niemal wszystkie dostępne siły lądowe Wielkiej Brytanii zaangażowane były w tym czasie w działania we Francji. W rezultacie realizacja tego niezwykle trudnego przedsięwzięcia powierzono gen. Ianowi Hamiltonowi, który o czekającym go zadaniu dowiedział się dopiero na początku marca. Ponadto oddano mu do dyspozycji wojska złożone z zebranych *ad hoc* oddziałów z niemal całego świata¹⁰.

⁷ Zatopione zostały francuski Bouvet oraz brytyjskie HMS Irresistible oraz HMS Ocean, uszkodzone francuskie Galois oraz Suffren oraz brytyjski HMS Inflexible. Szerzej na temat działań morskich w rejonie Dardaneli patrz: P. Nykiel, *Wyprawa do Złotego Rogu. Działania wojenne w Dardanelach i na Morzu Egejskim (sierpień 1914 – marzec 1915)*, Kraków 2008.

⁸ Brytyjska Admiralicja liczyła się nawet ze znacznie poważniejszymi stratami. Sam Churchill, ówczesny Pierwszy Lord Admiralicji, w swoim opracowaniu dotyczącym I wojny światowej przytacza wysłaną do dowódcy Wschodniej Eskadry Śródziemnomorskiej (Eastern Mediterranean Squadron) wiceadmirała Cardena depezę w której pisze: „Rezultaty możliwe do uzyskania są, jednak, wystarczająco wielkie, że usprawiedliwiają utratę okrętów i ludzi, jeśli sukces nie może zostać osiągnięty bez nich”; cyt. za: W. Churchill, *The World...*, s. 158.

⁹ Okazało się, że te obawy były nieuzasadnione, choć wówczas sułtan osmański nosił jednocześnie tytuł kalifa, a więc duchowego zwierzchnika wszystkich muzułmanów, to pomimo oficjalnego ogłoszenia dżihadu, nawet Arabowie zamieszkujący Imperium Osmańskie niezbyt entuzjastycznie podchodzili do kwestii walki w interesie osmańskich elit. Stąd nie tylko muzułmanie zamieszkujący kolonie brytyjskie i francuskie nie wystąpili zbrojnie, ale wręcz przeciwnie, to Brytyjczykom udało się doprowadzić do rewolty muzułmańskich arabów zamieszkujących Bliski Wschód; szerzej na ten temat patrz: E. Rogan, *The Fall of The Ottomans. The Great War on Middle East 1914-1920*, London 2015, s. 53–128.

¹⁰ W momencie ataku w dniu 18 marca 1915 roku w rejonie Dardaneli znajdowały się oddziały Królewskiej Dywizji Morskiej (Royal Naval Division), będącej formacją złożoną z jednej brygady Royal Marines oraz dwóch brygad piechoty utworzonych z rezerwistów floty. Dywizja ta była pozbawiona w praktyce pododdziałów wsparcia, w tym przede wszystkim artylerii, a przez to trudno nazwać ją nawet związkiem taktycznym. Ponadto na Lemnos (dziś gr. Limnos) znajdowała się australijska 3. Brygada Piechoty. Były to wszystkie dostępne na miejscu siły lądowe. Podjęcie decyzji o lądowaniu na Półwyspie Gallipoli wymagało oczywiście znacznego ich wzmocnienia. Stąd gen. Ian Hamilton, wyznaczony na dowódcę Śródziemnomorskich Sił Ekspedycyjnych (Mediterranean Expeditionary Force) otrzymał do dyspozycji pozostałe siły Australijskiego i Nowozelandzkiego Korpusu Armijnego (Australian and New Zealand Army Corps, ANZAC), złożonego z 2 dywizji piechoty oraz dwóch brygad jazdy, razem ok. 30 tys. Ludzi. Z Wysp Brytyjskich

Operacja lądowania na półwyspie, organizowana w bardzo improwizowany sposób, została przeprowadzona 25 kwietnia 1915 roku. Zakładała ona opanowanie kluczowych punktów terenowych w ciągu trzech pierwszych dni operacji, po których nastąpić miało już jedynie wyeliminowanie pozostałych sił osmańskich. Niestety, pomimo ogromnego poświęcenia alianckich żołnierzy, zakończyła się ona jedynie połowicznym sukcesem. Udało się co prawda opanować plażę, ale postępy w głąb lądu okazały się niemożliwe. Heroiczna, a co najważniejsze, bardzo umiejętnie prowadzona obrona przez wojska osmańskie spowodowała, że zamiast szybkiego i rozstrzygającego sukcesu, cała operacja przekształciła się w wyczerpującą dla obu stron wojnę pozycyjną, która pochłaniała coraz większe zasoby zarówno ludzkie jak i materialne. Podejmowane wielokrotnie zarówno przez wojska brytyjsko-francuskie, jak i siły osmańskie, próba przełamania impasu, kończyły się niepowodzeniem.

Brak możliwości rozstrzygnięcia kampanii, zbliżająca się zima a także pogorszenie się sytuacji na Bałkanach spowodowało, że pod koniec 1915 roku, najpierw w Paryżu, a następnie w Londynie zdecydowano o ewakuacji sił z Półwyspu Gallipoli. Operacja ta została przeprowadzona w grudniu 1915 roku i styczniu 1916 roku. Pomimo znacznego ryzyka i obaw, udało się ewakuować wszystkie alianckie oddziały. Było to smutne podsumowanie całej kampanii, która w szczytowym momencie angażowała niemal 20 alianckich dywizji. Kosztowały one sprzymierzonych ok. ćwierć miliona zabitych, rannych, zaginionych i chorych, nie przynosząc absolutnie żadnych strategicznych korzyści¹¹.

Walki toczne w rejonie Dardaneli i na samym Półwyspie Gallipoli są niezwykle interesującym obiektem badań historyczno-wojskowych. Wojska operujące na odległym teatrze wojennym borykały się z wieloma trudnościami, związanymi z rozciągnięciem linii komunikacyjnych. Ponadto zmagania toczne na ograniczonym obszarze, w warunkach panujących w okresie I wojny światowej, stawiały przez obiema stronami szereg wyzwań zarówno poziomu taktycznego jak i operacyjnego. Jednym z kluczowych problemów dla alianckiego, a dokładniej mówiąc, brytyjskiego dowództwa, było zapew-

„wypożyczono” mu regularną 29. Dywizję Piechoty, która powstała w styczniu 1915 roku z batalionów sprawdzonych z dalekowschodnich kolonii. Liczyła ona ok. 20 tys. ludzi. Wojska MEF uzupełniał kontyngent francuski, nazywany Korpusem Ekspedycyjnym Orientu (Corps Expéditionnaire d'Orient, CEO), składający się w praktyce początkowo tylko z jednej, improwizowanej dywizji piechoty zorganizowanej z pojedynczych batalionów armii regularnej, formacji kolonialnych i legii cudzoziemskiej. W sumie siły alianckie liczyły ok. 80 tys. ludzi, zebranych praktycznie z całego świata. Dokładna analiza składu i efektywności bojowej sił alianckich patrz: P. Korzeniowski, *Charakterystyka alianckich sił lądowych biorących udział w desancie na Półwyspie Gallipoli 25 kwietnia 1915 roku* [w:] *O powinnościach żołnierskich*, t. III, pod red. A. Drzewieckiego, Oświęcim 2016, s. 414–432.

¹¹ Brytyjski historyk Peter Hart, twierdzi, że podejmowanie jakichkolwiek działań przeciwko Imperium Osmańskiemu przez Wielką Brytanię w 1915 roku było błędem. Argumentował, że w ówczesnej sytuacji wygranie wojny było możliwe jedynie poprzez pokonanie armii niemieckiej, której główne siły znajdowały się we Francji, i tam należało skoncentrować wszystkie dostępne siły. Jego zdaniem zagrożenie ze strony Osmanów było tak naprawdę iluzoryczne. Próby wywołania dżihadu zakończyły się niepowodzeniem, co więcej, arabscy poddani sułtana, choć muzułmanie, wystąpili przeciwko swojemu kalifowi, próby ataku na Kanał Sueski podejmowane w styczniu 1915 roku zakończyły się niepowodzeniem, a ofensywa osmańska na Kaukazie zakończyła się katastrofą. Zdaniem Harta, w takiej sytuacji, należało utrzymywać status quo przy pomocy dostępnych na miejscu sił, skupiając wszystkie rezerwy na froncie zachodnim; zob. P. Hart, *Gallipoli*, Oxford 2011, s. 18–19.

nienie odpowiedniego wsparcia lotniczego zarówno jednostkom morskim jak i lądowym. Ta problematyka jest tematem niniejszego opracowania.

W pierwszej kolejności omówię krótko brytyjskie siły lotnicze, które operowały w rejonie Dardaneli w 1915 roku i ich zadania oraz ocenę stopień ich realizacji. Najpierw skupię się na okrętach lotniczych, następnie zaś na eskadrach operujących z lotnisk. Ponieważ najpoważniejszy wpływ na efektywność operacji lotniczych wywierał rodzaj i jakość sprzętu, jakim dysponowano, zostanie on scharakteryzowany w osobnej części. Na końcu zaś krótko omówię infrastrukturę, jaką dysponowało brytyjskie lotnictwo w tym rejonie. Całość rozważań zamknę podsumowaniem wraz z oceną działań.

2. OKRĘTY LOTNICZE

Pomimo że w 1915 roku lotnictwo, jako formacja wojskowa, było wciąż jeszcze na etapie wczesnego rozwoju, to już wówczas trudno było sobie wyobrazić działania na jakimkolwiek teatrze wojny bez jego udziału. W początkowym okresie I wojny światowej brytyjskie lotnictwo nie było osobnym rodzajem sił zbrojnych, ale zarówno wojska lądowe, jak i marynarka wojenna dysponowały własnymi siłami lotniczymi. To pierwsze funkcjonowało jako Królewski Korpus Lotniczy (*Royal Flying Corps*; RFC) i jego główne siły operowały we Francji. Ponieważ front ten był absolutnie priorytetowy dla Brytyjczyków, tam kierowano wszystkie dostępne siły lotnicze. Nieco inaczej wyglądała sytuacja w przypadku Royal Navy. Lotnictwo marynarki zorganizowane było w Królewską Morską Służbę Lotniczą (*Royal Naval Air Service*; RNAS). Ponieważ operacje prowadzone w rejonie Dardaneli miały początkowo być prowadzone jedynie przez siły morskie, wsparcie lotnicze również zapewnić miały siły RNAS.

