



# TÜRKİYE BAROLAR BİRLİĞİ

## ÇANAKKALE SAVAŞI'NIN BİLİNMEYEN CEPHESİ: HAVA SAVAŞLARI



FOTOĞRAF SERGİSİ  
Çanakkale, 8-15 Ocak 2010

# ÇANAKKALE SAVAŞI'NIN BİLİNMEYEN CEPHESİ: HAVA SAVAŞLARI

FOTOĞRAF SERGİSİ

8 Ocak - 15 Ocak 2010  
Çanakkale 18 Mart Üniversitesi  
İbrahim Bodur Girişimcilik ve Uygulama Merkezi  
Sergi Salonu



TÜRKİYE BAROLAR BİRLİĞİ



Türkiye Barolar Birliği Yayınları: 178  
Kültür Serisi: 5  
Atatürk Serisi: 4

*Çanakkale Savaşı'nın Bilinmeyen Cephesi: Hava Savaşları*  
*Fotoğraf Sergisi*  
Küratör ve Yayına Hazırlayan: Turan Tanyer

ISBN: 978-605-5614-41-6  
© Türkiye Barolar Birliği  
Birinci Baskı: Temmuz 2010, Ankara

Türkiye Barolar Birliği  
Ođuzlar Mahallesi  
Barış Manço Caddesi, 1366. Sokak No: 3  
06520 Balgat - ANKARA  
Tel: (0.312) 292 59 00 (pbx)  
Faks: (0.312) 286 55 65  
web: [www.barobirlik.org.tr](http://www.barobirlik.org.tr)  
e-posta: [yayin@barobilik.org.tr](mailto:yayin@barobilik.org.tr)

Sayfa Tasarımı ve Ofset Hazırlık  
Düş Atelyesi (0.312) 215 70 37  
[www.dusatelyesi.com](http://www.dusatelyesi.com)

Baskı  
Şen Matbaa  
Özveren Sokađı 25/B  
Demirtepe-Ankara  
(0.312) 229 64 54 - 230 54 50

# ÇANAKKALE SAVAŞI'NIN BİLİNMEYEN CEPHESİ: HAVA SAVAŞLARI

FOTOĞRAF SERGİSİ

8 Ocak - 15 Ocak 2010  
Çanakkale 18 Mart Üniversitesi  
İbrahim Bodur Girişimcilik ve Uygulama Merkezi  
Sergi Salonu



# **Araştırmacı Koleksiyoncunun Serüveni**

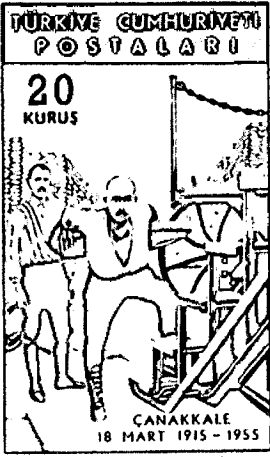
**Bülent Yılmaz**

Bir şeyleri toplamak, onlardan bilgi edinmek ve onları ya-  
şatmak için biriktirmeye başlamamla, havacılığa karşı duydu-  
ğum ilginin gelişip tutkulu bir araştırmacılığa dönüşmesi daha  
ilkokulda okuduğum yıllara dayanmaktadır. Okumayı ilk söktü-  
ğüm günlerden itibaren gazetelerde havacılıkla ilgili çıkan ha-  
berlerdeki uçak fotoğraflarını keserek bir defterimin arasın-  
da biriktirmeye başladım. Bir yandan da, fotoğraflarını topladığım bu uçaklarla ilgili bilgileri, evdeki ansiklopedilerden bulup okuyordum. Ansiklopedilerden yeni bilgiler öğrendikten sonra, gazeteden kesilmiş bu fotoğrafları defterimin arasından çıkarıp tekrar baktığımda, fotoğrafla ilgili haberin detaylarını çok iyi hatırlayamadığımı fark ettim. Demek ki; sadece fotoğrafları biriktirmek yetmiyordu, fotoğrafla ilgili bilgilerin de saklanması gerekiyordu. Artık, içinde uçaklarla veya havacılıkla ilgili haber geçen her gazete sayfasını hiç kesmeden tam bir sayfa olarak saklamaya başladım. Bu uğraşımı fark eden annem, elbise dikmek için kullandığı patronları sakladığı büyükçe zarflardan birini bana ödünç vererek gazete sayfalarını daha düzenli bir biçimde saklamam için beni teşvik etti. Havacılıkla ilgili haberlerin yer aldığı bu gazete sayfalarını o zarfın içinde özenle saklıyor, boş zamanlarımda onları yeniden gözden geçiriyor, bazen tarih sırasına, bazen haber içeriğine, bazen de uçak tiplerine göre tasnif ediyordum. Daha henüz "koleksiyoncu" kavramını bilmediğim ilkokul yıllarımda büyük bir haz duyarak yürüttüğüm bu uğraşımda gittikçe kabaran o zarfın babamın çeşitli tayinleri sırasındaki ev taşımalarımızdan birinde kaybolmasının üzüntüsünü halen hissederim.

1968 yılında ilkokul 4. sınıfa gittiğim günlerde babam;  
"Karnenin hepsi 'pekiyi' gelirse seninle uçan uçak modeli yapı-



## Çanakkale Savaşı'nın Bilinmeyen Cephesi: Hava Savaşları



cağız, uçurursun.” dedi. Bu vaat beni daha çok ders çalışmaya teşvik etti mi hatırlamıyorum ama ders yılı sonunda karnemdeki notlarımın hepsi “pekiyi” geldi. Babam, o yıllarda Türk Hava Kurumu (THK) tarafından satılan, gövdesi ve kanat parçaları ıhlamur ağacından plaka ve çیتالardan yapılan bir planör aldı. Bugünkü model uçaklar gibi parçaları hazır kesilmiş değildi. Babamın gözetiminde, ince plakalar üzerine çizilmiş kanat sinirlerini, bir jilette tek tek yerinden kesip çıkardım ve saatlerce zımparalayarak şekillerini düzelttim. Mutfaktaki mermer tezgahın üzerinde iki hafta süren kesme, biçme, şekillendirme ve yapıştırma aşamalarından sonra planör modelim uçuş için hazır hale geldi. Uçuş günü; büyük bir heyecan, planörü alçak bir tepeden her atışımda kalbimin onu arkasından rüzgar gibi kovalaması ve her başarısız uçuş demesinden sonra planörün sert inişinde yaşanan hayal kırıklıkları ile geçti. Bu ilk model uçak deneyimimde planöre başarılı bir uçuş yaptıramamıştım ama benim gönlüme havacılık aşkı iyice perçinlenmişti.

Orta öğrenim yıllarımda hem uçan uçak modelleri hem de ölçekli uçak maketleri yapmak, kitap okumanın yanında boş vakitlerimi değerlendirdiğim diğer önemli bir uğraş haline geldi. Lisede okuduğum yıllarda, Ankara İzmir Cade'sinde “Amerikan Pazarı” olarak anılan “Lale Pasajı”, “Menekşe Pasajı” ve eski kitapçıların bulunduğu “Zafer Çarşısı” biriken harçlıklarımı harcadığım mekanlardı. Amerikan Pazarı'ndan satın aldığım yabancı uçak maketleri “koleksiyonculuk” adına obje biriktirmek yönünde attığım ilk adımlardı. Kutudan çıkan küçük parçaları hazırlamak, yapım kılavuzuna göre birleştirmek, yapıştırmak ve boyamak, sonra da özenle rafa yerleştirdiğim eserimin karşısına geçerek onu seyretmenin hazzı bir şeyler biriktirmek ve korumak yolundaki ilk serüvenimdi.

Zafer Çarşısı ise, bugünkü zengin havacılık kütüphanemin çekirdeğini teşkil eden yayınları satın aldığım yerd. O yıllarda Türkiye'de faal olan Amerikan askeri üslerinde satışa sunulan dergilerin satılmayan sayıları Amerika'ya iade edilmiyor, derginin ön kapağında isminin yer aldığı kısım veya ön kapağın tamamı kesilerek eskicilere satılıyordu. Türkiye'de görevi sona eren yabancı havacılar da kitaplarının çoğunu geride bıraktık-



ları için eskiciler vasıtası ile Zafer Çarşısı'ndaki eski kitapçılarda çok miktarda havacılık yayınları bulunuyordu.

Yaptığım uçak maketlerinin içinden çıkan yapım kılavuzlarında, çok kısa olarak o uçağın tarihçesi yer alıyordu. Maketini yaptığım uçakların hangi yıllarda geliştirildiği, hangi savaşlara katıldığı ve hangi ülkelerde kullanıldığı konusundaki bu özet bilgiler, uçak hakkında daha çok bilgi edinme merakımı alevlendiriyordu. Bu nedenle havacılık konusundaki yabancı yayınları almaya başlamıştım. Yaptığım maketlerin sayısı çoğaldığında bunları evde sergilemek ve korumak bir sorun haline almaya başladı. Yabancı dergilerde okuduklarımdan, bu durumun diğer maketçiler için de en önemli sorun olduğunu ve "tema maketçiliği"nin bu soruna kısmi bir çözüm getirdiğini okumuştum. Değişik ölçeklerde her çeşit uçak maketi yapmak yerine, belirli bir konuyu "tema" olarak seçerek sadece o konuda maket yapmak, satın alınan maket çeşitliliğine getirdiği sınırlama ile hem cep harçlıklarından oluşan bütçeye yardımcı oluyor, hem de daha seçkin ve daha az yer kaplayan bir maket koleksiyonunun birikimini sağlıyordu. Maket kılavuzlarından, dergilerden ve kitaplardan okuduklarımdan, maketini yaptığım bazı uçakların Türk Hava Kuvvetleri'nde de görev yaptığını öğrenmiştim. Yabancı yayınlarda okuduklarımdan; İngiltere'nin II. Dünya Savaşı'ndaki en ünlü avcı uçaklarından "Spitfire" ile Almanya'nın aynı savaştaki en ünlü avcı uçaklarından "Fw-190" uçağının Türk Hava Kuvvetleri bünyesinde yan yana görev yaptıklarına dair okuduklarım benim "tema"yı belirledi: Türk havacılığında kullanılan uçakların maketlerini yapmak.

Bu kararım, çok önemli bir eksiğin farkına varmamı sağladı! O güne kadar Türk Hava Kuvvetleri hakkında öğrendiğim her şey yabancı dergi ve kitaplarda okuduklarımdı. Türk havacılığında kullanılan uçaklar hakkında Türkçe bir yayın aradığımda büyük bir boşlukla karşılaştım. 1911 yılında, dünyadaki diğer birçok ülkeden önce havacılığı kuran Türk Hava Kuvvetleri hakkında nasıl oluyor da Türkçe yayın bulamıyordum! Eski kitapçılarda, Amerikan, İngiliz, Alman, Fransız, Rus, hatta Bulgar veya Yunan havacılığı hakkında çeşitli dillerde yazılmış onlarca kitap ve dergi vardı ama Türk havacılığı hakkında Türkçe bir yayın ne-



## Çanakkale Savaşı'nın Bilinmeyen Cephesi: Hava Savaşları

redeyse yoktu. Zaman içinde bunun nedenini anlamaya başladım. İçlerindeki görsel malzeme ve bilgi zenginliği ile beni adeta büyüleyen yabancı havacılık yayınları özel yayinevleri tarafından basılıp yayınlanıyor ve halka satılıyordu. Buna karşılık Türkiye’de, sadece askeri personelin ulaşabildiği resmi askeri yayınlar dışında havacılık tarihi konusunda yayın yapan özel yayinevi yoktu. Türk Hava Kurumu tarafından yayınlanan “Uçan-türk” dergisi gençlerin ulaşabildiği tek Türkçe havacılık yayınıydı ve içerik olarak Türk havacılık tarihi konusunda çok zayıftı. Savunma sanayi sektörüne yönelik olarak yayınlanan Türkçe tek bir dergi vardı, onun da içeriğinin neredeyse tamamı yabancı yayınlardan çeviriydi; içindeki yazıların çoğunu ben zaten yabancı yayınlardan daha önceden okumuştum.

Türk Silahlı Kuvvetleri’nden emekli havacılar, eskicilere ve eski kitapçılara düşen Türkçe resmi havacılık yayınları en çok aradığım kitaplar haline gelmişti. Türk havacılığı hakkında Türkçe yayınların eksikliğinden oluşan bu boşluk, havacılık kitapları konusunda özel bir kütüphane oluşturmama, bir anlamda kitap koleksiyonculuğuna adım atmamda önemli rol oynadı. ODTÜ Makine Mühendisliği Bölümü’nde üniversite eğitimime başladığım yıllarda, benim gibi havacılığa meraklı bir grup arkadaşımınla beraber kurucu üye olarak ODTÜ Öğrenci Havacılık Kulübü’nü faaliyete geçirdik. Kulüp faaliyetlerinin yürütülmesinde görev bölümü yapılırken, kulübün “Dış yazışmalar ve kütüphane” işlerine talip oldum. Diğer arkadaşlarım, “dış yazışmalar tamam da, kütüphane işi nedir.” dediler. Onlara, eğer diğer genç arkadaşlarımıza havacılığı tanıtmak ve sevdirmek istiyorsak, bu konuda bilgi sunabileceğimiz zengin bir kütüphanemiz olması gerektiğinden bahsettim. Üniversitenin kendi kütüphanesi varken kulüp kütüphanesi için öğrenci işlerinden para almanın zor olacağından bahsettiler. Başka bir yerden paraya ihtiyaç duymadan bunu halledebileceğimi söyledim. Yurtdışında havacılık konusunda yayın yapan çeşitli dergilere ve yayinevlerine yazarak, kulübün birkaç dergiye ücretsiz abone olmasını ve bir miktar yeni kitabın da ücretsiz olarak getirtilmesini sağladım. Kulübün sergi, THK ile uçuş ve askeri hava üslerini ziyareti gibi faaliyetlerinde aktif olarak yer aldım.



İlerideki yıllarda Türk Hava Kuvvetleri'nde komuta mevkilerine gelecek olan birçok havacı komutanımızı daha üsteğmen veya yüzbaşı pilot olarak görev yaptıkları sırada bu üs ziyaretlerinde tanıdım ve çoğu ile uzun yıllar süren dostluklar kurdum.

ODTÜ Makine Mühendisliği Bölümü'nden mezun olduğumda, mesleğimi ve ekmek paramı elime aldığımda, boş zamanlarımı değerlendirmek için uçak maketi yapmak ve Türk havacılığını araştırmak eşit ağırlığa sahip iki hobimdi. Maket yapma çalışmalarımı, satın aldığım masa üstü tipi bir torna ve freze tezgahıyla iyice ilerlettiğim gibi, araştırma çalışmalarımı da yurtdışındaki arşivlerden –ücreti karşılığında– Türk havacılığı ile ilgili belgeleri toplayarak genişlettim. Yabancı kaynaklar ve eski kitapçılardan topladığım az sayıdaki Türkçe yayınlarla sınırlı kalmadan, Türk havacılığını asıl kaynağından araştırmak çabam ise ayrı bir serüvendi.

O yıllarda Türkiye'nin en büyük savunma sanayi kuruluşlarından birinde çalışıyordum. Görevim ve içinde yer aldığım projelerden dolayı yüksek seviyede güvenlik soruşturmasından geçmiştim. Ancak ne bu durum, ne de babamın silahlı kuvvetlerde görevli olması benim Hava Kuvvetleri Komutanlığı bünyesindeki tarihçe ve arşiv kaynaklarına ulaşmamda hiç yardımcı olmadı. NATO ittifakının güney-doğu ucunda bir burç olan Türkiye'de “Soğuk Savaş” yıllarından yerleşen katı muhafazakar bir tutum silahlı kuvvetlerin kapılarını “sivil Türk araştırmacılara” kapatmıştı. Durum yabancı sivil araştırmacılar için ise çok farklıydı! Yabancı yayınlardaki Türk hava kuvvetleriyle ilgili yazılarından dolayı, kendileriyle irtibata geçtiğim yabancı araştırmacılar, Türkiye'de bana kapalı olan resmi kuruluşlardan aldıkları bilgileri ve görsel malzemeleri yazışmalarımızda benimle paylaşıyordu. Yabancı araştırmacıların Türkiye'de faydalandığı aynı kaynaklardan faydalanmak için bir Türk vatan-daşı olarak benim yaptığım başvurular ise cevapsız kalıyordu! Hatta yaptığım bir başvuruyu takip etmeye çalışırken; “Bir sivilin Türk havacılığına bu kadar ilgi duyması garip” şeklinde bir ifade ile refüze edilmiştim. Aldığım terbiyeden dolayı; “İyi ama, yabancı sivillerin ilgi duymasına bir itirazınız yok, vatandaşlığı-



mi değiştirecek mi başvuruda bulunmamı tercih edersiniz?" diyememiştim.

Ama bir kez ateş içime düşmüştü! Artık her yerde, her fırsatta Türk havacılığı hakkında bilgi arıyor ve topluyordum. Üniversite yıllarındaki öğrenimim, bilgiyi aramak, bulmak, sorgulamak ve bilgiden yeni bilgi üretmek konusunda beni çok iyi eğitmişti. Bu nedenle, küçücük ve çoğu kişinin önemsemeyeceği bilgi kırıntıları benim için büyük bilmecenin çözülmesinde çok değerli ip uçlarıydı. Böyle bir ip ucu, Türk havacılığını doğduğu kaynakta, Türk Hava Kuvvetleri bünyesinde araştırmak konusundaki çabalarımda bana kapının aralanmasını sağladı.

1989 yılında görevli olarak birkaç haftalığına California'da bulunduğum sırada satın aldığım bir havacılık dergisinde, II. Dünya Savaşı'nın ünlü B-24 *Liberator* ağır bombardıman uçağının hizmete girmesinin 50. yılının kutlanması çerçevesinde, hafta sonu bir sempozyum yapılacağını okudum. Eski kitapçılardan aldığım Türkçe resmi bir yayında; B-24 *Liberator* uçağının Türk Hava Kuvvetleri'nde hizmet gördüğünü ama bu konuda arşivlerimizde yeterli bilgi bulunmadığı konusunda bir dipnot olduğunu hatırladım. Hafta sonunda, görevli bulunduğum yere yaklaşık 200 km ötedeki kente kendi imkanlarımla ulaşarak bu sempozyuma katıldım. II. Dünya Savaşı yıllarında B-24 *Liberator* uçakları ile Türkiye'ye gelen Amerikalı havacılarla irtibat kurdum. Bu havacılardan sadece Türkiye'de değil, yurtdışında da daha önce yayınlanmış hatıralarını ve belgeleri topladım. Görevim biterek Türkiye'ye döndüğümde, arşivlerimizde de bulunmayan ve daha önceden yayınlanmamış bilgilerden derlediğim bir makale ile Hava Kuvvetleri Kurmay Başkanı'na özel başvuruda bulundum. Sayın Hv. Plt. Korg. Sinan Bilge'nin bu başvurumla ilgilenmesi ve gerekli izinlerin çıkması sayesinde 1990 yılından itibaren Hava Kuvvetleri Komutanlığı ile resmi olarak çalışmaya başlayabildim. Bu sayede, Türk havacılık tarihi ile ilgili çalışmalarımı 20 yıldır doğrudan Türk havacılığının asil kaynağı olan Hava Kuvvetleri Komutanlığı ile birlikte yürütebildiğim gibi, yurtiçi veya yurtdışı özel veya resmi kaynaklarda yaptığım tüm araştırma sonuçlarının hepsini Türk Hava Kuvvetleri arşivine kazandırdım.

2011 yılında kutlanacak olan “Türk Havacılığının Kuruluşunun 100. Yıl Dönümü” etkinliklerinde; uluslararası Türk havacılık tarihi sempozyumunun şekillenmesi ve sempozyumun uluslararası düzeyde düzenlenebilmesi için Türk havacılığı konusunda çalışma yapan yabancı araştırmacılara ulaştırılması, Türk havacılığı ile ilişkisi bulunan yabancı havacıların kişisel bilgileri ve adresleri ile kendilerine ulaşılarak Türkiye’ye davet edilmeleri, özel araştırmalarımın sağladığım katkının kazanımlarından sadece birkaçıdır.

1992 yılı Türk havacılık tarihini araştırma çalışmalarımın en önemli kırılma noktasıdır. Bir hafta sonunda eşimle birlikte İstanbul’a yaptığımız seyahatte, Kadıköy Akmar Pasajı’ndaki eski kitapçıları dolaşarak havacılık konusunda yayınlar soruyordum. Küçük bir dükkanda iş yerinin sahibi “Osmanlıca okuyabiliyor musunuz?” diye sordu. Ben okuyamıyordum ama iş yeri sahibinin yaşına bakarak “Elinizde havacılıkla ilgili Osmanlıca yayınlar varsa, siz bunların ‘içindekiler’ kısmını bana okuyabilirseniz, ilgimi çekenleri alabilirim.” dedim. İş yeri sahibi, son yıllarda birçok önemli Osmanlıca eseri Türkçe’ye çevirerek günümüze kazandıran sayın Murat Çulcu’ydu. Murat Bey’in bir dükkanında Osmanlıca havacılık kitabını önüme koyması ve içeriklerini açıklamaları ile hem kendisiyle uzun yıllardır süren dostluğumuz başladı, hem de ben kendimi bir “kara delik”le karşı karşıya buldum.

Murat Bey’den satın aldığım kitapları okuyabilmek için, kendi kendime Osmanlıca okumayı öğrendim. Osmanlıca bilgiler ilerledikçe, 1890’lı yıllardan beri Osmanlıca olarak yayınlanmış gazete, dergi ve kitaplarda yer alan havacılığımızla ilgili yazıları okumaya ve incelemeye başladım. Bu çalışmam sırasında, Mustafa Kemal Atatürk’ün 1928 yılında gerçekleştirdiği “Harf Devrimi”nden önceki yıllardaki havacılığımız hakkında çok büyük bir bilgi boşluğu olduğunu, hatta aslı olmayan söylemlerle dolu, bir bilgi kirlenmesi olduğunu fark ettim. Türk havacılığının Harf Devrimi öncesi yıllarına ait mevcut çalışma ve yayınların, Osmanlıca orijinal kaynaklara başvurmadan veya araştırma disiplininin uzak yapıldığını, çoğu uydu-  
rmuş veya hikaye edilmiş, eksik veya yanlış ifadeler içerdiği-



## Çanakkale Savaşı'nın Bilinmeyen Cephesi: Hava Savaşları

ni gördüm. Türkiye'de havacılık alanında ilk faaliyetlerin başladığı, Trablusgarp Savaşı, Balkan Savaşları, I. Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşımız gibi tarihimizdeki çok önemli olayların yer aldığı bu yıllardaki Türk havacılığı konusundaki bilgi eksikliği bir "kara delik" gibi beni kendisine çekti.

Türk havacılık tarihinin mirasının korunması ve yaşatılmasını öncelikli amaç edindiğim araştırma çalışmalarımda, kuruluş yıllarından günümüze, askeri, sivil, sportif ve ticari havacılığımızı her yönüyle incelememle birlikte, belge ve bilgileri Osmanlıca olarak bulunan yıllardaki havacılık faaliyetlerimiz çalışmalarımda öncelik almaktadır.

### Çanakkale Savaşı'nın Unutulan Cephesi:

#### Hava Savaşları

Ekim 1998'de internet üzerinde Toronto-Kanada kaynaklı bir haberden, I. Dünya Savaşı'nın Alman pilotlarından Emil Meinecke'nin ailesinin özel eşyalarını satmak üzere Almanya'daki ulusal bir müze ile görüşme halinde olduğunu öğrendim. Yurtiçinde ve yurtdışındaki arşivlerde Türk havacılık tarihi üzerine yaptığım araştırmalardan, I. Dünya Savaşı sürecince Çanakkale Cephesi'nde Osmanlı ordusu emrinde uçan ve Çanakkale semalarında 6 düşman uçağı düşürerek büyük zaferler kazanan Emil Meinecke'nin 1975 yılında Kanada'da vefat ettiğini biliyordum. İnternet üzerinden Toronto telefon rehberinde arama yaparak aileye ulaşmak istedim. Rehberde "Meinecke" ismiyle eşleşen bir kayıt yoktu. Osmanlı dönemiyle ilgili olarak araştırma yapanları en çok zorlayan konu Osmanlıca belgelerde yer alan yabancı özel isimler veya yabancı dilden kelimelerdir. Bunlar, Osmanlıca belgelerde telaffuz edildikleri seslerle yazıldıkları için konuyu çok iyi bilmeyenler kelimeyi tanımakta veya doğru olarak çevirmekte sıkıntı çekerekler. "Meinecke"nin isminin doğru okunuşunun "Meneke" olduğunu bildiğim için kendisiyle ilgili Osmanlıca belgelerde hiç zorluk çekmemiştim. Araştırmalarım sırasında incelediğim Osmanlıca evraklarda Meinecke'nin ismi, doğru şekliyle telaffuz

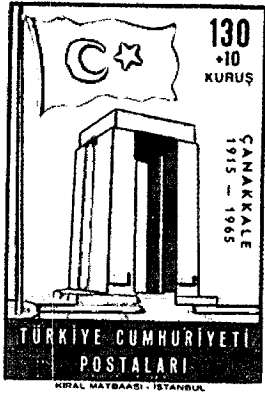


edildiği gibi “m (mim), n (nun), k (kef)” harfleri ile yazılıyordu. Çok zayıf bir ihtimal gibi görünse de, bu ipucundan yola çıkarak rehberde “Meneke” ismini aradım. Karşıma çıkan iki kayıttan ilki “Hans Meneke” adınaydı. “Hans” isminin Almanca kökenli olması bu kişinin Emil Meinecke'nin ailesinden olabileceği konusunda beni umutlandırdı ve telefon rehberindeki numarayı aradım. Karşıma çıkan kişiye kendimi tanıtarak, telefon numarasına nasıl ulaştığımı ve arama amacımı açıkladığımda, kendisinin Emil Meinecke'nin oğlu olduğunu, soyadının “Meneke” şeklinde okunarak doğru telaffuz edilmesini sağlamak amacıyla mahkeme kararı ile yazılışını değiştirdiğini açıkladı. Osmanlıca bilgim ve ulaştığım belgelerden çıkarabileceğim bilgiler beni doğru kişiye ulaştırmıştı. Meneke'den babasının kendisine anlattığı Çanakkale hava savaşlarıyla ilgili hatıralarını benimle paylaşmasını istedim ve e-posta ile yazışmaya başladık. Meneke'nin babasına ait fotoğraf albümleri, evraklar, üniformalar, nişan ve madalyalar ve diğer özel eşyalardan oluşan koleksiyonu topluca büyük bir meblağ karşılığında satmak üzere Almanya'daki müze ile görüşmelerinin devam ettiğini öğrendim. Bunların hepsini almak imkanım olmadığından, bir araştırmacı olarak sadece fotoğraflar ve evraklarla ilgilendiğimi bildirdim. Ancak Meneke, tüm eşyaların topluca satışta olduğunu, bunları birbirinden ayırarak satmayacağını bildirdi. Yazışmalarımızda, Meneke babasının savaş anıları hakkında çok fazla konuşmadığından bahsetti. Çeşitli arşivlerden Meinecke'nin Çanakkale Cephesi'ndeki faaliyetleri ile ilgili bulduğum bilgileri kendisine aktardığımda; “Babam bize olaylardan bu kadar detaylı bahsetmemişti, verdiğiniz bilgiler bizi heyecanlandırdı ve mutlu etti.” şeklinde cevap aldım. Fotoğraf ve evraklar için bana bir teklifte bulunması için ısrar ettim. Aynı zamanda babası hakkında kendisinin bilmediği birçok bilgi ve belgeleri kendisiyle paylaştım. Meneke, Ocak 1999'da kendisine verdiğim bilgiler için teşekkür ederek, “Babamın fotoğraf ve evraklarını en iyi sizin değerlendirebileceğinizi düşünerek, diğer eşyalarından ayrı olarak size teklif ediyorum.” dedi. Bu beni çok mutlu etmişti ama istenen meblağ benim maddi olanaklarımı aştığı için ödemeyi zamana yayarak taksitler halinde yapmayı önerdim. Meneke ödemenin en çok 6 ay içinde tamamlan-



## Çanakkale Savaşı'nın Bilinmeyen Cephesi: Hava Savaşları

masını istedi, bu bile beni çok güç durumda bırakıyordu. Sonraki birkaç ay içinde, karşılıklı bilgi paylaşımı ile gelişen dostluğumuz üzerine ödeme süresini 12 aya uzattı. Bir yıl sonra ödemeleri tamamladığımda bana ulaşan toplam 6 albüm içinde yer alan fotoğraflar ve gazete kupürleri Emil Meinecke'nin 1914'ten 1950 yılına kadar tüm havacılık hayatını belgeliyordu. Albümlerde yer alan ve büyük bir çoğunluğu daha önceden hiç yayımlanmamış olan yaklaşık 500 adet fotoğraf ise Çanakkale Savaşı'nın bilinmeyen cephesi, hava savaşlarına dünyada hiçbir yerde bulunmayan belge zenginliği içinde ışık tutuyordu. Çanakkale hava savaşlarıyla ilgili bu görsel belge zenginliğinin daha detaylı açıklamasını ilerideki sayfalarda okuyacaksınız.