Gdy w styczniu 1915 roku zdecydowano o rozpoczęciu aktywnych działań przeciwko osmańskim umocnieniom strzegącym Cieśniny Dardanelskiej, Admiralicja zdecydowała o wysłaniu w rejon operacji okrętu-bazy wodnosamolotów HMS Ark Royal. Był to pierwszy w historii okręt zbudowany jako jednostka przeznaczona do działań lotniczych. Wszedł do służby na przełomie 1914/1915 roku¹². Była więc to konstrukcja stosunkowo nowoczesna, ale ze względu na fakt, że projekt tego okrętu był pionierski, nie udało się uniknąć wielu wad i niedociągnięć. Do najważniejszych zaliczyć należy bardzo niewielką prędkość, która wynosiła maksymalnie 10-11 węzłów (ok. 20 km/h). W rezultacie okręt ten był praktycznie nieprzydatny na Morzu Północnym, gdzie operowały główne siły Royal Navy (tzw. Grand Fleet). Ponadto w jego ładowniach mogło pomieścić się maksymalnie 6–7 wodnosamolotów, które opuszczano na wodę przy pomocy dwóch hydraulicznych dźwigów. Taki sposób prowadzenia operacji lotniczych bardzo mocno ograniczał jego wykorzystanie operacyjne, w zasadzie do rejonów, gdzie Brytyjczycy całkowicie panowali nad akwenem. W rezultacie okręt, dowodzony przez komandora Roberta Clarke-Halla wysłano w rejon Dardaneli.

¹² Okręt rozpoczęto budować w 1913 roku początkowo jako jednostka transportowa, ale jeszcze w czasie konstrukcji kadłuba został on wykupiony przez brytyjską Admiralicję, a plany konstrukcyjne zmodyfikowane odpowiednio do nowej roli, jaką miał pełnić. Wodowanie nastąpiło we wrześniu 1914 roku, a podniesienie bandery w grudniu tego samego roku. HMS Ark Royal Logbook, http://www.naval-history.net/OWShips-WW1-04-HMS_Ark_Royal.htm (dostęp: 1 marca 2017 r.).

W dniu 1 lutego 1915 roku wyruszył we wskazane miejsce, opuszczając port Sheerness, docierając na wyspę Tenedos (dziś tur. Bozcaada) 17 lutego, dwa dni przed rozpoczęciem operacji morskich przeciwko osmańskim umocnieniom¹³. W trakcie podejmowanych w ciągu kolejnych tygodni przez brytyjskie i francuskie okręty prób wyeliminowania nieprzyjacielskich wodnosamolotów z HMS Ark Royal prowadziły obserwację prowadzonego ostrzału oraz korygowały ogień artylerii. Niestety, ze względu na bardzo słabe parametry taktyczno-techniczne wodnosamolotów, a przede wszystkim brak radiostacji, zadanie to było niemożliwe do zrealizowania. Nieco lepiej wodnosamoloty operujące z tego okrętu radziły sobie z wykrywaniem osmańskich stanowisk artylerii, ale także pod tym względem istniało szereg ograniczeń. Przede wszystkim w omawianym okresie lotnictwo nie dysponowało specjalnymi aparatami fotograficznymi, stąd wyniki obserwacji obserwatorzy lotniczy zapisywali w notatnikach lub wykonywali odręczne szkice. Jak łatwo się domyśleć, wiarygodność i dokładność tego typu danych była mocno wątpliwa. Zdjęcia lotnicze po zakończonym locie można było poddać szczegółowej analizie przez oficerów wywiadu wojskowego i specjalistów. W tym wypadku zaś, wszystko, dosłownie, zależało od wzroku i interpretacji obserwatora, który ponadto, ze względu na ogień broni strzeleckiej, nie miał możliwości dłuższej obserwacji wykrytych stanowisk osmańskich¹⁴.

Kulminacja działań morskich alianckiego zespołu nastąpiła 18 marca 1915 roku. Wówczas to, jak wspominałem wyżej, miał miejsce nieudany generalny atak na osmańskie forty strzegące Dardaneli. HMS Ark Royal tego dnia miał minimalny wpływ na prowadzone walki. Ze względu na problemy techniczne, zdołano zrealizować jedynie dwa loty rozpoznawcze, których celem było jedynie obserwowanie ogólnych skutków ostrzału, prowadzonego przez alianckie okręty. Ze względu na dym i dużą intensywność prowadzonego ostrzału, lotnicy nie byli w stanie prawidłowo ocenić faktycznego rezultatu prowadzonego ostrzału¹⁵.

Dotychczasowe działania lotnicze HMS Ark Royal mocno rozczarowywały. Ze względu na ograniczenia techniczne wodnosamolotów zarówno kierowanie ogniem artylerii okrętowej, ani nawet obserwacja wyników ostrzału, nie dawały zadowalających efektów. jedynie wykrywanie i rozpoznawanie osmańskich stanowisk przynosiło pewne efekty.

W drugiej połowie marca podjęto decyzję o przeprowadzeniu desantu na Półwyspie Gallipoli przez siły lądowe. W związku z tym wstrzymano większe operacje morskie przeciwko osmańskim stanowiskom, w związku z czym zmalała także aktywność lotnicza. Do tego czasu wodnosamoloty otrzymały zadanie rozpoznawania osmańskich umocnień polowych, stanowisk artylerii, rozmieszczenia odwodów itd.

¹³ HMS „Ark Royal” Report of Operations No. 1. Wednesday, 17th February 1915, TNA, R.N.A.S. Operations etc., sygn. AIR 1/2099/207/20/7 k. 3.

¹⁴ Nie ma tutaj miejsca na dokładne omówienie operacji lotniczych prowadzonych przez HMS Ark Royal. Kwestia ta została przedstawiona w moim osobnym artykule; patrz. P. Korzeniowski, *Operacje lotnicze HMS Ark Royal w rejonie Dardaneli (luty-maj 1915)* [w:] *Od Gorlic po Kaukaz, Lewant Alpy i Adriatyk – czyli lotnictwo na Froncie Wschodnim, nad Bałkanami i na Bliskim Wschodzie 1914–1918*, pod red. P. Korzeniowskiego, A. Olejko, G. Artla, Rzeszów 2017, s. 90–110.

¹⁵ HMS „Ark Royal” Report of Operations No. 10. Thursday, 18th March 1915, TNA, R.N.A.S. Operations etc., sygn. AIR 1/2099/207/20/7 k. 12.

Pod koniec tego miesiąca na wyspę Tenedos przybyła 3. Eskadra RNAS¹⁶, dowodzona przez komandora (Wing Commander) Charlesa Samsona¹⁷. Była ona wyposażona w samoloty z podwoziem stałym. Jej przybycie spowodowało podział zadań między HMS Ark Royal a nowo przybyłą eskadrę. Ta ostatnia prowadzić miała rozpoznanie wejścia do Cieśniny Dardaneelskiej oraz południowej części Półwyspu Gallipoli, natomiast wodnosamoloty HMS Ark Royal zachodni brzeg półwyspu oraz rejony poza bezpośrednim sąsiedztwem samej cieśniny¹⁸.

W kwietniu 1915 roku, w trakcie przygotowań do lądowania na Półwyspie Gallipoli wodnosamoloty HMS Ark Royal, oprócz zadań rozpoznawczych, realizowano także loty, których celem było atakowanie zgrupowań osmańskich odwodów oraz jednostek pływających na wodach cieśniny. Jednakże ze względu na prymitywne środki, jakie stosowano w trakcie tych misji, efekty nie mogły być znaczące¹⁹. Tym niemniej wywierały one pewien efekt psychologiczny na żołnierzach osmańskich.

Największe natężenie lotów nastąpiło w ostatniej dekadzie kwietnia, a więc na kilka dni przed inwazją, a także w trakcie zaciętych walk kilka dni po niej. Ponownie jednak okazało się, że bez specjalnego sprzętu, przy pomocy jedynie obserwacji wzrokowej, lotnicy nie byli w stanie wykryć większych ruchów sił osmańskich, zlokalizować miejsc koncentracji odwodów czy stanowisk artylerii czy dowództw²⁰.

Na przełomie kwietnia i maja walki na półwyspie zaczęły powoli przyjmować formę pozycyjną, analogicznie jak na froncie zachodnim. Przez niemal całą pierwszą dekadę maja

¹⁶ W przypadku brytyjskich sił lotniczych występuje poważny problem w tłumaczeniu nazw poszczególnych jednostek. Mianowicie termin „squadron” przyjęło się tłumaczyć w polskiej historiografii jako „dywizjon”, co jest poważnym błędem, gdyż ze względu na liczbę samolotów jest to odpowiednik eskadry. Bardzo często jednak, aby nie powodować komplikacji u polskiego Czytelnika, autorzy pozostają przy tej tradycyjnej nazwie, sam również do niedawna stosowałem tego typu praktykę, zaznaczając wspomnianą rozbieżność w przypisie. W niemiejszym tekście jednak będę stosował już określenie „eskadra”.