Emil Meinecke'den günümüze miras kalan fotoğrafları ve belgeleri ulusal arşivlerimiz ve yurtdışındaki arşivlerde yer alan belge ve bilgilerle beraber değerlendirerek Çanakkale Cephesi'nin hemen hiç bilinmeyen hava savaşlarını, detaylı olarak anlatan bir çalışma hazırladım. Meinecke fotoğraf albümlerinden fotoğrafların bir kısmının yer aldığı, Türkçe ve İngilizce olarak hazırladığım kitap ilk olarak 2005 yılında bir ulusal savunma sanayi kuruluşumuzun katkıları ile takvim ve posterlerden oluşan, özel bir deri çanta içinde sunulan kültür seti olarak yayımlandı. Bu kültür setinden Hans Meneke'ye de gönderdim. Kısa bir teşekkür mesajı ile... Babasının I. Dünya Savaşı yıllarında Türk havacılığındaki hizmetlerinin bu yayımla ölümsüzleştirilmesinden duyduğu memnuniyeti bildirdi. Bu memnuniyetinin ifadesi olarak bir hediye gönderdiğinden bahsetti. Birkaç gün sonra gelen kurye iş yerimdeki masama küçük bir paket bıraktı. Hafif olan ve içinde bir cismin tıkırdadığı bu paketi heyecanla açtığımda, arkasını Emil Meinecke'nin kendisinin imzaladığı, I. Dünya Savaşı başladığında aldığı askeri pilot eğitimini tamamladığında kendisine takılan gümüş pilot brövesi ile karşılaştım. Böylece Çanakkale hava savaşları konusunda uzun yıllardır yürüttüğüm çalışmalarım sayesinde, manevi değeri çok yüksek olan ve bir benzeri olmayan bu nadide obje Türk havacılık tarihi koleksiyonumda yerini aldı.

2005 yılından beri katıldığım özel veya akademik toplantılarda; Çanakkale Cephesi'nin hava savaşlarıyla ilgili gerçekleri

ve yeni bilgileri meraklılarıyla paylaşmaktayım. Düzenlenen çeşitli sergilerde, bu savaşlara ait görsel belgeler de sunulmuştur.

Türkiye Barolar Birliği'nin değerli katkılarıyla, Çanakkale'de düzenlenen bu sergi, yer alan fotoğraf, belge ve bilgilerle şimdiye kadarki en kapsamlı sergi olmuştur.

Sergi kitabının içeriği, ilave fotoğraflarla daha da zenginleştirilmiştir.

Karada, denizde ve havada ülkesini ve ulusunu savunmak için canını feda etmekten çekinmeden görev yapan kahramanları minnetle anıyor, herkese saygı ve sevgilerimi sunuyorum.

Ankara, Mart 2010



PTT

FDC

Bu memlekette kanlarını döken kahramanlar, burada bir dost vatanın toprağında, huzur içinde uyuyunuz. Sizler Mehmetçiklerle yanyana, koyun koyunasınız. Uzak diyarlardan evlatlarını harbe gönderen analar: Göz yaşlarınızı siliniz evlatlarımız bizim bağrımızdadır. Huzur içindedirler. Onlar bu toprakta canlarını verdikten sonra artık bizim evlatlarımız olmuşlardır."

To heroes who have shed their blood on the soil of this country :

You rest here in the land of a friendly nation. Sleep in peace and tranquility. You lie together side by side with Turkish soldiers, in each other's embrace.

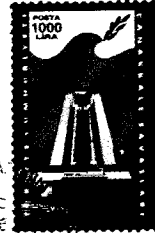
To mothers who have sent their sons to war from distant lands :

Shed no more tears : your sons are now in our hearts. Calm and serene, they will sleep in repose and tranquility. In losing their lives on our soil, they have become our sons."

K. Atatürk

GELİBOLU SAVAŞLARININ 75. YILI

75th ANNIVERSARY OF THE GALLIPOLI CAMPAIGN



# **Çanakkale Hava Savaşları**

**1915-1918**

## **Değiştirilmesi Gereken Bir Ezber: Çanakkale Savaşı'nın Süreci!**

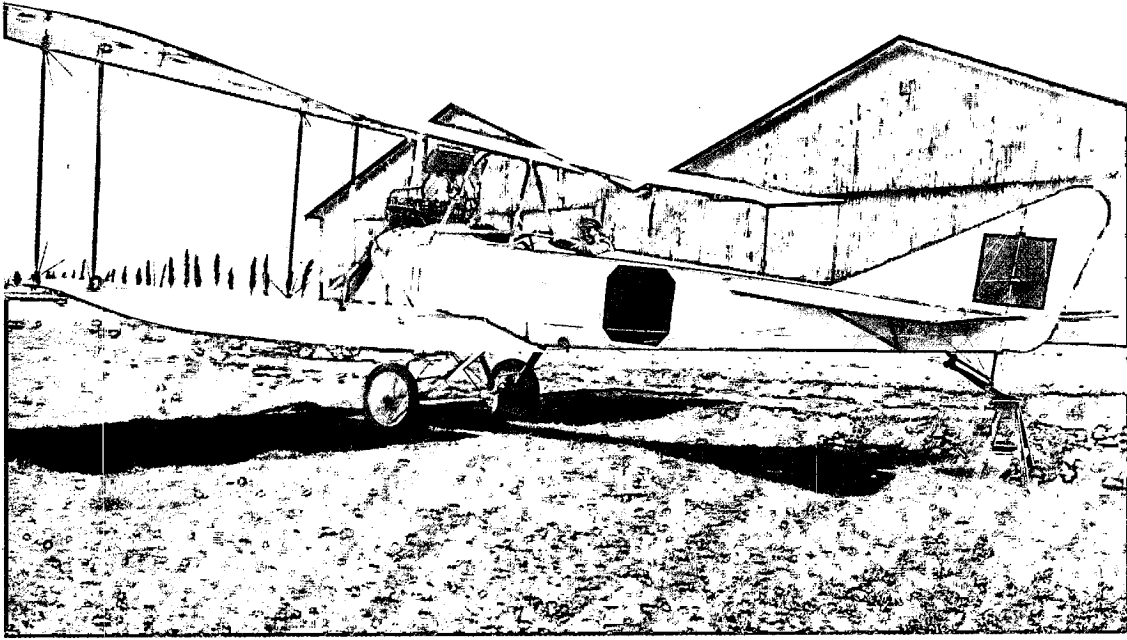
Ulusal tarihimizde 1915 yılı Çanakkale Cephesi'ndeki savaşlarla özdeşleştirilmiştir. Ancak, Çanakkale Cephesi'ndeki kanlı mücadele sadece 1915 yılı içinde olup bitmemiştir. 3 Kasım 1914'de İngiliz-Fransız ortak deniz filosunun Seddülbahir ve Kumkale'yi bombardıman etmesi ile Çanakkale Cephesi'nde on binlerce can kaybına neden olan kanlı çatışmalar başlamıştır.

Çanakkale Savaşı, Ocak 1916'da düşman kara ordusunun Gelibolu yarımadasını boşaltması ile de sona ermemiştir. 1916 ve 1917 yılı boyunca düşman donanması Çanakkale bölgesinde faaliyetlerine devam etmiş, deniz filosunun çeşitli bombardıman saldırılarında birçok askerimiz şehit düşmüştür. Düşman hava gücü ise Çanakkale Cephesi'ndeki faaliyetlerine I. Dünya Savaşı'nın neredeyse son gününe kadar devam etmiştir. Çanakkale Boğazı açıklarındaki adalarda üslenen düşman hava birliklerinin 1916, 1917 ve 1918 yılında Çanakkale ve civarındaki hedeflere karşı sürdürdükleri saldırılarda askerler ve siviller arasında can ve mal kaybı meydana gelmiştir. Can kaybı, 1915 yılı kadar büyük olmasa dahi, 1914'den 1918'e kadar, savaşın diğer yıllarında da Çanakkale Cephesi'nde hayatını kaybedenlerin hepsi birer "Çanakkale Şehidi"dir.

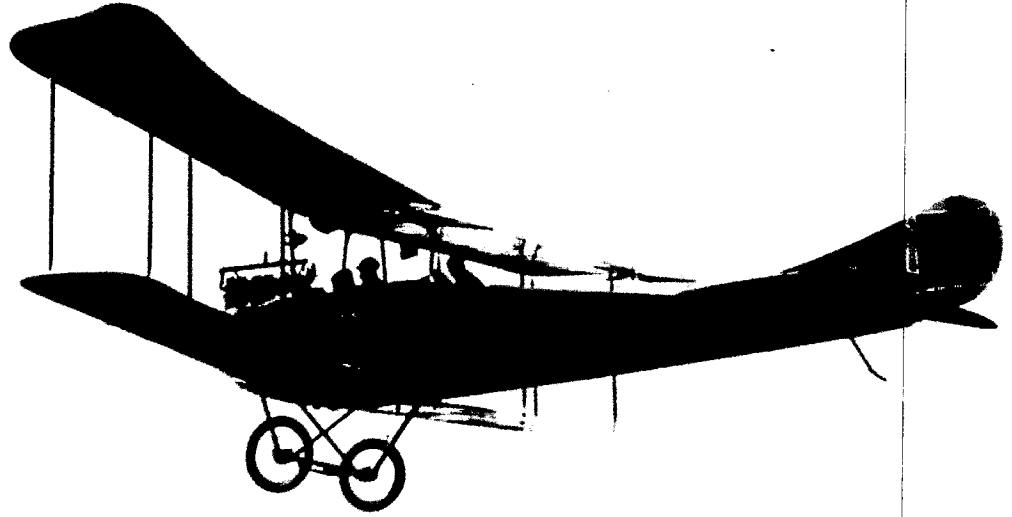
Bilinen yanlış kanının aksine, Çanakkale Savaşı demek, sadece 1915 demek değildir. Çanakkale Savaşı, 1914'ten 1918'e tüm I. Dünya Savaşı boyunca süren bir mücadele, cesaret ve kahramanlık destanıdır.



## Çanakkale Savaşı'nın Bilinmeyen Cephesi: Hava Savaşları



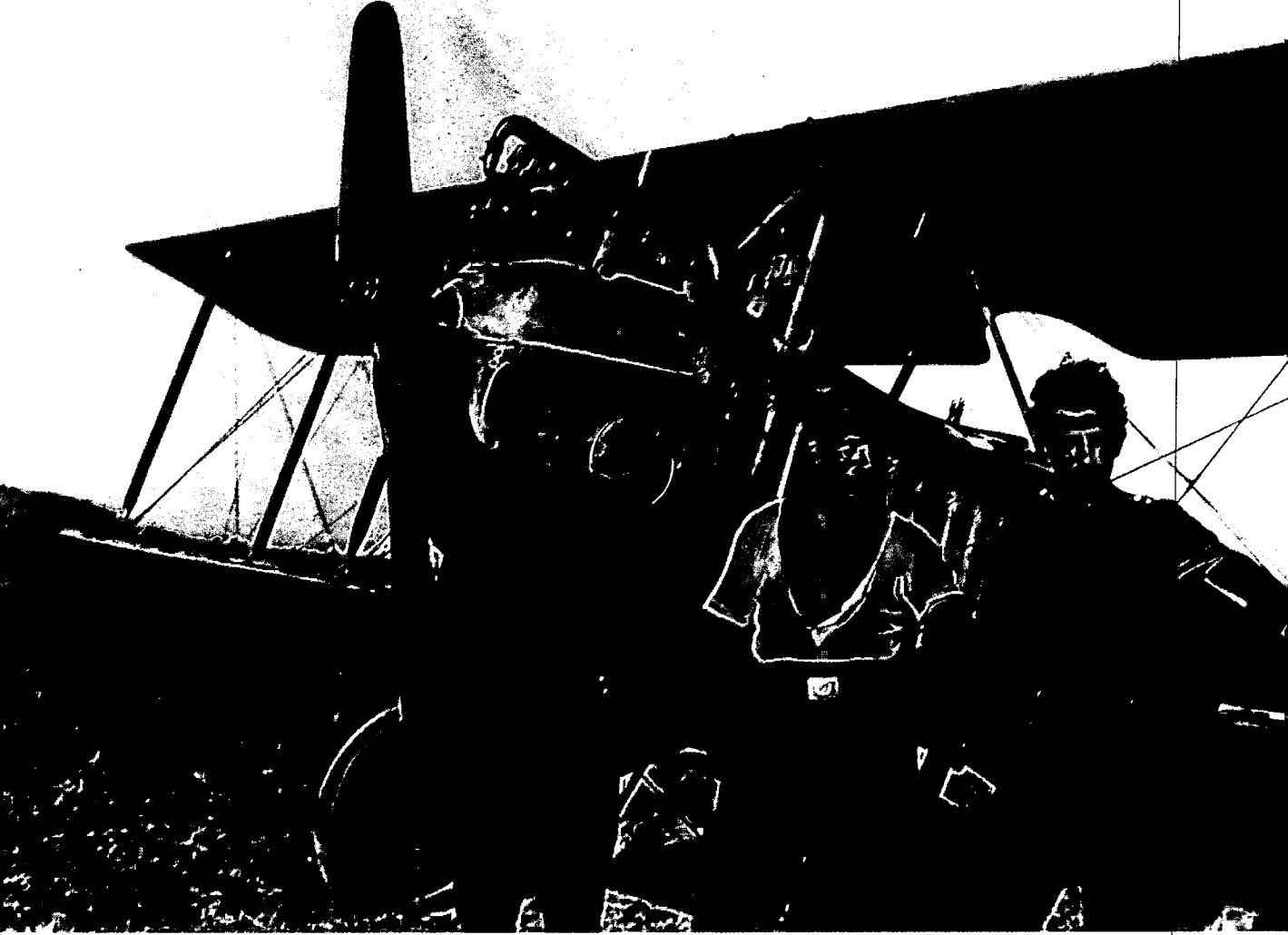
I. Dünya Savaşı'nda Osmanlı İmparatorluğunun müttefiki olan Almanya İmparatorluğu'ndan askeri yardım olarak Çanakkale Cephesi'ne ilk gönderilen, iki kişilik silahsız Albatros B I keşif uçaklarından biri.