¹⁷ Piloci i obserwatorzy Royal Naval Air Service oprócz swoich rang oficerskich posiadali także tzw. „mianowania” (appointments), i nosili odpowiednie do nich insygnia, będące połączeniem marynarskich pasów oraz orła (dla pilota) lub dużej litery „O” (dla obserwatorów). Najmłodszy oficerowie w stopniu podporucznika (sub-lieutenant) nosili mianowanie odpowiednio Flight Sub-Lieutenant oraz Observer Sub-Lieutenant, natomiast w stopniu porucznika (lieutenant) na Flight Lieutenant oraz Flight Commander dla pilotów oraz Observer Lieutenant i Flight Observer dla obserwatorów. W tym miejscu warto zaznaczyć, że o ile pilotami zawsze byli oficerowie, to obserwatorami niekiedy zostawali podoficerowie, którzy brytyjskiej marynarce nosili określenie „petty officer”, stanowiący odpowiednik mniej więcej sierżanta w piechocie morskiej. Dowódcy jednostek lotniczych otrzymywali natomiast rangę Squadron Commander (porucznik), Wing Commander (komandor) lub Wing Captain (kapitan). Royal Naval Air Service Organisation, TNS, sygn. AIR 1/361/15/228/51, s. 4.

¹⁸ Np. W dniu 4 kwietnia przeprowadzono działania w rejonie Smyrny (dziś tur. Izmir); patrz: HMS „Ark Royal” – Report on Aerial Reconnaissance od Gulf of Smyrna, Sunday, 4th April 1915, TNA, R.N.A.S. Operations etc., sygn. AIR 1/2099/207/20/7 k. 14.

¹⁹ Ze względu na brak klasycznych bomb lotniczych do atakowania celów naziemnych stosowano np. pociski artyleryjskie z prymitywnym zapalnikiem czy improwizowane granaty, wyrzucane z kabiny przez lotników. Stosowano także tzw. „strzałki” (darts), które wysypywano z kabiny, licząc, że spadając nabiorą one dużej prędkości i spowodują obrażenia wśród żołnierzy osmańskich.

²⁰ HMS „Ark Royal” Monthly Flying Returns, 31st April 1915, TNA, R.N.A.S. Operations etc., sygn. AIR 1/2099/207/20/7 k. 20-21.

wodnosamoloty z HMS *Ark Royal* w dalszym ciągu prowadziły loty rozpoznawcze, ze średnią intensywnością 3-4 lotów dziennie. Jednak ich efektywność wciąż utrzymywała się na niezadowalającym poziomie. W tym czasie na wodach Morza Egejskiego pojawiły się niemieckie okręty podwodne. Dysponujący bardzo niewielką prędkością HMS *Ark Royal* stanowił bardzo łatwy cel, stąd aby zabezpieczyć go przed zatopieniem, zdecydowano się wycofać go do na wyspę Imbros (dzisiaj tur. Gökçeada), gdzie w połowie tego miesiąca został w praktyce przekształcony w stacjonarną bazę dla wszystkich brytyjskich wodnosamolotów operujących w rejonie Dardaneli. Pozostawał w tym miejscu do początku listopada 1915 roku, po czym został przebazowany do portu w Salonikach. Przez ten okres wodnosamoloty ponownie prowadziły operacje rozpoznawcze na rzecz floty, a także realizowały patrole przeciwpodwodne, sporadycznie realizując zadania na rzecz wojsk lądowych²¹.

Dotychczasowe doświadczenia z wykorzystaniem wodnosamolotów w rejonie Dardaneli były mocno rozczarowujące. Tym niemniej, nawet ograniczona efektywność była lepsza niż całkowity brak wsparcia lotniczego. Szczególnie w rejonie ANZAC, znajdującym się poza zasięgiem samolotów startujących z lotnisk na Imbros i Tenedos, wsparcie przez wodnosamoloty było jedynym sposobem uzyskania jakichkolwiek informacji o nieprzyjacieli. Stąd brytyjska Admiralicja zdecydowała się wysłać w rejon Dardaneli kolejny okręt lotniczy, mianowicie HMS *Ben-my-Chree*²², który dotarł na miejsce w czerwcu 1915 roku.

W przeciwieństwie do HMS *Ark Royal*, mógł rozwijać prędkość ok. 25 węzłów (ok. 45 km/h), wodnosamoloty mogły startować ze specjalnego pokładu startowego, wspomagane specjalnymi szynami i wózkami, po wylądowaniu na wodzie były z kolei podnoszone za pomocą specjalnego żurawia. HMS *Ben-my-Chree*, pod dowództwem komandora Cecila l'Estrange Malone'a, operował w rejonie Dardaneli w zasadzie do końca kampanii. Jego maszyny działały głównie w rejonach niedostępnych dla samolotów operujących z lotnisk, a więc na rzecz sił ANZAC w rejonie Gaba Tepe (północno-zachodnie część Półwyspu Gallipoli), a od sierpnia 1915 roku także brytyjskich sił w rejonie Suvli na północ od rejonu ANZAC²³.

Samoloty z HMS *Ben-my-Chree* nie tylko wspierały wojska lądowe i marynarkę, ale także prowadziły operacje skierowane przeciwko osmańskiej żegludze na wodach Cieśniny Dardanelskiej oraz Morzu Marmara. W dniu 12 sierpnia 1915 roku doszło do pierwszego w historii skutecznego ataku torpedowego przeprowadzonego przez wodnosamolot. Flight Commander Charles Edmonds, pilotujący Shorta Typ 184 zaatakował na wodach Morza Marmara osmańską jednostkę transportową. Torpeda wypuszczona z odległości ok. 730 m

²¹ P. Korzeniowski, *Operacje...*, s. 102–107.

²² Nazwa okresu pochodzi z gaelickiego dialektu używanego na Wyspie Man, i oznacza „Kobietę (Damę) mego serca”. Okręt zbudowano w 1908 roku jako jednostka pasażerska. Po wybuchu wojny został wyczarterowany przez Admiralicję na początku 1915 roku i przebudowany na okręt lotniczy. W maju 1915 roku został wysłany w rejon Dardaneli, gdzie przybył na początku drugiej dekady czerwca 1915 roku. HMS *Ben-my-Chree* logbook, http://www.naval-history.net/OW-Ships-WW1-04-HMS_Ben-my-Chree.htm (dostęp: 1 marca 2017 r.).

²³ Na marginesie warto zaznaczyć, że w celu realizacji celów pobocznych, szczególnie operacji morskich poza bezpośrednim sąsiedztwem Dardaneli, pojedyncze wodnosamoloty instalowano na okrętach Royal Navy. Do tego celu wykorzystywano początkowo krążowniki HMS *Doris* oraz HMS *Minerva*, później zaś monitory HMM *Abercrombie*, HMM *Reglan* oraz HMM *Roberts*. The Dardanelles Campaign, TNA, sygn. TNA, sygn. Air 1/681/21/13/2209, k. 294.

(800 jardów) dosięgła transportowca²⁴. 17 sierpnia, podczas kolejnego lotu, Fl. Cmdr. Edmonds wraz z Flight Lieutenant Dacre wykryli kilka osmańskich transportowców rozładowywanych na brzegu Półwyspu Gallipoli. Podobnie jak przed kilkoma dniami, zwolnił torpedę z odległości ok. 730 m. Torpeda najprawdopodobniej trafiła w śródkręcie, powodując poważne uszkodzenie transportowca. Lecący w drugiej maszynie (Short 184) Flight Lieutenant Dacre, miał problemy z silnikiem i musiał lądować na wodach cieśniny. Zauważył w międzyczasie dużą barkę przy azjatyckim brzegu, w kierunku której wystrzelił swoją torpedę, choć nie był w stanie dokładnie określić skutków, z pewnością trafiła ona w cel. Znacznie lepsza maszyna była w stanie po pewnym czasie ponownie wzbić się w powietrze²⁵.

Te ataki stanowiły punkt zwrotny w rozwoju brytyjskiego lotnictwa morskiego. Pokazały, że samoloty uzbrojone w torpedy były w stanie skutecznie atakować nieprzyjacielską żeglugę nawet na wodach uznawanych przez przeciwnika za bezpieczne. W rezultacie tych ataków oraz w połączeniu z coraz większą aktywnością alianckich okrętów podwodnych na Morzu Marmara, siły osmańskie musiały ograniczyć przesyłanie zaopatrzenia dla wojska na Półwyspie Gallipoli drogą morską, i korzystać ze znacznie dłuższej, okrężnej drogi lądowej.

3. ESKADRY LOTNICZE

Wraz z podjęciem decyzji o przeprowadzeniu desantu sił lądowych na Półwyspie Gallipoli niezbędne stało się przeprowadzenie rozpoznania osmańskich przygotowań obronnych, stanowisk artylerii, punktów koncentracji odwodów, dróg, mostów i magazynów. Kilka wodnosamolotów HMS Ark Royal nie było w stanie zrealizować tego zadanie. W związku z tym, jak wspomniałem wcześniej, pod koniec marca na wyspę Tenedos przybyła 3. Eskadra RNAS. Jednakże początkowo dysponowała ona jedynie 5 sprawnymi samolotami. Jeszcze w marcu wysłano z Marsylii uzupełnienia w postaci 11 maszyn, ale były to głównie samoloty Henri Farman, o zbyt słabych osiągnięciach i niemal nieprzydatne do działań w rejonie Dardaneli²⁶. W rezultacie działanie 3. Eskadry były równie mało efektywne jak w przypadku HMS Ark Royal.

W ostatniej dekadzie kwietnia, a więc w momencie lądowania alianckich sił na półwyspie, teoretycznie brytyjskie siły lotnicze obejmowały 22 samoloty, 8 wodnosamolotów oraz 19 pilotów. W praktyce jednak w gotowości bojowej pozostawała połowa tych sił²⁷.

²⁴ Report of Flight, HMS Ben-my-Chree, 12th August 1915, Report on Attack by Torpedo Caring Aeroplane, 13th August 1915, TNA, sygn. AIR 1/665/17/122/716. Okazało się, że jednostka ta została dzień wcześniej zaatakowana przez brytyjski okręt podwodny E 14, i osadzona na brzegu przez załogę.

²⁵ Report of Flight, HMS Ben-my-Chree, 17th August 1915, Reports on torpedo attacks on Enemy Shipping in Dardanelles 12th & 17th August 1915, Ben-my-Chree, TNA, sygn. AIR 1/2393/238/1. Późniejsze dochodzenie potwierdziło, że trafiona jednostka w wyniku eksplozji zatонуła; zob. Torpedo attacks by Seaplanes at The Dardanelles, 24th April 1923, Operations Section, Air Historical Branch, TNA, sygn. AIR /2393/236/1.