Çanakkale Cephesi'ne ilk gelen, iki kişilik silahsız keşif uçaklarından Rumpler B I uçağı Çanakkale semalarında havadan keşif görevi için uçarken.

### Çanakkale Tayyare Bölüklerinin Makinistleri

Çanakkale hava savaşlarının hiç bilinmeyen gerçekleriyle ilgili olayları ve belgeleri sunarken, her hava savaşının, bilinmeyen sessiz kahramanlarından da bahsetmek gerekir. Havacılık veya hava savaşları denilince, akla ilk olarak uçak ve pilotu gelir. Ancak, o uçağın ve pilotunun görevini en iyi biçimde yapabilmesi, güven içinde uçarak ve görevini başarı ile tamamlamış olarak dönmesini sağlamak için, özveri ile görev yapan “*yer destek ekibi*” genellikle unutulur. Tayyare bölüklerinin bu isimsiz kahramanları; makinistinden meteoroloji uzmanına, doktorundan ikmal subayına kadar hepsi, cephedeki diğer silah arkadaşları gibi, içinde buldukları zor şartlara rağmen her zaman görevlerini en iyi şekilde yapmaya çalışmışlar; eldeki kısıtlı imkanları en iyi şekilde değerlendirerek olağanüstü işler başarmışlardır.



Çanakkale Cephesi'ndeki Tayyare Bölüğü'nde görev yapan tayyare makinistleri bakımını tamamladıkları Albatros C I uçağının önünde gururla poz verirken.

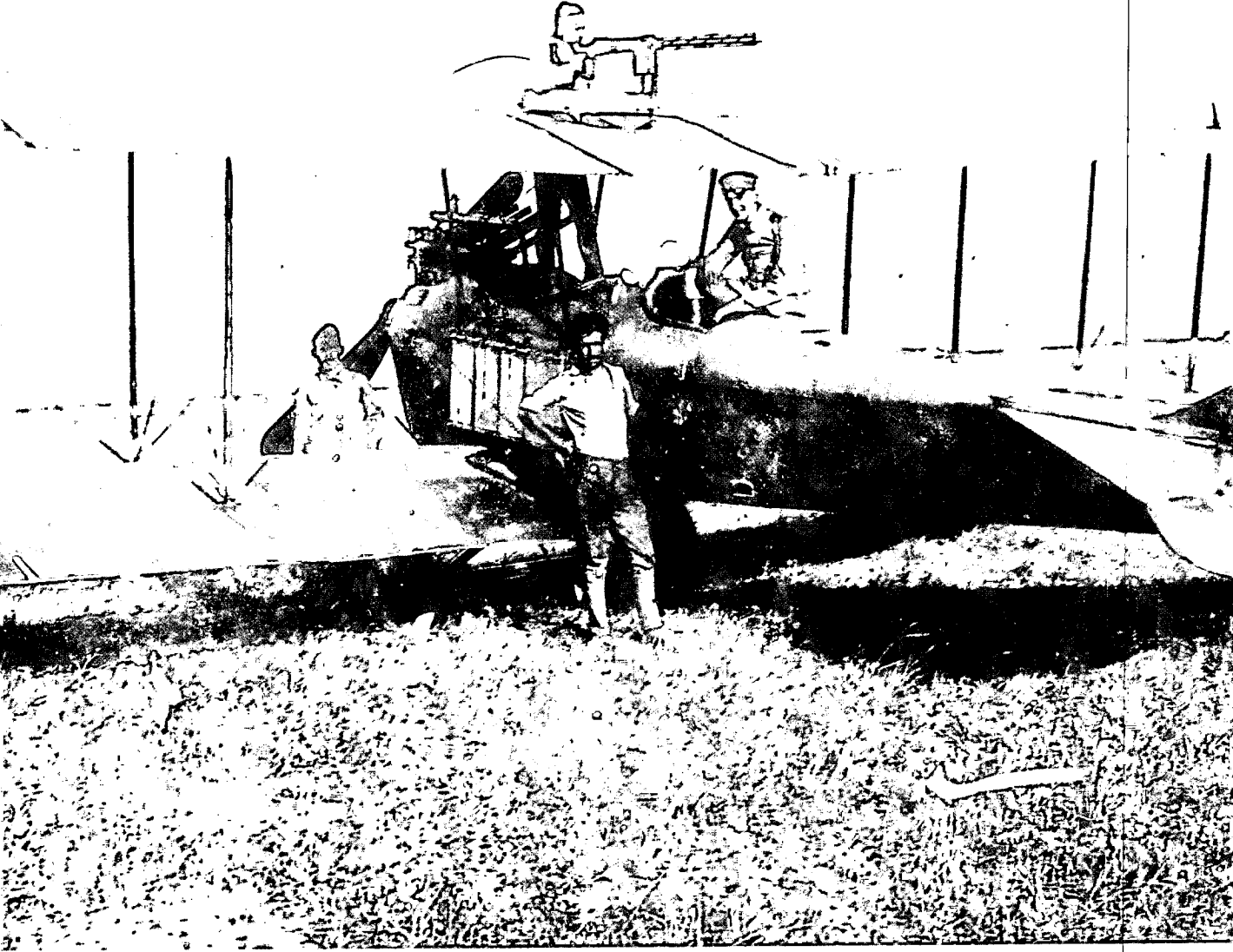
Her hava savaşında olduğu gibi, I. Dünya Savaşı'nda da Çanakkale Cephesi'nde kazanılan zafer onlar olmadan olamazdı!



### “Onlar”sız Olmazdı!

1915 yılında, Osmanlı Devleti'nin müttefiki Almanya tarafından Çanakkale Cephesi'nde görev yapmak üzere gönderilen ilk uçaklarımız, silahsız iki kişilik keşif uçaklarıydı. Havacılarımız sadece savunma amacıyla değil, havada düşman uçaklarına taarruz da edebilmek için silahlı uçakların getirilmesi konusunda ısrar ediyorlardı. Almanya, Avrupa cephelerinde devam eden savaşlardan dolayı Osmanlı ordusunun tüm isteklerini hemen anında karşılayamıyordu.

Çanakkale Cephesi'nde görevli 1. Tayyare Bölüğünün makinistleri, havacılarımızın bu arzusunu yerine getirmek üzere bölüğün demirci ustalarıyla birlikte bir çözüm ürettiler. Aslen silahsız olan bir keşif uçağımızın üst kanadında gerekli tadilatı yaparak, demir çemberden oluşan döner taret üzerine her tarafa ateş edebilen bir makineli tüfek monte ettiler. Meydana gelebilecek bir hava savaşında, makineli tüfekle açılan seri ateş neticesinde uçağın kendi pervanesinin isabet almaması için, kara birliklerinden elde ettikleri makineli tüfeği böyle bir konuma yerleştirdiler. Eldeki mevcut kaynakları en iyi şekilde değerlendirmek konusundaki bu olağanüstü yaklaşım, Türklerin ülkeleri ve ulusları için savaşırken akıllarını ve yüreklerini ortaya koyarak verdikleri mücadelenin en güzel örneklerindedir.

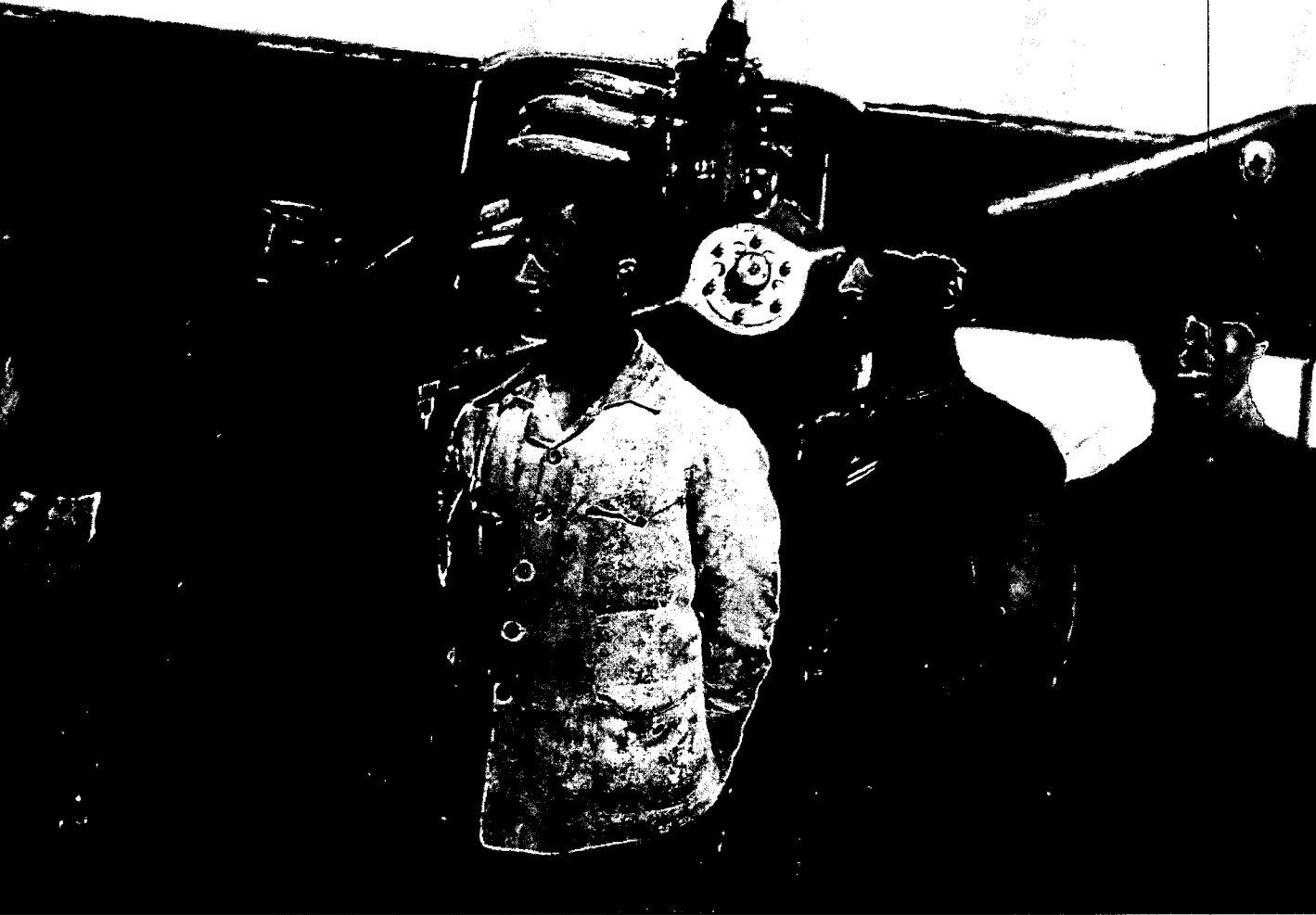


Çanakkale Cephesi'nde görevli tayyare makinistleri kendi geliştirdikleri olağanüstü ama son derece pratik çözümlerle silahsız uçaklarımızı silahlandırdılar.

## Çanakkale Savaşı'nın Bilinmeyen Cephesi: Hava Savaşları

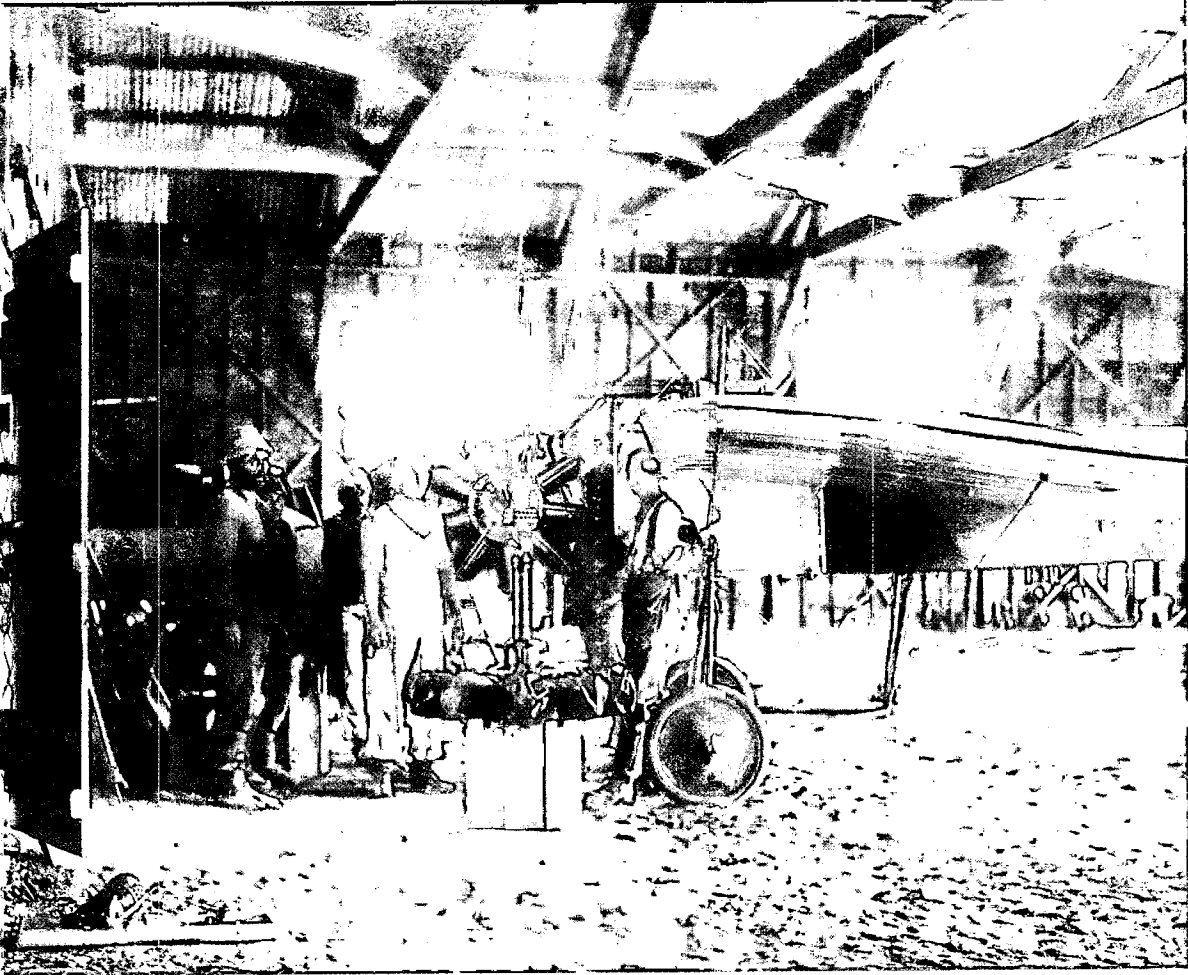


Çanakkale Cephesi'nde görev yapan marangozlar ve demirci ustaları, uçklarımızın ahşap ve metal aksamının tamirinde ve yeni çözümler üretilmesinde tayyare makinistleriyle beraber çalışıyorlardı.