²⁶ K. Isaacs, *Wings Over Gallipoli*, „Journal of the Australian Professions of Arms”, 1990, no 81 (March/April), s. 5-6.

²⁷ Dispatch of no 3 Aeroplane Squadron to East Mediterranean. March 1915, TNA, sygn. AIR 1/361/15/228/50.

Sytuację znacznie poprawiło przybycie końcem kwietnia francuskiej 98. Eskadry (l'Escadrille MF 98 T), dowodzonej przez kpt. Antoine Cesariego²⁸.

Dysponowała ona początkowo ośmioma samolotami Mauroce Farman, o znacznie lepszych parametrach niż wszystkie modele, jakie posiadali w tym czasie Brytyjczycy. Co więcej, Francuzi byli znacznie lepiej przygotowani pod względem technicznym do prowadzenia działań bojowych. Eskadra dysponowała dobrze wyposażonym zapleczem technicznym i wyszkolonym personelem. Ponadto, co chyba najważniejsze, wraz z samolotami wysłano specjalne aparaty fotograficzne, przystosowane do robienia zdjęć lotniczych. Choć były one jeszcze mocno niedoskonałe, to w porównaniu do Brytyjczyków, francuscy piloci mogli przeprowadzać znacznie dokładniejsze rozpoznanie. Dla sił brytyjskich nie miało to jednak większego znaczenia, gdyż francuska eskadra prowadziła operacje na rzecz wojsk francuskich, zajmujących prawą część alianckiego frontu na południu Półwyspu Gallipoli. Przez całą kampanię kontyngent francuski pełnił rolę pomocniczą i działania na tym odcinku nie miały decydującego znaczenia dla ostatecznego wyniku kampanii²⁹.

Przeciągająca się kampania oraz rozbudowa sił brytyjskich na półwyspie spowodowała, że potrzebne stało się wzmocnienie sił lotniczych, zarówno ilościowe, jak i jakościowe. W maju na wyspie Imbros znalazła się 2. Eskadra RNAS pod dowództwem Wng. Cmdr. E. Gerrarda. Jej przybycie stanowiło znaczne wzmocnienie brytyjskich sił lotniczych. Wynikało to nie tyle ze względu na przybycie dodatkowych samolotów i pilotów, ale z faktu, że jednostka wyposażona była w stosunkowo nowoczesne maszyny, a ponadto eskadra dotarła na wyspę wraz z całym niezbędnym zapleczem technicznym³⁰.

Systematyczna rozbudowa brytyjskiego lotnictwa niestety nie przełożyła się na zwiększenie jego efektywności. Wciąż efekty rozpoznania lotniczego dalekie były od zadowalających, kolejne operacje lądowe prowadzone na półwyspie potwierdzały, że informacje uzyskiwane przez lotnictwo na temat rozmieszczenia umocnień polowych, stanowisk artylerii i miejsc koncentracji odwodów osmańskich były niepełne, a często wręcz błędne.

Aby zmienić ten niekorzystny stan rzeczy, w czerwcu 1915 roku Admiralicja wysłała w rejon Dardaneli płk. Fredericka Sykesa, którego zadaniem obejmowało ewaluację oceny dotychczasowych działań³¹. Przygotowany przez niego na początku lipca raport wskazywał wiele czynników ograniczających skuteczność brytyjskich sił lotniczych. Płk Sykes przedstawił także szereg postulatów, które, w jego opinii, miały znacznie wyeliminować przynajmniej część najpoważniejszych problemów. Zwracał uwagę na błędną organizację

²⁸ Litera MF oznaczała typ samolotu, w jaki eskadra była wyposażona, mianowicie Maurice Farman, zaś litera „T” oznaczała wyspę Tenedos.

²⁹ Mimo, że działania francuskiej eskadry nie miały kluczowego znaczenia dla przebiegu kampanii, to warto pokazać różnice w przygotowaniu do działań sił lotniczych obu państw. Mimo, że dla Francuzów operacje w rejonie Dardaneli miały jeszcze mniejsze znaczenie niż dla Brytyjczyków, dokonali oni zdecydowanie więcej, by zapewnić własnym wojskom odpowiednie wsparcie lotnicze. Szerzej na temat udziału 98. Eskadry w kampanii patrz: D. Méchin, *Historique de l'escadrille 524*, http://albindenis.free.fr/Site_escadrille/escadrille524.htm (dostęp 1 marca 2017 r.).

³⁰ Pomimo iż w międzyczasie także pozostałe jednostki otrzymywały wzmocnienia, to straty bojowe i zużywanie się maszyn sprawiały, że ich liczba w gotowości operacyjnej była stosunkowo nieduża. Pomiędzy czerwcem a sierpniem 1915 roku 3. Eskadra RNAS otrzymała 18 samolotów. Zob. K. Isaacs, *Wings...*, s. 14. Także francuska eskadra w czerwcu otrzymała 7 kolejnych maszyn, patrz. D. Méchin, *Historique...*

³¹ Został on „wypożyczony” Admiralicji przez War Office. Jako osoba niezwiązana z lotnictwem marynarki miała obiektywnie ocenić istniejącą sytuację.

systemu dowodzenia siłami lotniczymi. Wskazywał, że dotychczas nie stworzono osobnego dowództwa sił lotniczych, wobec czego bardzo słabo koordynowano działania poszczególnych jednostek. Zdarzały się sytuacje, że jedna eskadra nie była w stanie realizować wszystkich zadań ze względu na braki sprzętowe, a dostępne środki posiadała inna, ale były one niewykorzystane. Zwracał uwagę na bardzo dużą różnorodność sprzętu lotniczego oraz jego częściową nieprzydatność do działań w panujących warunkach. Zalecał poprawę zaplecza technicznego, przygotowanie zapasów części zamiennych, zwłaszcza silników, uzupełnienie personelu, nie tylko latającego, ale także technicznego oraz stworzenie systemu rotacji obsadą kadrową pomiędzy jednostkami w zależności od pojawiających się potrzeb. Wskazywał także na potrzebę koncentracji sił lotniczych w jednym miejscu, co znacznie ułatwiłoby implementację wskazanych przez niego zaleceń, nie mówiąc już o koordynacji działań i wymianie informacji³².

Raport płk. Sykesa i wnioski z niego płynące spotkały się ze zrozumieniem w brytyjskiej Admiralicji. Uznano jednocześnie, że on sam najlepiej nadawał się na wdrożenie proponowanych zmian organizacyjnych. W sierpniu 1915 roku podporządkowano mu wszystkie brytyjskie siły lotnicze w rejonie Dardaneli³³. W ramach reorganizacji sił lotniczych 3. Eskadra RNAS została przebazowana z Tenedos na Imbros, gdzie dołączyła do 2. Eskadry RNAS. Jednocześnie obie eskadry zostały przekształcone w skrzydła lotnicze (Wings), każde złożone z trzech eskadr.

Zmiany organizacyjne powiązane zostały z nowym, bardziej klarownym rozdzieleniem zadań operacyjnych. Francuska 98. Eskadra w dalszym ciągu stacjonowała na wyspie Tenedos i realizowała zadania na rzecz CEO. Zreformowane 2. i 3. Skrzydła Lotnicze, skoncentrowane teraz na Imbros, skupiły się na realizowaniu zadań na rzecz brytyjskiego VIII Korpusu Armijnego, który zajmował front na południu Półwyspu Gallipoli (tzw. rejon Helles). Znacznym problemem pozostawało wsparcie sił brytyjskich w rejonie ANZAC i Zatoki Suvla. Z konieczności zadania te realizowały wodnosamoloty z HMS Ben-my-Chree, ewentualnie, wyjątkowo, samoloty lądujące na improwizowanych lądowiskach w rejonie Przylądka Helles.

Zmiany organizacyjne i kompetencyjne połączone ze znacznym wzmocnieniem sił lotniczych w nowy sprzęt latający. Na początku sierpnia rozpoczęła się wielka aliancka ofensywa, mająca na celu ostateczne rozstrzygnięcie przedłużającej się kampanii na korzyść sił Ententy. W związku z przygotowaniami do jej przeprowadzenia, z Wielkiej Brytanii w rejon Dardaneli wysłano 45 nowych maszyn do obu skrzydeł³⁴. Ponadto obie jednostki uzupełniono personelem 1. Eskadry RNAS, która w tym czasie stacjonowała w Dunkierce³⁵.

Przedstawione powyżej zmiany pozwoliły znacznie podnieść skuteczność działań lotniczych. W rezultacie w trakcie przygotowań do wspomnianej wyżej ofensywy udało się znacznie lepiej rozpoznać osmańskie przygotowania obronne i siły przeciwnika. Niestety, informacje te zostały zaprzepaszczone przez katastrofalne błędy w dowodzeniu po stronie

³² Report on R.N.A.S. Units and the Aerial Requirements of the Naval and Military Forces of the Dardanelles by Colonel F.H. Sykes, 9th July 1915, TNA, sygn. AIR 1/669/17/122/788.

³³ W dalszym ciągu francuska eskadra podlegała dowództwu CEO, ale jej działania koordynowano z płk. Sykesem.

³⁴ Dokładna charakterystyka sprzętu latającego i jego liczebność zostanie omówiona w dalszej części artykułu.

³⁵ Submissions and minutes to col. Sykes report, TNA, sygn. AIR 1/669/17/122/788.

brytyjskiej, w szczególności zaś przez dowództwo IX Korpusu Armijnego i część podległych mu dywizji. W rezultacie ogromny wysiłek związane ze wzmocnieniem sił brytyjskich w rejonie Dardaneli został zmarnowany, nowe dywizje bardzo szybko utraciły znaczną część wartości bojowej, a uzyskane kosztem ogromnych strat korzyści terenowe nie miały wpływu na zmianę ogólnego położenia obu stron na półwyspie³⁶.