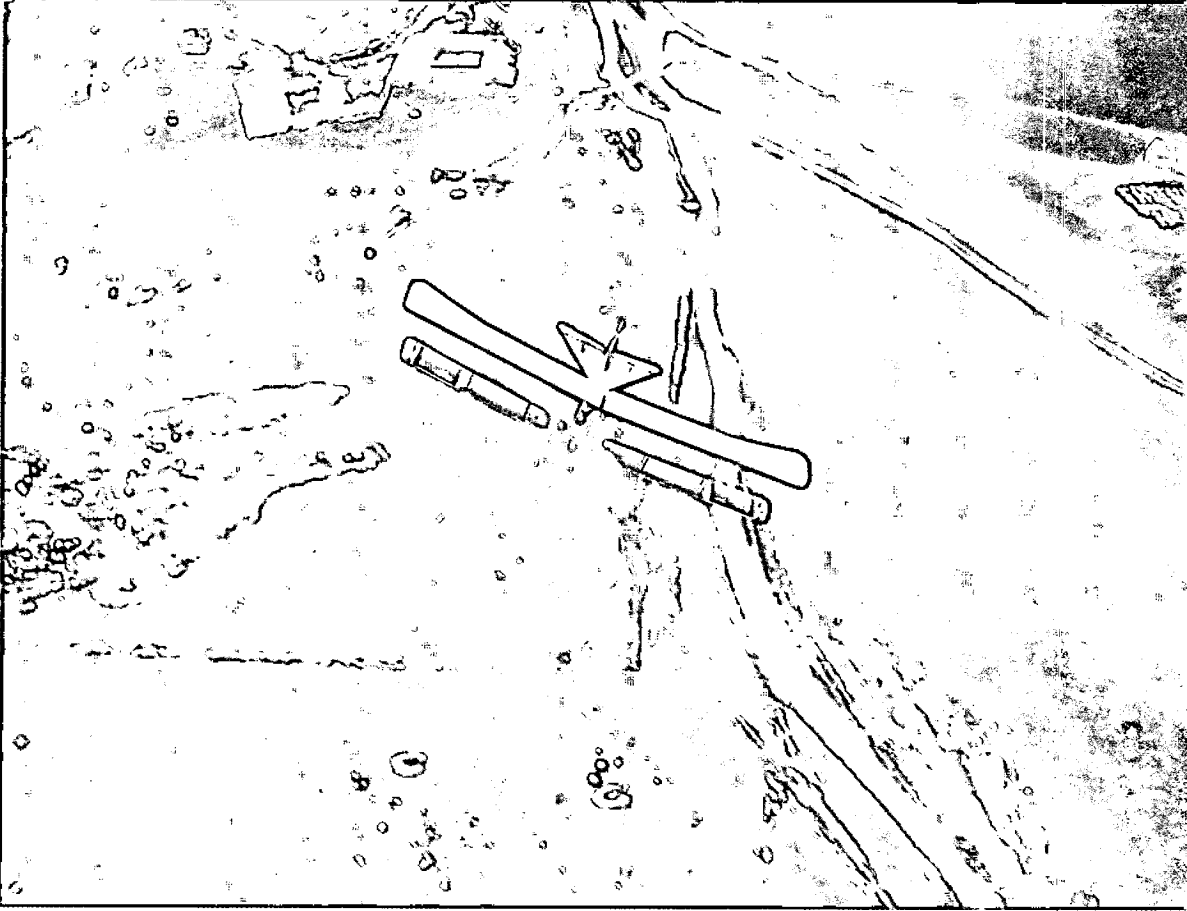


Çanakkale Cephesi'ndeki Tayyare Bölüğü'nde görev yapan yer destek ekibinden bir grup. Savaş şartlarında yaşanan eksikliklerden dolayı kıyafetlerdeki çeşitlilik dikkat çekmektedir.

## Çanakkale Savaşı'nın Bilinmeyen Cephesi: Hava Savaşları

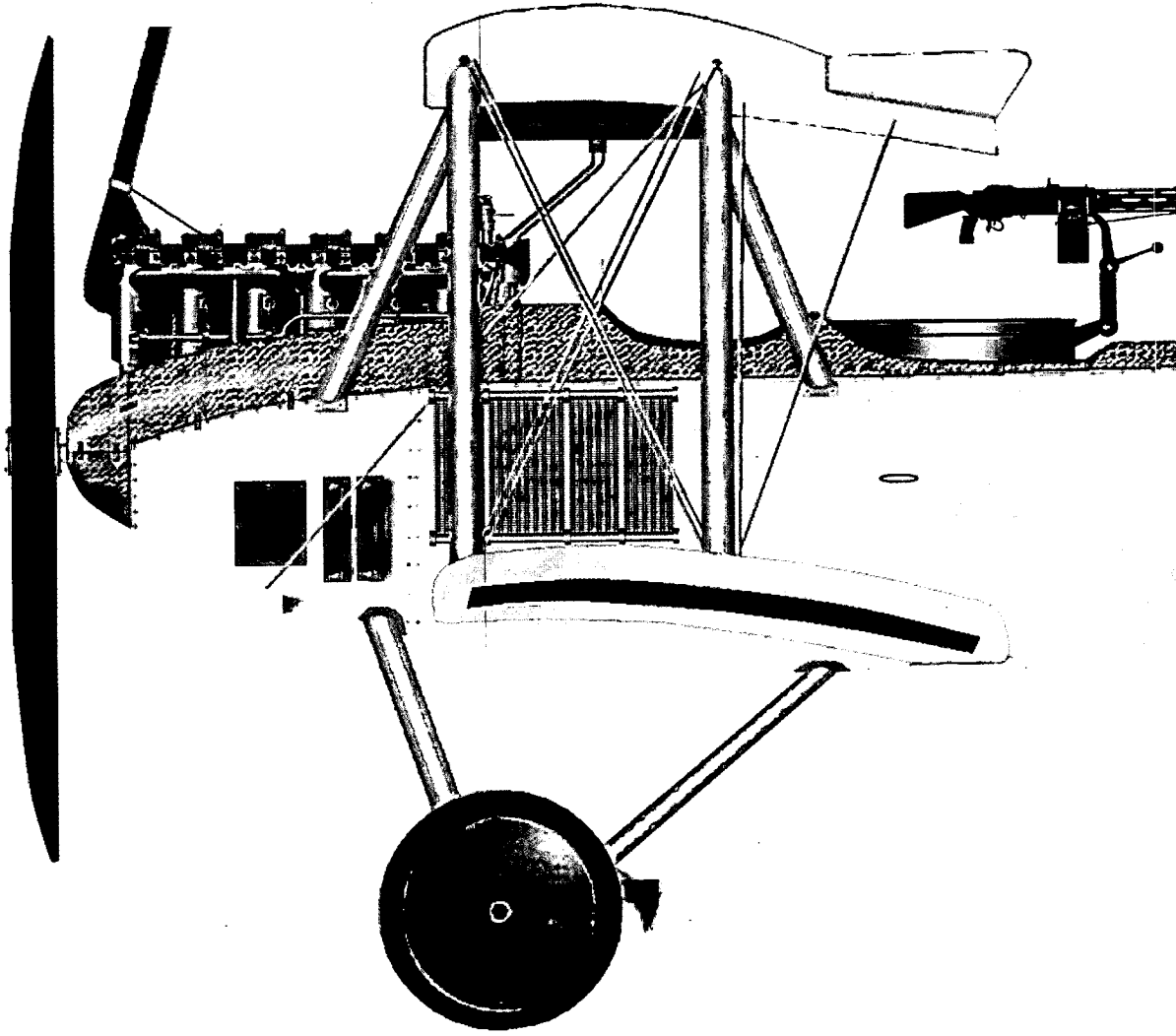


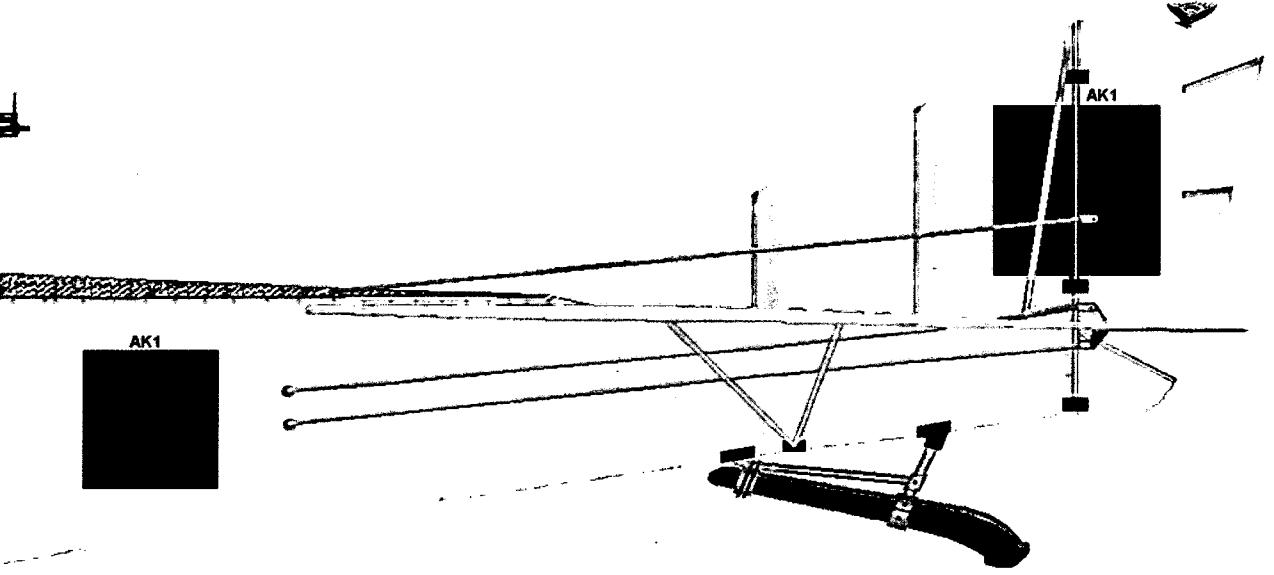
Tayyare makinistleri havacıların görevlerini güven içinde yapabilmeleri için uçakların bakım ve onarımlarını Çanakkale Cephesi'ndeki hangarlarda güç şartlar altında yapıyorlardı.



Arkada rasdın oturduğu yerde makineli tüfeği bulunan Albatros C I uçağı Çanakkale Cephesi üzerinde görev uçuşu yaparken.

## Çanakkale Savaşı'nın Bilinmeyen Cephesi: Hava Savaşları





Ağustos 1915'ten itibaren Çanakkale Cephesi'ne ulaşmaya başlayan silahlı uçaklarla göreve çıkan havacılarımız düşman hava gücüne kayıp verdirmeye başladı. (Çizim: Haluk Sevel tarafından hazırlanmıştır.)



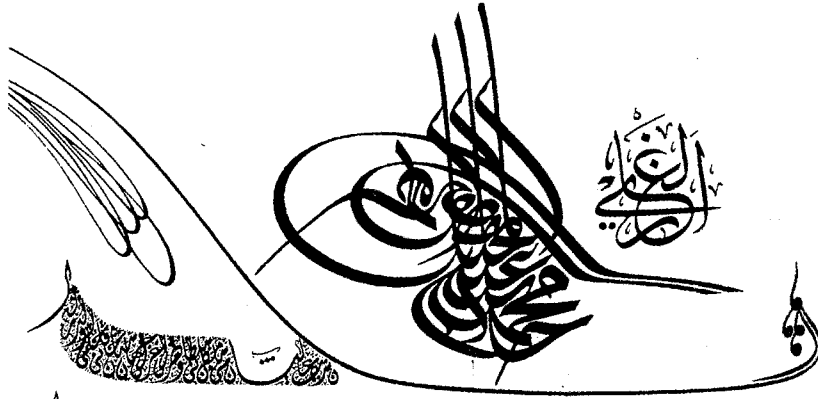
### Çanakkale Cephesi'nde İlk Hava Zaferi

Çanakkale Cephesi'nde ilk hava zaferi 27 Eylül 1915'te Osmanlı Ordusunda görev yapan Alman pilot Ludwig Preussner'le birlikte Saros Körfezi üzerinde keşif yapan Alman rasıd Karl Kettembeil tarafından kazanılmıştır. Kettembeil bu keşif uçuşunda karşılaştıkları düşman uçağını makineli tüfek ateşiyle düşürmeyi başardı. Cephedeki bu başarısından dolayı 15 Kasım 1915'te Gümüş Liyakat Madalyası ile ödüllendirildi.

I. Dünya Savaşı'nın başında Almanya'dan İstanbul'a ilk gelen havacılar arasında yer alan Ludwig Preussner, Osmanlı Ordusu emrinde hem Yeşilköy "Tayyare Mektebi"nde öğretmen pilot olarak hem de Çanakkale Cephesi'nde savaş pilotu olarak görev yaptı.



Osmanlı hava gücünde pilot olarak görev yapan Ludwig Preussner.



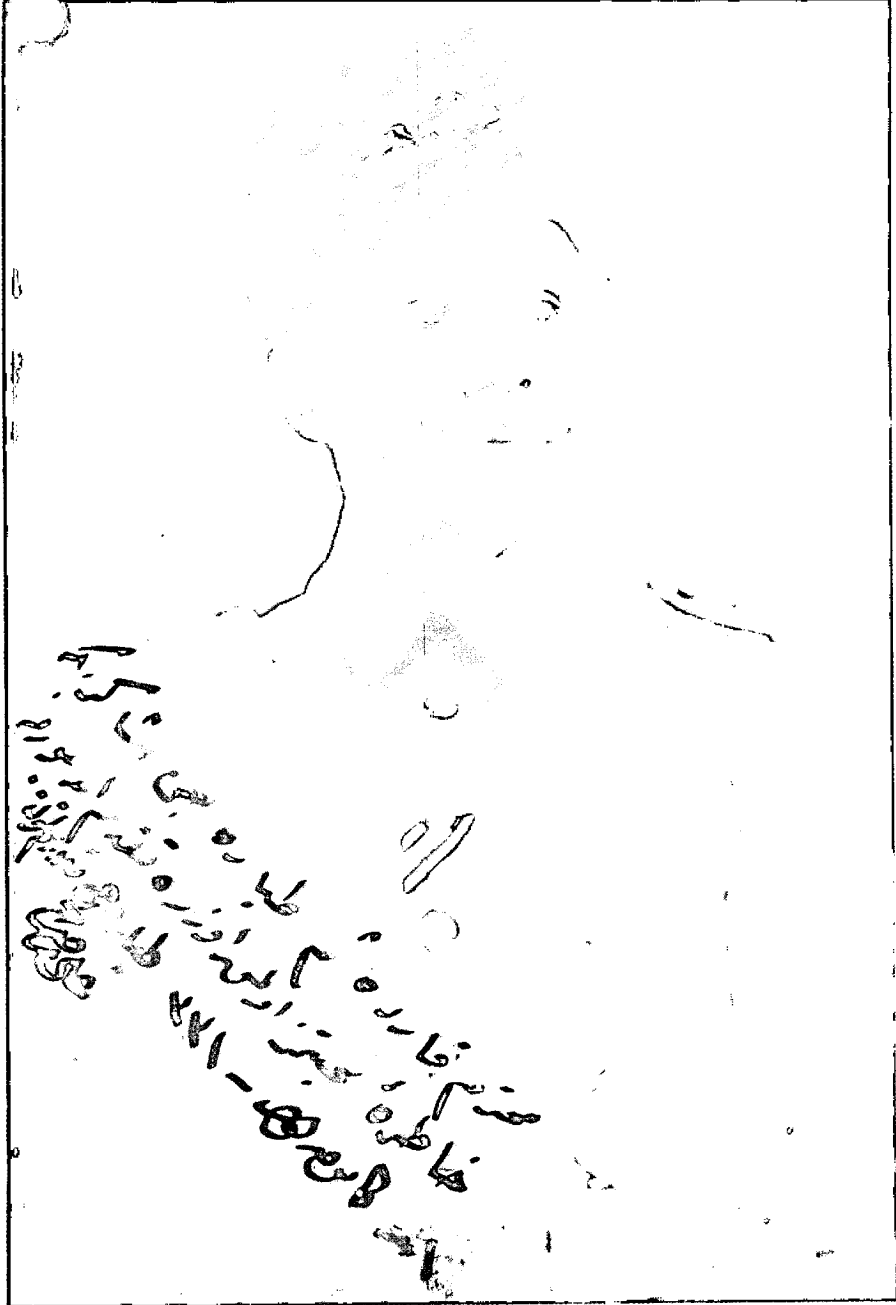
موفق صبره فوق كل شيء وسار به (بهذا) إلى النصر ولو كان حارب به ليدل على الأيدى الصلبة التي تطحن في الأرض من تحتها  
بأي شيء الفتح حلتها وتزينة وتوزن بها الدين لا تدمر بالبرهان محاربة (بهذا) الأيدى الصلبة التي تطحن في الأرض من تحتها  
لقد تبيننا؛ بالأساليب الجديدة في نوع ومرور الأعداء الأعداء، سيبعدونهم عن أرضنا فبقا لهم في كل يوم من أيام الحرب التي  
لقد تبيننا؛ بالأساليب الجديدة في نوع ومرور الأعداء الأعداء، سيبعدونهم عن أرضنا فبقا لهم في كل يوم من أيام الحرب التي

Çanakkale Cephesi'nde ilk düşman uçağını düşüren rasıd Karl Kettenbeil'e verilen madalyanın beratı. (Prof.Dr. Dieter H. Gröschel aracılığıyla Freiburg Askeri Arşivi'nden.)

### İlk Türk Hava Zaferi

30 Kasım 1915 tarihinde pilot Üsteğmen Ali Rıza kontrolündeki "AK 1" numaralı Albatros C I uçağımız rasıd Teğmen İbrahim Orhan'la birlikte Kaba Tepe üzerinde keşif uçuşu yaparken bir Fransız uçağıyla karşılaştı. Meydana gelen hava muharebesinde uçağın rasıd yerindeki tek makineli tüfeğı kullanan rasıd İbrahim Orhan düşman uçağının yakıt deposuna isabet kaydetmekte başarılı oldu. Düşman uçağının İntepe ile Seddül Bahir arasında yanarak düştüğü gözlemlendi.

## Çanakkale Savaşı'nın Bilinmeyen Cephesi: Hava Savaşları



İlk Türk hava savaşını kazanan pilot Üsteğmen Ali Rıza.



Hava savaşında düşman uçağını vurarak ilk Türk hava zaferini kazanan rasıd Teğmen İbrahim Orhan. (Fotoğraf: HvKK Genel Sekreterliği Tarihçe Şube Müdürlüğü Arşivi.)

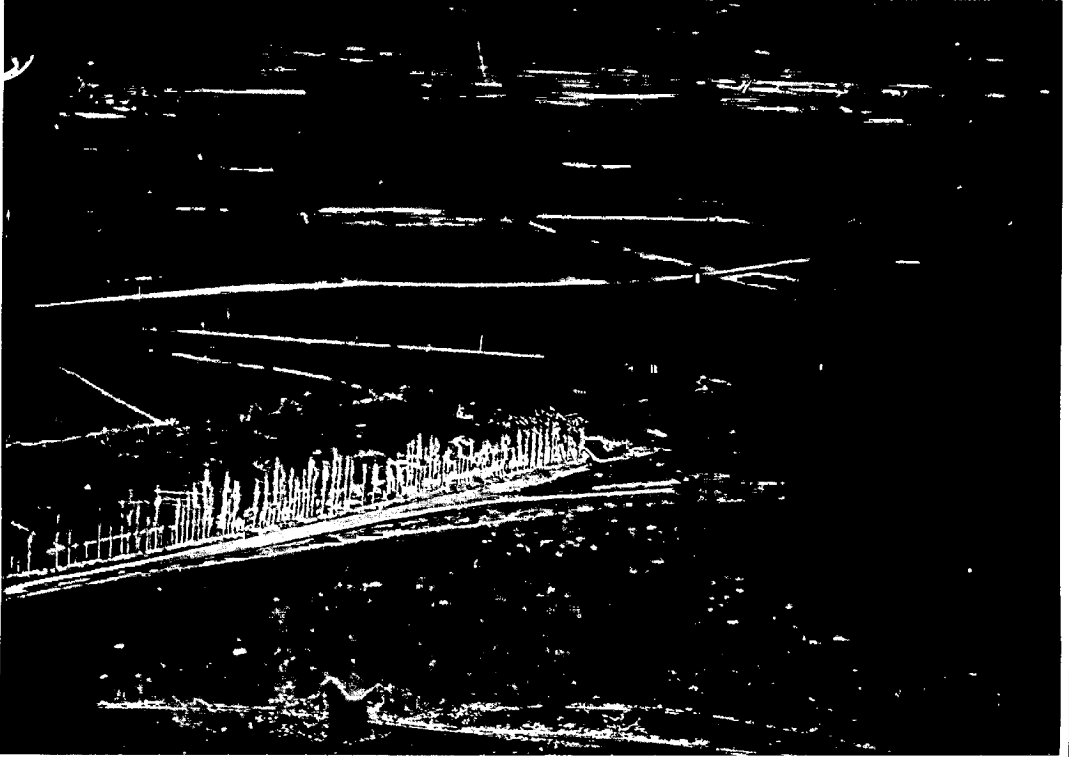
### Çanakkale Tayyare Bölükleri

Şubat 1915'de Çanakkale'ye gelen havacılar Çanakkale kasabasının güneyinde bir araziye uygun bularak burada kurdukları ahşap hangarlarla havaalanı oluşturdular. O yıllarda havaalanları düzgün, engebeleri ve çukurları bulunmayan ve yüzeyi toprak ve bazen de çimle kaplı açık araziler şeklindeydi. Uçakların rüzgarın estiği yöne göre herhangi bir kısıtlama hissetmeden rahatça kalkmaları veya inmeleri için havaalanlarının etrafında genişçe bir bölgede herhangi bir engel olmaması tercih edilirdi. Çanakkale'deki havaalanını kuran subaylar ise, sıra halinde uzanan bir dizi kavak ağacı ile Çanakkale'deki en önemli haberleşme bağlantısını oluşturan telgraf hattının keşiştiği köşeyi seçmişlerdi. Bu konum, havacılarımızın kalkış ve inişte belli bir riskle karşılaşmalarına neden oluyordu ama üstü ağaç dalları ile örtülmüş hangarları ve havaalanımızın yerini düşmanın hava keşiflerinden çok iyi saklıyordu. 17 Şubat 1917 tarihinde hava savaşı neticesinde vurularak Çanakkale'deki havaalanının yakında zorunlu iniş yapan düşman havacısı, kavak ağaçları ve telgraf telleriyle çevrelenmiş havaalanına tutsak olarak getirildiğinde, böyle bir konumda havaalanı bulunmasını hayretle karşılamıştı.

Çanakkale Cephesi'ne gelen ilk uçaklarla yeni kurulan tayyare bölüğü başlangıçta doğrudan Müstahkem Mevkii Komutanlığı'na bağlı olarak görev yaptı. Daha sonradan yapılan bir düzenleme ile tayyare bölüğü 5. Ordu Komutanlığı emrine bağlandı ve "1. Tayyare Bölüğü" adını aldı.\* 1. Tayyare Bölüğü Temmuz 1915'te Gelibolu Yarımadası'nda Galata (bugünkü Söğüt) mevkiinde kurulan havaalanına taşındı. Çanakkale Cephesi'ndeki hava faaliyetlerinin artması ile burada avcı uçaklarından oluşan ikinci bir tayyare bölüğü teşkil edildi. Çanakkale kasabası kuzeyindeki havaalanına yerleşen ve "6. Tayyare Bölüğü" ismi verilen birlik Fokker avcı uçakları ile donatıldı için genellikle "Fokker Av Bölüğü" olarak anılır.

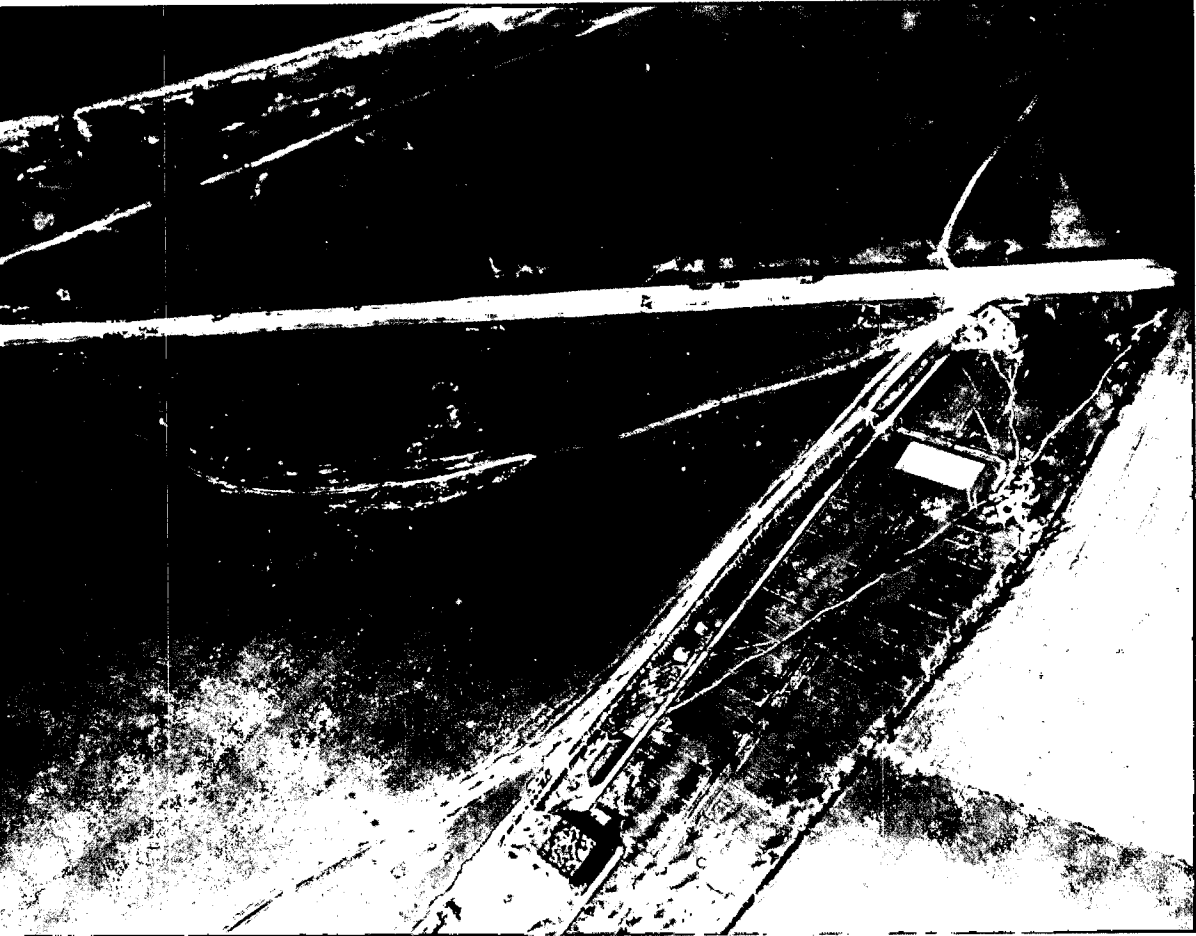
Nara Burnu'nda kurulan Alman Deniz Tayyare Bölüğü de Çanakkale Cephesi'ndeki hava savaşlarında önemli görevler üstlenmiş, gösterdikleri başarılar komutanlıkça takdir edilmiştir.