Ostatnią reorganizację lotnictwa przeprowadzono w styczniu 1916 roku, w momencie ewakuacji alianckich sił z Półwyspu Gallipoli. Ponieważ wojska alianckie opuściły półwysp, dalsze utrzymywanie większych sił lotniczych w tym rejonie miało się z celem. W rezultacie rozwiązaniu uległa 3. Eskadra³⁷, a jej sprzęt latający oraz personel zasilili 2. Eskadrę. Ponadto płk Sykes uzyskał zgodę na powrót do Wielkiej Brytanii, gdyż jego rola koordynatora działań lotniczych stała się zbędna. Wkrótce także 2. Eskadra opuściła Imbros i została przebazowana w rejon Salonik, gdzie działała na rzecz brytyjskiej tzw. Armii Salonickiej (Salonica Army)³⁸.

4. SPRZĘT LOTNICZY

Główną przyczynę niewielkiej skuteczności brytyjskiego lotnictwa w rejonie Dardaneli stanowiły ogromne problemy ze sprzętem lotniczym. Maszyn latających było przede wszystkim zbyt mało, a te, które trafiały w rejon działań, były bardzo często przestarzałe lub wręcz nienadające się do operowania w istniejących w tym rejonie warunkach³⁹. Pierwsze maszyny latające dotarły w rejon Dardaneli wraz z HMS Ark Royal. Było to 6 wodnosamolotów: 1 Short Admiralty Type 136⁴⁰ (numer 136), 2 Wight Pusher Seaplane (numery

³⁶ Szerzej na ten temat patrz m.in. C.F. Aspinall-Oglander, *Official History of The Great War. Military Operations. Gallipoli*. Vol. 2. May 1915 to the Evacuation, London 1931, s. 363–376.

³⁷ W tym czasie dowodzona już przez mjr. Fawcett'a.

³⁸ From The Wing Captain, R.N.A.S. E.M.S. to The Vice Admiral Commanding E.M.S., 9th January 1916, Reorganisation of Air Service in Eastern Mediterranean January-March 1916, TNA, sygn. AIR 1/649/17/122/420. No. 192/68A, 29th January 1916, Reorganisation of Air Service in Eastern Mediterranean January-March 1916, TNA, sygn. AIR 1/649/17/122/420.

³⁹ Walki w rejonie Dardaneli dla Wielkiej Brytanii odgrywały znaczenie drugorzędne w stosunku do Frontu Zachodniego, gdzie kierowano najnowocześniejsze uzbrojenie. Stąd na Morze Śródziemne trafiały maszyny wycofane z innych jednostek, pojedyncze egzemplarze, często cywilnych konstrukcji czy prototypy. Stąd bardzo duża liczba typów i modeli, których dokładne omówienie jest w tym artykule niemożliwe. Stąd skupię się jedynie na ogólnej charakterystyce i ocenie poszczególnych typów i zmianach ilościowych. Dokładne dane taktyczno-techniczne można znaleźć w szeregu publikacji, m.in. w pracy: O. Thetford, *British Naval Aircraft Since 1912*, Boston 1978.

⁴⁰ Była to bardzo ciekawa maszyna. Brytyjska Admiralicja oczekując na skonstruowanie rodzimego silnika lotniczego o mocy 200 km, zakupiło we Francji niewielką partię silników Canton Unné. W oparciu o nie wybudowano dwa prototypy samolotów, jeden napędzany silnikiem o mocy 135 km (9-cylindrowym), drugi, o mocy 200 km (14-cylindrowy). Zostały one sklasyfikowane jako Short Admiralty Type 135 oraz 136. Oba samoloty wzięły udział w nalocie na port Cuxhaven 25 grudnia 1914 roku, przy czym pierwszy z nich nie powrócił z misji, i najprawdopodobniej zatonął ok. 8 mil na zachód od wyspy Helgoland. Drugi z samolotów o numerze 136 powrócił szczęśliwie, po czym został przydzielony do HMS Ark Royal, który niedawno wszedł do służby. Szerzej na temat ataku na Cuxhaven patrz: Report on Seaplane Operations Against Cuxhaven Carried Out 25th December 1914, TNA, R.N.A.S. Operations etc., sygn. AIR 1/2099/207/20/4 k. 1-31.

172 oraz 173), 3 Sopwith Type 807 (numery 807, 808, 922)⁴¹. W czasie kilku miesięcy służby bojowej, utracono kilka maszyn, w ich miejsce zaś pozyskano nowe. W dniu 5 marca utracono Sopwitha nr 808, zaś 25 marca rozmontowano Wighta nr 173, który z powodu ciągłych problemów technicznych nie nadawał się do dalszego wykorzystania bojowego. Również Short nr 136 często miał usterki. Stąd na początku kwietnia do dwóch maszyn Wight dołączyła trzecia o numerze 176. 9 kwietnia dotarły także dwie maszyny Short Tabloid w wersji morskiej (numery 1437 i 1438)⁴². W dniu 19 kwietnia przybyły kolejne maszyny, mianowicie Short Admiralty Type 166 o numerze 161 oraz dwa Sopwith Type 860 o numerach 857 oraz 860⁴³.

W okresie luty – maj 1915 roku, kiedy HMS Ark Royal realizował aktywne operacje w rejonie Dardaneli, wykorzystywano bojowo 12 wodnosamolotów sześciu różnych typów (z których z powodu wypadków utracono 2)⁴⁴. Zaletę wodnosamolotów stanowiła możliwość operowania w zasadzie w dowolnym miejscu oraz, przynajmniej teoretycznie, możliwość znajdowania się w powietrzu przez stosunkowo długi czas. W praktyce jednak ze względu na zbyt słabe silniki, możliwość ich wykorzystywania operacyjnego był bardzo ograniczony, i wymagały bardzo dobrych warunków pogodowych. Ponadto wspomniane silniki posiadały nie tylko niewystarczającą moc, ale były również bardzo awaryjne, co często powodowało konieczność przerywania misji.

Drugi z okrętów lotniczych, HMS Ben-my-Chree przybył w rejon walk posiadając na swoim pokładzie 6 maszyn: dwa wodnosamoloty Short Admiralty Type 830 (nr 820 oraz 821), dwa Sopwith Schneider (nr 1445 oraz 1560) oraz dwa Short Admiralty Type 184 (oryginalny prototyp nr 184 oraz nr 841)⁴⁵. Były one znacznie lepiej przystosowane do

⁴¹ From The Commanding Officer HMS „Ark Royal”, at sea, To Director, Air Department, Dated 11th April [1915], TNA, R.N.A.S. Operations etc., sygn. AIR, 1/2099/207/20/7 k. 12-13. Ponadto w magazynach HMS Ark Royal przewożono cztery samoloty Sopwith Tabloid (numery 1201-04), które jednak musiały lądować na stałym lądzie, więc w praktyce były bezużyteczne. Ponadto ze względu na fakt, że były to maszyny jednomiejscowe, ich wykorzystanie jako maszyny rozpoznawczej również było praktycznie nieefektywne, gdyż pilot nie mógł jednocześnie kierować maszyną i obserwować ziemi. Stąd do końca kampanii z tych czterech maszyn jedynie jedną zmontowano (nr 1202), i wykorzystywano w celach szkoleniowych i do testów.

⁴² Określanej jako Schneider lub Schneider Cup.

⁴³ Do montażu pierwszego z nich przystąpiono od razu, dwa pozostałe jednak nie mogły zostać od razu wykorzystane bojowe z powodu braku odpowiedniego oleju. Do czasu jego dostarczenia z Wysp Brytyjskich spoczywały one rozmontowane na S.S. *Aragaz*. Dopiero w drugiej połowie maja mogły one rozpocząć służbę; Monthly Returns of Flights. HMS „Ark Royal”, TNA, R.N.A.S. Operations etc., sygn. AIR 1/2099/207/20/7 k. 20-25.

⁴⁴ Jak zaznaczyłem we wcześniejszym fragmencie, w kolejnych miesiącach HMS Ark Royal stacjonował porcie Mudros na Lemnos, a jego wodnosamoloty działały już niemal wyłącznie na korzyść floty. Aby mogły realizować efektywnie te zadania, systematycznie wymieniano im sprzęt latający. Choć wykracza to już poza ramy tematyczne niniejszego opracowania, wspomnę tylko, że HMS Ark Royal w kolejnych miesiącach jeszcze pięć maszyn Shorty Type 166 (numery 162–166) oraz Sopwith Schneider (numery 1566, 1576–78, 3713). Równocześnie stare maszyny rozmontowywano i wykorzystywano jako źródło części zamiennych. W październiku w gotowości do działania znajdowało się sześć Shortów (numery 136, 161–165) oraz dwa Sopwithy Schneider (1566, 1576), 4 maszyny znajdowało się w rezerwie (Short nr 166 oraz trzy maszyny Sopwith Schneider – nr 1578, 1579, 3713). Disposition on aircraft. October 1915, TNA, sygn. AIR 1/650/17/122/423.

⁴⁵ K. Isaacs podaje, że w momencie przybycia w rejon Dardaneli HMS Ben-my-Chree dysponował tylko jednym Shortem Type 184, mianowicie oryginalnym prototypem. K. Isaacs, dz. cyt., s. 12.

działań bojowych. Zwłaszcza Short Admiralty Type 184 posiadały silniki Sunbeam o mocy 225 km, dzięki czemu mogły zabierać radiostacje, aparaty fotograficzne, bomby czy torpedy⁴⁶.