\* Mart 1915'te Çanakkale Boğazı'nda yeni teşkil edilen 5. Ordu Komutanlığı'na atanan Alman General Liman von Sanders, anılarında "O tarihte 5. Ordu'nun tek bir uçağı bile yoktu. Çanakkale'de bulunan uçaklar kalenin emrindeydiler ve ancak onun gayesi için kullanılabilirdi." diyor. (L. von Sanders, *Türkiye'de Beş Yıl*, Çev. Eşref Bengi Özbilen, Türkiye İş Bankası Kültür Yay., İstanbul 2010, s. 91.)



I. Dünya Savaşı'nda Çanakkale kasabasının güneyinde, kavak ağaçları sırası ile telgraf hattının kesiştiği bölgeye kurulan havaalanında, kavak ağacı sırasının arkasında üzeri ağaç dalları ile gizlenmiş hangar ve kavak ağaçlarının ön tarafında uçaklarımız.



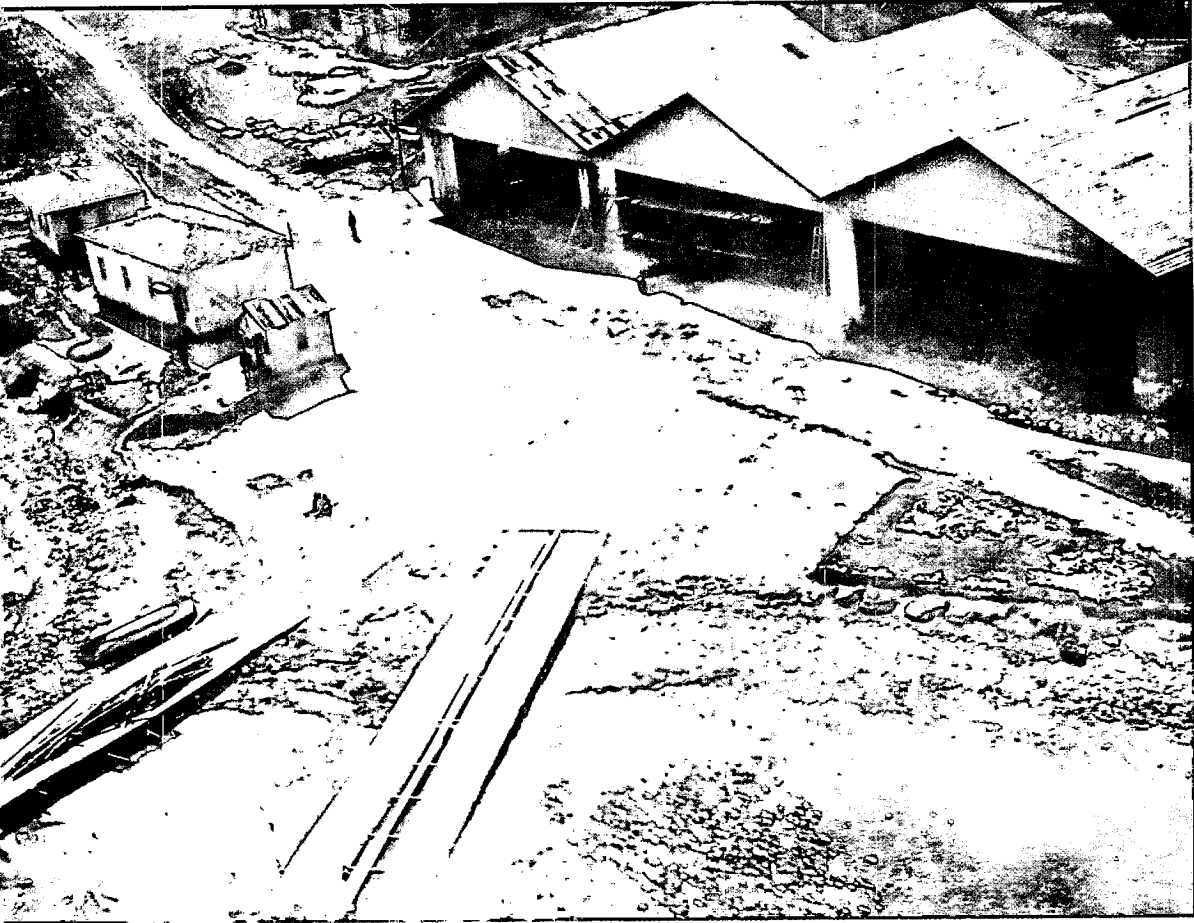


Çanakkale'nin güneyinde kurulan havaalanı önce "1. Tayyare Bölüğü"ne daha sonra da "6. Tayyare Bölüğü"ne (Fokker Av Bölüğü) ev sahipliği yaptı.



I. Dünya Savaşı'nda Galata'da (Sütlüce) kurulan havaalanında 5 savaş uçağımız Çanakkale semalarında görev yapmak için hazır bekliyor.

## Çanakkale Savaşı'nın Bilinmeyen Cephesi: Hava Savaşları



Çanakkale'nin kuzeyinde Nara Burnu yakınında kurulan "Alman Deniz Tayyare Bölüğü", hangarlardaki deniz uçaklarını sahildeki rampalardan suya indirerek Ege Denizi'ndeki adalar civarında görev yapmak üzere uçuşa çıkıyorlardı.



Çanakkale Cephesi'nde görevli havacılarımız geniş görev bölgelerinde uçuş yaparken İzmir'deki 5. Tayyare Bölüğü'nün havaalanından da yararlanıyorlardı. İzmir'deki havacılar da bazen Çanakkale Cephesi'ndeki havaalanını ziyaret ediyorlardı.

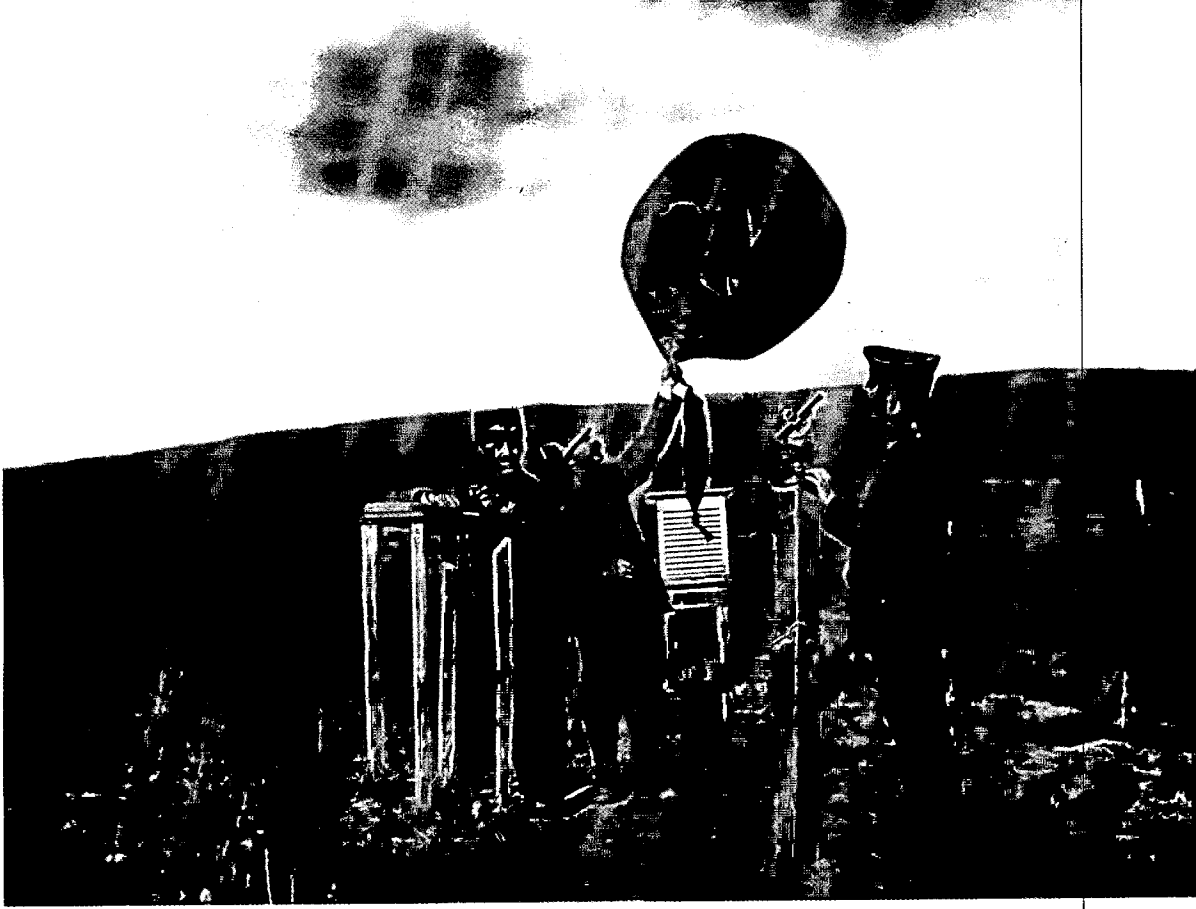
### Çanakkale Tayyare Bölükleri Yer Destek Birlikleri

Çanakkale Cephesindeki tayyare bölüklerinin görevlerini yapabilmeleri için çeşitli yer destek birliklerinin hizmetlerine ihtiyaçları vardı.

Havacıların görevlerini emniyetli ve verimli bir şekilde yerine getirebilmesi için uçuş faaliyetlerini etkileyen meteorolojik olaylarla ilgili doğru ve güvenilebilir bilgilere ihtiyaç vardır. Özellikle iniş ve kalkışlardaki meteorolojik bilgiler pilotlar için hayati derecede önemlidir. Havaalanı ve çevresindeki rüzgar hızı ve yönü, görüş mesafesi, hava basıncı, bulut alt taban yüksekliği, varsa yağışın şekli ve şiddeti gibi bilgiler uçakların emniyetli iniş ve kalkış yapmalarında en önemli etkenlerdendir.

Osmanlı Devleti'ne meteoroloji teşkilatı I. Dünya Savaşı'nda hava gücünün sevk ve komutasından sorumlu Alman Yüzbaşı Erich Serno'nun Almanya'da Leipzig Üniversitesi'nden Prof. Ludwig Weickmann'ı İstanbul'a getirmesi ile kurulmuştur. İstanbul-Kandilli'de kurulan "Rasadat-ı Hâvai-ye" merkezine bağlı olarak cephelerde meteoroloji teşkilatı oluşturulmuştur. Çanakkale Cephesi çok kritik bir cephe olarak değerlendirildiği için, Prof. Weickmann buradaki meteoroloji istasyonunda ekibiyle birlikte doğrudan çalışmıştır.

Tayyare bölüklerinin çeşitli ikmal ihtiyaçlarını karşılayan birliklerin yanı sıra ışıldak birlikleri de çeşitli havacılık faaliyetlerine katkıda bulunmuşlardır. Çanakkale Cephesi'ndeki ışıldak birlikleri aslen gece karanlığında denizden gelecek tehlikelere karşı savunma düzeninin bir parçası olarak kurulmuşlardır. Düşman gemilerinin denizden yapacakları saldırıların önceden tespit edilmesi, düşmanın denizden mayın toplama faaliyetlerinin izlenmesi ve önlenmesi ve alaca karanlıkta denizden karaya yapılacak çıkarma hareketinde savunma birliklerimize yardımcı olmak üzere teşkil edilmişlerdir. Bu ışıldak birlikleri, Çanakkale Cephesi'nde alaca karanlıkta yapılacak uçuşlarda tayyare bölüklerimize ve düşmanın alaca karanlıkta yaptığı hava saldırılarında yerdeki hava savunma birliklerimize destek vermişlerdir.

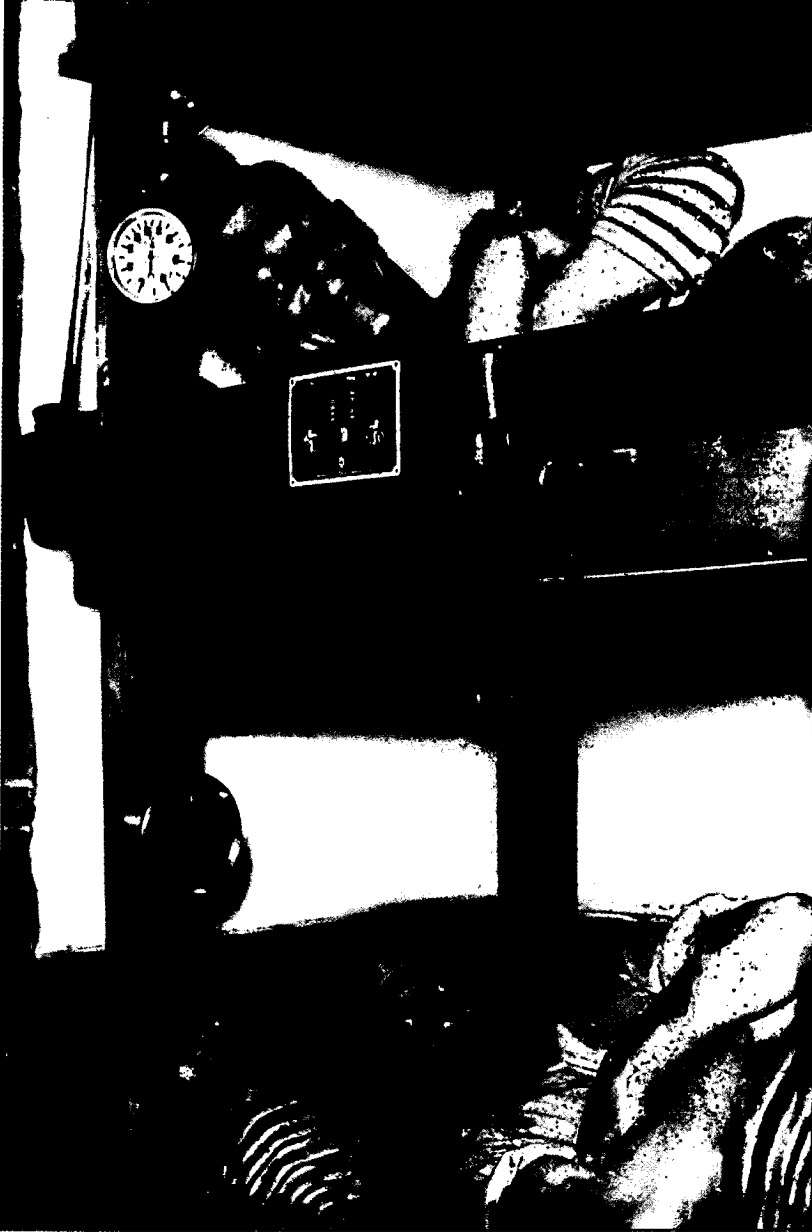


Çanakkale'de kurulan meteoroloji istasyonunun personeli Prof. Ludwig Weickmann'ın yönetiminde hava tahmininde bulunmak üzere bir balonu salarken.