W sierpniu 1915 roku HMS *Ben-my-Chree* otrzymał kolejne samoloty, mianowicie cztery sztuki Sopwith Schneider (numery 1561, 3721–22, 3727) oraz dwa Short Type 184 (nr 842 oraz 846). Ponieważ na okręcie nie było wystarczająco miejsca, by pomieścić tyle maszyn, zdecydowano się przenieść na HMS *Ark Royal* dwa Shorty Type 830. Zużycie bojowe niektórych wodnosamolotów spowodowało, że do Wielkiej Brytanii zdecydowano się odesłać dwa Shorty Type 184 (nr 184, 841) oraz dwa Sopwithy Schneider (nr 1560–61). Ich miejsce zajęły dwa kolejne Shorty Type 184 o numerach 849–850. W rezultacie tych przesunięć, w drugiej połowie października 1915 roku na HMS *Ben-my-Chree* w aktywnej służbie znajdowały się cztery Shorty Type 184 (nr 842, 846, 849–850) oraz dwa Sopwithy Schneider Cup (nr 3721–3722). Dwa pozostałe Sopwithy Schneider (nr 1445 oraz 3727⁴⁷) znajdowały się w rezerwie⁴⁸.

Wodnosamoloty, szczególnie modele operujące z HMS *Ben-my-Chree* nadawały się przede wszystkim do działań w kooperacji z okrętami lub prowadzenia operacji skierowanych przeciwko żegludze nieprzyjaciela. Natomiast w przypadku współpracy z siłami lądowymi, znacznie lepiej sprawdzały się maszyny operujące z lotnisk. Pod koniec marca 1915 roku na Tenedos przybyła 3. Eskadra RNAS. Trzon jej sprzętu latającego, mianowicie 2 samoloty Maurice Farman z silnikiem o mocy 100 km (nr 1370–1371), 1 Breguet z silnikiem o mocy 200 km (nr 1391) oraz 8 maszyn Henri Farman z silnikiem 80-konnym (nr 1518–1525), wyruszył z Marsylii 17 marca na SS *Abda*. Kilka dni później z Plymouth wyruszyły dwa transportowce, SS *Inkosi* oraz SS *Moorgate*, przewożące pozostałe maszyny eskadry, mianowicie jeden BE 2 (nr 50), 2 BE 2c (264–265), dwa Sopwith Tabloid (nr 1205–1206) oraz dwa Maurice Farman (nr 1241, 1369)⁴⁹.

Ten różnorodny park lotniczy posiadał ograniczone możliwości skutecznego operowania w rejonie Dardaneli, a maszyny typu Henri Farman, dysponujący silnikiem o mocy

⁴⁶ To właśnie te maszyny przeprowadziły ataki torpedowe na wodach Dardaneli w sierpniu 1915 roku.

⁴⁷ Sopwith nr 3727 najprawdopodobniej cały czas znajdował się w rezerwie, na co wskazuje fakt, że w dzienniku pokładowym okrętu po raz pierwszy pojawia się dopiero w marcu 1916 roku, tym niemniej w wykazie maszyn latających znajdujących się w poszczególnych jednostkach RNAS w dniu 2 października 1915 roku maszyna ta przypisana jest do HMS *Ben-my-Chree* z adnotacją „gotowa do użycia”. Zob. HMS *Ben-my-Chree* logbook, March 1915 to July 1916, http://www.naval-history.net/OWShips-WW1-04-HMS_Ben-my-Chree.htm [dostęp 1 marca 2017 roku]; por. Disposition on aircraft, 2 October 1915, TNA, sygn. AIR 1/650/17/122/423.

⁴⁸ W zestawieniu sporządzonym w dniu 20 października 1915 roku w punkcie dotyczącym HMS *Ben-my-Chree* zaznaczono, że w rezerwie znajdowały się dwie maszyny, jeden Short i jeden Sopwith. Niestety, nie podano numerów tych maszyn, a zestawienie tej informacji z wykazem wszystkich maszyn znajdujących się w służbie w Royal Naval Air Service we wrześniu 1915 roku pozwala wysnuć przypuszczenie, że doszło w tym przypadku do pomyłki, i w rezerwie znajdowały się w rzeczywistości dwa Sopwithy. Zob. Disposition on aircraft, 25 October 1915, TNA, sygn. AIR 1/650/17/122/423; por. His Majesty's Naval Aircraft. Buil, Building and Under Repair. September 1915, TNA, sygn. AIR 1/625/17/12.

⁴⁹ Despatch on no 3 Aeroplane Squadron to Eastern Mediterranean. March 1915, TNA, sygn. AIR 1/361/15/228/17.

jedynie 80 km, w ogóle nie nadawały się do wykorzystania bojowego⁵⁰. Ponadto z powodu problemów technicznych i niemożności ich szybkiego usunięcia z powodu słabego zaplecza technicznego, w sprawności operacyjnej znajdowało się jedynie kilka. Stąd Departament Lotniczy Admiralicji (Air Department) nieustannie nękany był prośbami o przysyłanie nowych samolotów. Niestety, liczba nowych maszyn przesyłanych w rejon Dardaneli była bardzo niewielka, w dodatku nie były to maszyny nowoczesne. Jako wręcz groteskowy przykład można wskazać fakt wysłania w maju 1915 roku kolejnej partii samolotów Henri Farman, które od razu odesłano do Wielkiej Brytanii. W czerwcu 3. Dywizjon otrzymał dwa samoloty Voisin, trzy kolejne zaś zostały wysłane⁵¹. W lipcu otrzymano natomiast sześć samolotów Niuport 10 (numery 3171-75, 3179) oraz 2 Maurice Farman⁵².

Sytuację sprzętową znacznie poprawiło przybycie w sierpniu 1915 roku 2. Eskadry RNAS. Na jego wyposażeniu znajdowało się 6 samolotów Morane-Saulnier Type L „Parasol” (numery 3257-3262), 6 B.E.2c (numery 965, 981, 1110-11, 1128-30), 6 Coudron (3875-89, 3285) oraz 4 Bristol Scouts (numery 1259, 1261-63). Ponadto 2 Voisiny przekazano 3. Eskadrze⁵³. Spośród nich, maszyny Coudron okazały się całkowicie nienadające się do wykorzystania w rejonie Dardaneli. Powtórzono więc sytuację z marca, kiedy wraz z 3. Eskadrą wysłano samoloty Henri Farman.

Wkrótce po przybyciu 2. Eskadry dokonano wspomnianej wyżej reorganizacji brytyjskiego lotnictwa w rejonie Dardaneli, przekształcając eskadry w skrzydła. Reorganizacja obejmowała także ujednolicenie sprzętu oraz wycofanie z linii maszyn o zbyt niskich parametrach, pojedyncze egzemplarze oraz maszyny wyeksploatowane. Pozostałe maszyny stosunkowo równomiernie rozdzielono pomiędzy dwa skrzydła. W ramach przygotowań do wielkiej alianckiej ofensywy na przełomie lipca i sierpnia wysłano z Wysp Brytyjskich 45 maszyn, które miały znacznie poprawić sytuację sprzętową eskadr RNAS w rejonie Dardaneli⁵⁴.

Równocześnie, wraz z napływem nowych maszyn, starano się wycofywać z użycia pojedyncze egzemplarze danych typów, jak np. B.E.2, Breguet czy Voisin, proces ten, ze względu na prowadzone równocześnie działania bojowe, był skomplikowany. Tym niemniej widać było coraz większą standaryzację sprzętu. W rezultacie w drugiej połowie października w obu skrzydłach w służbie znajdowało się łącznie 42 maszyny, z czego w 2. Skrzydle 22, a w 3. Skrzydle 20⁵⁵. Ponadto w transporcie znajdowały się kolejne trzy samoloty

⁵⁰ Dopiero samoloty typu Henri Farman ze znacznie silniejszym, 140 konnym silnikiem, nadawały się do bojowego użycia, i takie maszyny były w dalszej części kampanii wykorzystywane.

⁵¹ Report on progres, No. 3 Aeroplane Squadron, 27th May 1915, TNA, sygn. AIR 1/361/15/228/17.

⁵² Dardanelles campaign, s. 258-259, TNA, sygn. AIR 1/681/21/13/2209.

⁵³ Tamże, s. 203. Numery poszczególnych maszyn na podstawie Disposition on aircraft. October 1915, TNA, sygn. AIR 1/650/17/122/423.

⁵⁴ Ponadto z Francji zamierzano wysłać samoloty Maurice Farman z mocniejszym silnikiem, jak tylko sytuacja miała na to pozwolić. Aircraft in Dardanelles. Report by col. Sykes, Royal Flying Corps, TNA, sygn. Air 1/6691/17/122/788.

⁵⁵ W 2. Skrzydle znajdowało się osiem samolotów B.E.2c (numery 979, 981, 1110-11, 1125, 1128-30), pięć Bristol Scout (numery 1259, 1261-1264), pięć Morane-Saulnier (numery 3258-3262) oraz cztery Avro 504B (numery 1040-1043). Natomiast 3. Skrzydło dysponowało ośmioma samolotami Maurice Farman (numery 1370, 1380-86), ośmioma Henri Farman (numery 3624, 3628-31, 3633, 3635, 3244) oraz sześcioma Niuport 10 (numery 3171-75, 3179).

B.E.2c (numery 979, 1125-26), jeden Avro 504B (nr 1029) oraz cztery Henri Farman (numery 3628-31)⁵⁶.

Reorganizacja sprzętowa spowodowała, że w końcu udało się znacznie podnieść efektywność brytyjskiego lotnictwa w rejonie Dardaneli. Dzięki systematycznemu napływowi nowych maszyn, udawało się utrzymywać liczbę maszyn gotowych do użycia na poziomie ok. 40 sztuk, mimo strat spowodowanych wypadkami i wyeksploatowaniem poszczególnych maszyn. Niestety, te wszystkie zmiany okazały się mocno spóźnione, gdyż wraz z klęską w sierpniowej ofensywie rozstrzygnięcie kampanii na korzyść sił alianckich stało się praktycznie niemożliwe. Wraz z nadejściem jesieni coraz bardziej oczywista stała się ewakuacja alianckich sił z półwyspu, co spowodowało spadek zapotrzebowania na wsparcie lotnicze. W związku z tym, zgodnie z raportem płk. Sykes'a, połączono 2. i 3. Eskadrę RNAS, włączając część personelu i sprzętu 3. Eskadry do siostrzanej jednostki. W styczniu 1916 roku do 2. Eskadry przekazano 3 maszyny Henri Farman (nr 3630, 3633, 3634), cztery Maurice Farman (nr 1381, 1383, 1385-86) oraz cztery Nieuport (nr 3170-71, 3175-76). Zastąpiły one część najbardziej wyeksploatowanych maszyn w 2. Dywizjonie. Po reorganizacji 2. Dywizjon składał się z 3 eskadr (Squadron):

- eskadra A – 4 x Maurice Farman, 3 x B.E.2c;
- eskadra B – 3 x Henri Farman, 3 x Voisin;
- eskadra C – 1 x Avro, 3 x Morane;
- rezerwa – 5 x Nieuport, 4 x Bristol Scout.
- dla celów treningowych – 1 x Maurice Farman⁵⁷.

W takim składzie i z takim wyposażeniem 2. Dywizjon wspierał ostatnią operację na Półwyspie Gallipoli, czyli ewakuację sił alianckich z Przylądka Helles.

Nie ma tutaj, niestety, miejsca na dokładne omówienie wszystkich typów maszyn wykorzystywanych przez 2. i 3. Eskadry RNAS, z konieczności zatem przedstawię ogólną ocenę ich przydatności. Niemal wszystkie maszyny posiadały niewystarczającą moc, a ich płatowce były bardzo wrażliwe na uszkodzenia. Ponadto początkowo nie dysponowały one niemal w ogóle radiostacjami, ani tym bardziej specjalnymi aparatami fotograficznymi, o uzbrojeniu strzeleckim czy bombowym nie wspominając. Jako najlepszy model, wykorzystywany w rejonie Dardaneli, był Maurice Farman, i to bez względu jakim silnikiem dysponował (80 km, 100 km, 110 km). Jak wskazują wspomnienia pilotów, jego płatowiec był stosunkowo odporny na uszkodzenia i ciężkie warunki eksploatacji, mógł lądować także na niezbyt dobrym podłożu oraz co najważniejsze, mógł zabierać dodatkowy ładunek, co pozwalało montować dodatkowe wyposażenie, posiadał dogodnie pole obserwacji, a co chyba najważniejsze, wspomniany silnik był niezawodny.

⁵⁶ Disposition on aircraft. October 1915, TNA, sygn. AIR 1/650/17/122/423. Ponadto, aby utrzymać liczbę samolotów na tym poziomie, zarezerwowano na potrzeby działań w rejonie Dardaneli znaczną liczbę samolotów, mianowicie 18 maszyn Henri Farman, 10 jednomiejscowych oraz 30 dwumiejscowych Nieuportów, 40 sztuk B.E.2c oraz 20 Bristol Scout. Liczby te mogą wydawać się duże, ale oznaczają one jedynie rezerwację liczby maszyn z puli, jaka miała trafić do RNAS do końca roku. Planowano wysłać po kilka egzemplarzy tygodniowo w rejon Dardaneli tak, aby systematycznie zastępować utracone lub wyeksploatowane egzemplarze; zob: R.N.A.S. Eastern Mediterranean, TNA, sygn. AIR 1/654/17/122/503.

⁵⁷ Do odesłania na Wyspy Brytyjskie wyznaczono 3 maszyny Henri Farman (2 bez silników), 1 Avro, 1 Nieuport, 1 Maurice Farman, 1 B.E., 1 Breguet, 1 Sopwith, 4 Coudrons; From Wing Captain, RNAS, EMS, to Vice Admiral, Commanding E.M.S., 10th January 1916, TNA, sygn. AIR 1/649/17/122/420.

Dobre oceny zebrał także Niuport 10, posiadający silnik La Rhone. Był on szczególnie przydatny przy prowadzeniu bliskiego rozpoznania oraz atakowania celów naziemnych przy pomocy lekkich bomb. Choć ataki te w ówczesnych warunkach nie powodowały znaczących strat u przeciwnika, to miały duży wpływ na obniżenie jego morale. Ponadto jego płatowiec bardzo dobrze znosił trudne warunki atmosferyczne, co w sytuacji ograniczenia hangarów na lotniskach miało bardzo duże znaczenie. Natomiast kompletnie bezużyteczny okazały się maszyny typu Coudron, a także Henri Farman z silnikiem o mocy 80 km. Te ostatnie dopiero z mocniejszą jednostką napędową okazały się bardziej przydatne⁵⁸. Pozostałe typy maszyn latających można ogólnie określić jako przeciętne. Ich wykorzystanie bojowe było możliwe, ale efektywność w dużej mierze zależała od rodzaju misji, warunków pogodowych, a często także od jakości podzespołów danej, konkretnej maszyny. Częstość zjawiskiem był fakt, że jeden egzemplarz danego samolotu sprawdzał się dobrze, silnik był niemal bezawaryjny, a drugi niemal nieustannie ulegał awariom, i nie był w stanie osiągnąć pełnej mocy w czasie lotu. Wynikało to w dużej mierze z poziomu ówczesnej techniki lotniczej, oraz faktu, że w rejon Dardaneli kierowano sprzęt drugorzędnej jakości, często prototypowy lub pierwsze egzemplarze nowych modeli, które cierpiały na tzw. „choroby wieku dziecięcego”, które eliminowano dopiero w trakcie seryjnej produkcji.

5. INFRASTRUKTURA LOTNISKOWA

Siły lotnicze, jako formacja wybitnie techniczna, były bardzo uzależnione od infrastruktury technicznej, jaką dysponowały. Braki w tym zakresie mogły bardzo ograniczyć efektywność prowadzonych działań. Istotnie, analizując brytyjskie lotnictwo w rejonie Dardaneli, kwestie infrastruktury, a dokładniej braków w tym zakresie, mocno wpływały na skuteczność formacji lotniczych.

W odniesieniu do okrętów lotniczych, podstawą ich działania stanowił port Mudros na wyspie Lemnos (dziś grec. Limnos). Teoretycznie każdy z okrętów powinien być w stanie pełnić rolę bazy i zaplecza dla swoich wodnosamolotów. W praktyce jednak było to trudne, gdyż ciasnota panująca na okrętach utrudniała pracę remontową. Stąd w maju 1915 roku HMS Ark Royal przydzielono transportowiec *Penmorvah*, który od tego momentu służył jako magazyn części zamiennych, miejsce napraw oraz przechowalnia dla nadliczbowych maszyn⁵⁹.

W przypadku eskadr lotniczych to pierwszym lądowiskiem wykorzystywanym przez 3. Eskadrę były okolice winnicy, leżące ok. 5 km na północny zachód od miejscowości Tenedos na wyspie o tej samej nazwie. Po przeprowadzeniu prac inżynierskich zdołano w tym miejscu uzyskać plac o wymiarach 550 m x 270 m. Teren był przestronny, dogodny do operowania przez maszyny różnych typów. Łączność z dowództwem MEF zapewniał kabel poprowadzony do miasteczka, skąd następnie przez dno morskie biegł do Przylądka Helles na Półwyspie Gallipoli⁶⁰. Z lądowiska na Tenedos korzystała 3. Eskadra do końca lipca,

⁵⁸ Dardanelles campaign, s. 276-277, TNA, sygn. AIR 1/681/21/13/2209.

⁵⁹ From the Commanding Officer, HMS Ark Royal, to the Director of the Air Department, Admiralty, 22nd May 1915, TNA, sygn. AIR 1/2099/207/20/7.

⁶⁰ Możliwe było także wykorzystywanie łączności radiowej, ale ze względu na duże ograniczenia ówczesnych aparatów, była ona znacznie mniej niezawodna od łączności kablowej. Szerzej patrz: Signals, Gallipoli 1915: Account by Major H. C. B. WEMYSS DSO MC, Royal Signals, Directorate of Military Operations and Military Intelligence. Dardanelles, TNA, sygn. WO 106/704.

zaś francuska 98. Eskadra praktycznie do grudnia 1915 roku, czyli do momentu jej ewakuacji⁶¹.

Mimo dogodnych warunków panujących na Tenedos, poważnym problem stanowiła odległość od obszarów, na którym toczyły się walki. Od Przylądka Helles dzieliła go odległość ponad 28 km (17,5 mili) a od sektora ANZAC aż ok. 50 km (31 mil). Stąd, o czym wspomniałem wyżej, zdecydowano się przenieść brytyjskie jednostki lotnicze na wyspę Imbros, leżącą znacznie bliżej Półwyspu Gallipoli⁶².

Pierwsze lotnisko na tej wyspie powstało na wschód od Portu Kephalo, bezpośrednio przy stromym klifie spadającym do morza. Obejmowało ono plac o wymiarach 400 m x 200 m. W przeciwieństwie do lotniska na Tenedos, teren był nierówny, pochyły i w dodatku opadał od krawędzi klifu w kierunku lądu. Ponadto nagłe podmuchy bryzy stwarzały ogromne zagrożenie dla samolotów, które w tym czasie dysponowały bardzo niewielką mocą.

W efekcie wkrótce przygotowano nowe lądowisko na tej wyspie, nazwane Kephalo Point, leżące w odległości ok. 700 m od dotychczasowego. Miało ono nieregularny kształt, w linii północ-południe rozciągało się na ok. 450 m, zaś w przekroju poprzecznym ok. 200–250 m⁶³. Na wschodniej stronie lotniska rozstawiono tzw. hangary Bessonneau⁶⁴, zaś po zachodniej zorganizowano warsztaty, magazyny oraz zakwaterowanie dla oficerów i personelu. Łączność utrzymywano za pomocą kabla telefonicznego z dowództwem sił lotniczych oraz Kwaterą Główną MEF, pomocniczą rolę odgrywała łączność radiotelegraficzna oraz sygnały wizualne. Te ostatnie wykorzystywano głównie do komunikacji z okrętami wojennymi.

Nowe lotnisko posiadało znacznie lepsze warunki terenowe i klimatyczne. W jego rejonie dominowały wiatry wiejące w kierunku północ – południe, co znacznie ułatwiała starty samolotom, które, jak wspomniano, posiadały silniki o stosunkowo niewielkiej mocy. Ponadto obszar samego lotniska był dość duży i przestronny, co z kolei pozwalało na wygodne rozplanowanie pomieszczeń technicznych i mieszkaniowych oraz namiotów, a także magazynowania zaopatrzenia. Te korzyści spowodowały, że lotnisko to stanowiło główną bazę dla brytyjskich eskadr lotniczych do końca kampanii⁶⁵.

Równocześnie z Kephalo Point powstało kolejne lądowisko, zwane „bagiennym” (Imbros Marsh Aerodrome). Znajdowało się ono w odległości ok. 800 m od plaży Kephalo w kierunku tzw. słonego jeziora (Salt Lake). Stanowił je plac o wymiarach 550 m x 400 m, o niemal gładkiej powierzchni. Niestety, było ono dość miękkie, a ponadto od strony pobliskich wzgórz często miały miejsce gwałtowne i zaskakujące podmuchy silnego wiatru. Mimo to jednak było ono wykorzystywane od sierpnia do końca 1915 roku przez 2.

⁶¹ Dardanelles campaign, s. 260–261, TNA, sygn. AIR 1/681/21/13/2209.

⁶² Wojska francuskie zajmowały wschodni sektor frontu na Przylądku Helles, stąd francuska eskadra miała w praktyce znacznie krótsze dystanse do pokonania operując na ich korzyść, dlatego przenoszenie 98. Eskadry uznano za niepotrzebne.

⁶³ Do jego budowy zatrudniono osmańskich jeńców wojennych.

⁶⁴ Były to konstrukcje o drewnianym szkieletcie z metalowymi wspornikami, pokryte płótnem. Konstrukcja hangarów pozwalała na szybkie wznoszenie, a w razie konieczności rozmontowanie i przeniesienie w inne miejsce. W warunkach panujących w rejonie Dardaneli były one nieocenione. Szczegóły techniczne patrz: Instructions and diagrams. Bessonneau hangars, RNAS, June 1915, TNA, sygn. AIR 1/625/17/12.

⁶⁵ Dardanelles campaign, s. 261–262, TNA, sygn. AIR 1/681/21/13/2209.

Eskadrę. Lądowiska w rejonie Przylądka Kephala znajdowały się o ok. 1/3 bliżej rejonów walk niż w przypadku Tenedos. Do Przylądka Helles dystans wynosił ok. 17 km (11 mil) zaś sektora ANZAC ok. 25 km (15,5 mili)⁶⁶.

Warto także zaznaczyć, że w wyjątkowych sytuacjach wykorzystywano także improwizowane lądowisko znajdujące się na samym Półwyspie Gallipoli, w rejonie określanym jako Reduta Hunter-Westona (Hunter-Weston Redoubt). W praktyce był to obszar przypominający kwadrat o wymiarach ok. 250 m x 270 m, o piaszczystym, niezbyt równym podłożu, który w normlanych warunkach zostałby zdyskwalifikowany jako lądowisko dla samolotów. Jednakże było to i tak najdogodniejsze miejsce do lądowania na półwyspie, jakie znajdowało się pod kontrolą sił brytyjskich. Miało to zaletę, że samoloty startujące z tego miejsca mogły niemal cały czas operować nad liniami nieprzyjaciela. Niestety, znajdowało się ono pod ostrzałem artylerii osmańskiej, stąd jego ciągłe wykorzystywanie było niemożliwe⁶⁷.

Infrastruktura wykorzystywana przez alianckie siły powietrzne stawiała sporo wyzwań przed personelem naziemnym, ale generalnie pozwalała na sprawne działanie lotnictwa. Problemem, który początkowo ograniczał efektywność działań stanowiła spora odległość od rejonu działań. Przeniesienie większości sił lotniczych na Imbros znacznie zmniejszyło ten problem, ale stało się to dopiero w sierpniu 1915 roku, w momencie przesilenia kampanii, w sytuacji, kiedy sytuacja przeszła w fazę impasu i znaczna poprawa efektywności działań lotniczych nie mogła wywrzeć znaczącego wpływu na sytuację na froncie.

6. PODSUMOWANIE

Lotnictwo brytyjskie w trakcie kampanii dardaneelskiej próbowało bardzo aktywnie wspierać zarówno działań marynarki wojennej jak i sił lądowych. Najbardziej aktywną jednostką lotniczą w czasie kampanii gallipolijską była 3. Eskadra/Skrzydło RNAS. Między 28 marca a początkiem listopada 1915 roku przeleciało łączny dystans ok. 220 tys. km (138 tys. mil). Średnio dziennie wykonywano 6–7 lotów, maksymalnie w służbie znajdowało się 11 pilotów, choć zazwyczaj ich liczba była niższa. Wykonano 349 misji kontroli ognia artylerii, zrzucono 179 bomb o wagomiarze 45 kg (100 funtów) oraz 507 bomb 18 km (20 funtowych)⁶⁸. Powyższe zestawienia pokazują, jak duży wysiłek włożono w realizację zadań bojowych. Niestety, z powodu wspomnianych wyżej błędów organizacyjnych, braków sprzętowych oraz trudnych warunków geograficzno-klimatycznych, wysiłek ten nie przełożył się na skuteczność prowadzonych operacji. Dopiero pod koniec kampanii, głównie za sprawą działań realizowanych pod kierunkiem płk. Sykesa, udało się znacznie podnieść efektywność prowadzonych działań. Niestety, było to już zbyt późno, by mogło w jakikolwiek wymierny sposób wpłynąć na ostateczny wynik kampanii. Z drugiej strony, działanie

⁶⁶ From Wing Captain Commanding R.N.A.S. E.M.S. To Vice Admiral, Commanding Eastern Mediterranean Squadron, 21.10.15, TNA, sygn. AIR 1/654/17/122/503, k. 1-2.

⁶⁷ W praktyce więc jego wykorzystanie było ograniczone, a po tym, jak 4 maszyny zostały zniszczone przez artylerię, pod koniec czerwca 1915 roku wydano zakaz wykorzystywania go z wyjątkiem sytuacji awaryjnych. No. 3 Wing, R.N.A.S., Imbros, November 23rd, 1915, TNA, sygn. AIR 1/361/15/228/17.

⁶⁸ No. 3 Wing, R.N.A.S., Imbros, November 23rd, 1915, TNA, sygn. AIR 1/361/15/228/17.

sił lotniczych w rejonie Dardaneli pozwoliło na zebranie bardzo wielu cennych danych, które następnie wykorzystywano przy konstrukcji nowoczesnych modeli maszyn latających, szczególnie w przypadku lotnictwa morskiego.

LITERATURA

1. Aspinal-Oglander C.F. , *Official History of The Great War. Military Operations. Gallipoli*. Vol. 2. May 1915 to the Evacuation, London 1931.
2. Churchill W., *The World Crisis*, Vol. II. 1915, London 2015.
3. Gołowin M.M. , *Armia rosyjska w wielkiej wojnie*, Oświęcim 2013.
4. Hall Ch.D. , *British Strategy in the Napoleonic War 1803–1815*, Manchester 2003; R. Muir, *Britain and the Defeat of Napoleon, 1807–1815*, Yale 1996.
5. Hart P., *Gallipoli*, Oxford 2011.
6. Isaacs K., *Wings Over Gallipoli*, „Journal of the Australian Professions of Arms”, 1990, No. 81 (March/April).
7. Korzeniowski P., *Charakterystyka alianckich sił lądowych biorących udział w desancie na Półwyspie Gallipoli 25 kwietnia 1915 roku [w:] O powinnościach żołnierskich*, t. III, pod red. A. Drzewieckiego, Oświęcim 2016.
8. Korzeniowski P., *Operacje lotnicze HMS Ark Royal w rejonie Dardaneli (luty-maj 1915) [w:] Od Gorlic po Kaukaz, Lewant Alpy i Adriatyk – czyli lotnictwo na Froncie Wschodnim, nad Bałkanami i na Bliskim Wschodzie 1914–1918*, pod red. P. Korzeniowskiego, A. Olejko, G. Artla, Rzeszów 2017.
9. Méchin D., *Historique de l'escadrille 524*, http://albindenis.free.fr/Site_escadrille/escadrille524.htm (dostęp 1 marca 2017 r.).
10. Rawson A., *The British Army 1914–1918*, Stroud 2014.
11. Rogan E., *The Fall of The Ottomans. The Great War on Middle East 1914–1920*, London 2015.
12. Thetford O., *British Naval Aircraft Since 1912*, Boston 1978.

BRITISH AIR FORCES IN THE DARDANELA REGION IN 1915

The battles in the Dardanelles and Gallipoli Peninsula took place almost throughout 1915. The operation, initially planned as an independent fleet venture, was to end with the rapid elimination of the Ottoman Empire from the war. However, the operation of the navy proved to be ineffective, and the attack carried out on March 18, 1915 cost the Allies the loss of three line ships. The reluctance to admit defeat caused the decision to start a land operation on the Gallipoli Peninsula. It was the first amphibious operation in the modern war on the coast defended by the enemy. The landing, carried out on 25 April 1915, ended with the gaining of bridgeheads, but the key points on the peninsula were not occupied. Also the operations undertaken in the following months ended in failure, and the approaching winter forced the withdrawal of Allied forces at the end of 1915.

In the battles in the Dardanelles, both the navy and ground troops were supported by the air force. Aircraft units included two aircraft-bases - HMS Ark Royal and HMS Ben-my-Chree, and two squadrons Royal Naval Air Service - 2nd and 3rd. In addition, for the French contingent operated the 98th Air Squadron (l'Escadrille MF 98 T).

During the analyzed months, the Allied air force was very much involved in the operations carried out, both sea and land. Unfortunately, due to the insufficient number of flying machines, their poor tactical-technical parameters and too poor technical facilities, the effectiveness of these activities was far insufficient.

Keywords: Dardanelles, Gallipoli, British Army, World War I, British aviation, Royal Naval Air Service.

DOI: 10.7862/rz.2018.hss.4

Przesłano do redakcji: listopad 2017 r.

Przyjęto do druku: kwiecień 2018 r.