## Çanakkale Savaşı'nın Bilinmeyen Cephesi: Hava Savaşları



Prof. Ludwig Weickmann idaresinde Çanakkale Cephesi'nde görev yapan meteoroloji ekibi bir dinlenme anında. Savaş şartlarında, resmi kıyafet ve üniforma eksikliğinden dolayı sivil kıyafetleri ile görev yapmakta olan askeri personel dikkat çekmektedir.



Barometresi, termometresi, işaret tabancası, dürbünü ve rüzgar-gülü başucunda, her an göreve hazır Çanakkale Cephesi Tayyare Bölüğü yer ekibi ahşap ranzalarında dinlenirken.



## Çanakkale Savaşı'nın Bilinmeyen Cephesi: Hava Savaşları



Çanakkale Cephesi'ndeki tayyare bölüklerinin personelinin sağlık durumlarından sorumlu olan Dr. Bauermeister, yer destek ekibinin ayrılmaz bir parçasıydı.



Çanakkale Cephesi'nde görev yapan ışıldak birlikleri düşmanın gece karanlığında denizden gemilerle veya denizatlılarla boğazı geçme çabalarına ve kıyılardan çıkarma yapmasına karşı görev yaptığı gibi, düşman uçaklarının gece hareketlerini önüyor, havacılarımıza görevlerinde yardımcı olmaya çalışıyordu.

### Çanakkale Cephesi Havacıları

Çanakkale Cephesi'nde görevli 1. ve 6. Tayyare Bölüğü'nde Türk havacılarla birlikte Osmanlı Ordusu emrinde hizmet veren Alman havacılar da görev yaptılar. Karada yerleşmiş olan tayyare bölüklerinde Türk ve Alman havacılar Osmanlı Ordusu emrinde birlikte görev yaparlarken, Alman Deniz Tayyare Bölüğü'nde sadece Alman havacılar görev yapıyordu.

Çanakkale Cephesi'ne ilk gelen pilotlarımız Üsteğmen Mehmet Fazıl ve ilk denizci pilotlarımızdan Üsteğmen İbrahim Savmi (Uçan)'dır. Bu havacılarımız daha sonra İstanbul'a dönmüş ve başka cephelerde görev almışlardır. Çanakkale Cephesi'nin havacı ihtiyacını karşılamak üzere Türk havacılarla birlikte Almanya'dan ilk katile ile gelen Alman havacılarından bir kısmı hemen bu cephede görevlendirildi. Bunların arasında Frank Seidler, Ludwig Preussner gibi, Almanya'dan Türkiye'ye uçak getirmek üzere görevlendirilmiş ve aslen sivil pilot olan havacılar da vardı. Cephenin acil ihtiyacı nedeniyle bu sivil pilotlar bile subay olarak Osmanlı Ordusunda göreve alınıyorlardı.

Çanakkale Cephesi'ndeki havadan keşif görevleri daha çok açık deniz üzerinde yapıldığı için, gemi güvertesinden denizde keşif yapmak konusunda tecrübeli denizciler tayyare bölüklerinde rasıd olarak görev yapıyorlardı. Dnz. Yüzbaşı Hüseyin Sedat ve Alman Dnz. Yb. Scheineder bunlardandı.



Çanakkale Cephesi'nde görevli 1. ve 6. Tayyare Bölüğü'nde Türk havacılarla birlikte Osmanlı Ordusu emrinde hizmet veren Alman havacılar da görev yaptılar.



Avrupa Cephesi'nde Alman hava gücünde başarı ile görev yapan Pilot Üsteğmen Erich Serno Osmanlı Ordusu hava gücünün sevk ve idaresinden sorumlu olarak görevlendirildi. Osmanlı Ordusu'nda ilk önce Yüzbaşı rütbesi ile göreve başlayan Serno, görevini büyük bir başarı ile yürüttü ve hava gücünün genişlemesi ile görev ve sorumlulukları artınca Binbaşı rütbesine terfi etti. Alman askeri yardımı ile Çanakkale Cephesi'ne gönderilen ilk uçakları buraya getiren Serno, 18 Mart 1915 günü sabah çok erken saatte yaptığı keşif uçuşu ile düşman donanmasının Çanakkale Boğazı'nı geçmek üzere başlattığı hareketi fark ederek durumu derhal boğazın savunmasından sorumlu olan Müstahkem Mevkii Komutanlığı'na rapor etti.



Osmanlı Ordusu hava gücünün sevk ve idaresinden sorumlu olan Genelkurmay 13. Şube'nin İstanbul'daki karargahında Yüzbaşı Serno'nun yardımcısı olarak görev yapan Pilot Üsteğmen Mehmet Şakir (Generalfevzioğlu) hava gücümüzün gelişmesinde büyük bir özveri ile çalıştı. I. Dünya Savaşı yıllarında gittikçe artan görev ve sorumluluklarını başarı ile yürüten Mehmet Şakir Yüzbaşı rütbesine terfi etti.

## Çanakkale Savaşı'nın Bilinmeyen Cephesi: Hava Savaşları

Türk havacılık tarihinde ilk hava akrobasi hareketini başaran Pilot Üsteğmen Mehmet Fazıl Çanakkale Cephesi'ne ilk uçağımızı getirdi. I. Dünya Savaşı'nda Osmanlı İmparatorluğu'nun değişik cephelerinde başarı ile görev yapmış, Temmuz 1918'de Yüzbaşı rütbesine terfi etmiştir. 25 Ekim 1918 tarihinde İstanbul'a hücum eden 5 İngiliz uçağıyla tek başına hava savaşına girmiş ve onları püskürtmeyi başarmış, kendisi ağır yaralı uçağı da hasarlı olarak inmiştir. Kurutuluş Savaşı'nda "Kartal Müfrezesi" adıyla kurulan ilk hava birliğimize komuta etmiş, ulusal bağımsızlık mücadelemizde büyük yararlılık göstermiştir. Büyük Taarruz'dan sonra Binbaşı rütbesine terfi etmiştir. 27 Ocak 1923 tarihinde öğrencisine verdiği eğitim uçuşu sırasında düşerek şehit olmuştur. 27 Ocak günü uzun yıllar "Tayyare Şehitleri Günü" olarak anılmıştır.





1914'de kendi isteği ile Yeşilköy Tayyare Mektebi'nde uçuş eğitimi gören Deniz Üsteğmen İbrahim Savmi (Uçan) (fotoğrafta solda) ilk denizci pilotlarımızdandır. Çanakkale cephesine ikinci uçağımızı getirmiştir. I. Dünya Savaşı'nda ve Kurtuluş Savaşı'nda başarı ile görev yapmış, Temmuz 1916'da Yüzbaşı, Mart 1922'de Binbaşı rütbesine terfi etmiştir. 1926 yılında emekliye ayrılmış, 1939 yılından itibaren havacılık öğretmeni olarak yeniden 3 yıl süre ile görev yapmıştır.



## Çanakkale Savaşı'nın Bilinmeyen Cephesi: Hava Savaşları

Almanya'dan askeri yardımla Osmanlı Ordusu emrine gönderilen ilk uçakların teslimatında görev alan sivil pilot Frank Seydler, ordunun acil havacı ihtiyacını karşılamak üzere Teğmen rütbesi ile Çanakkale Cephesi'nde uçmaya başlamıştır.





Çanakkale Cephesi'nde Nara Burnu'nda kurulan Alman Deniz Tayyare Bölüğü'nün pilotlarından Deniz Üsteğmen Kagler bu cephede üstün görev bilinci ve başarı ile görev yapan Alman denizci havacılarından biridir.



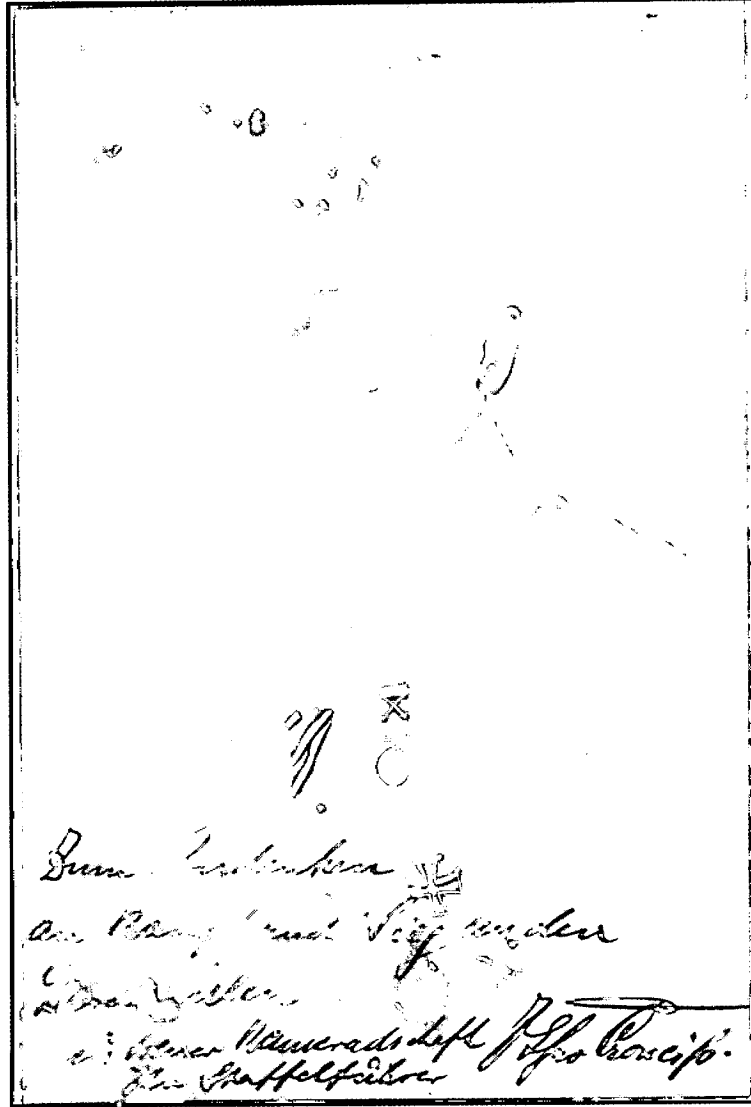
Çanakkale Cephesi 1. Tayyare Bölüğü rasıdlarından Üsteğmen Oskar Anschütz (soldan ikinci) koluna girmiş olan İzmir 5. Tayyare Bölüğü'nün komutanı Yüzbaşı Max Schueler von Krieken ve diğer iki havacımızla beraber. (Fotoğraf: Remzi Uluhan Hasdal arşivi.)

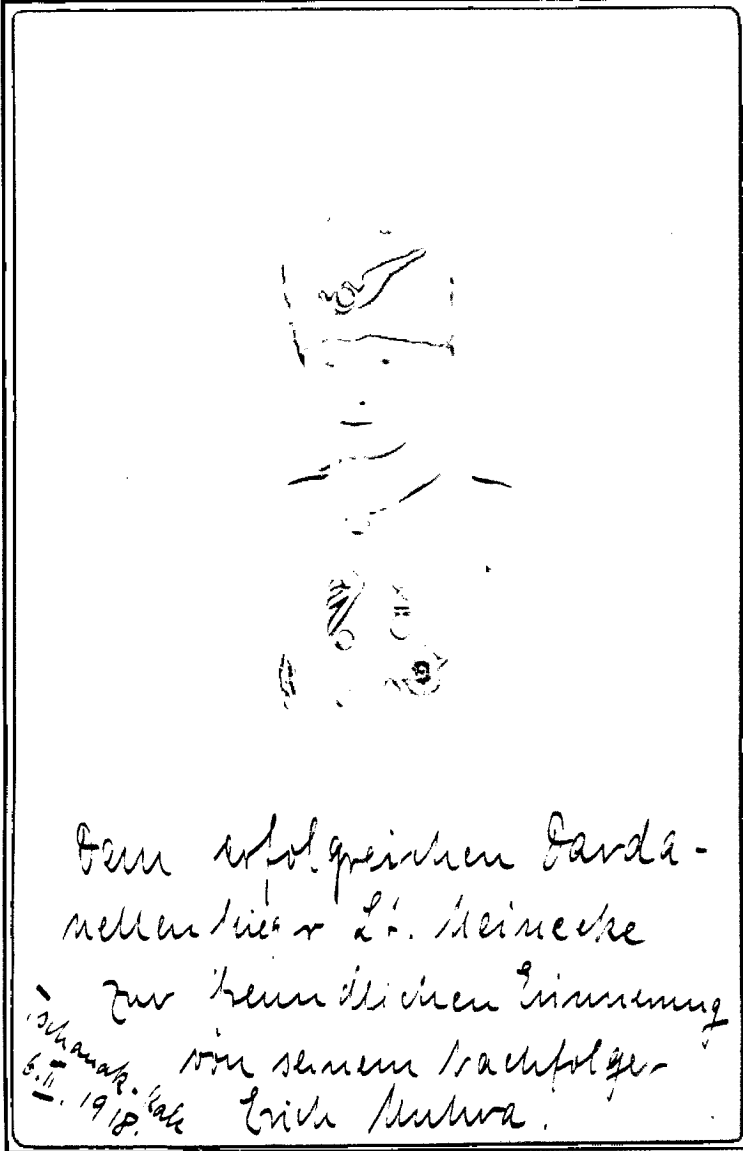


Türkler tarafından "İzmir Şahini" olarak anılan ve Çanakkale semalarında teyit edilmiş dört hava zaferi olan Yüzbaşı Hans-Joachim Buddecke (sağda) İzmir'de görev yapan 5. Tayyare Bölüğü'nün komutanı Yüzbaşı Max Schueler von Krieken'le (solda) beraber.

## Çanakkale Savaşı'nın Bilinmeyen Cephesi: Hava Savaşları

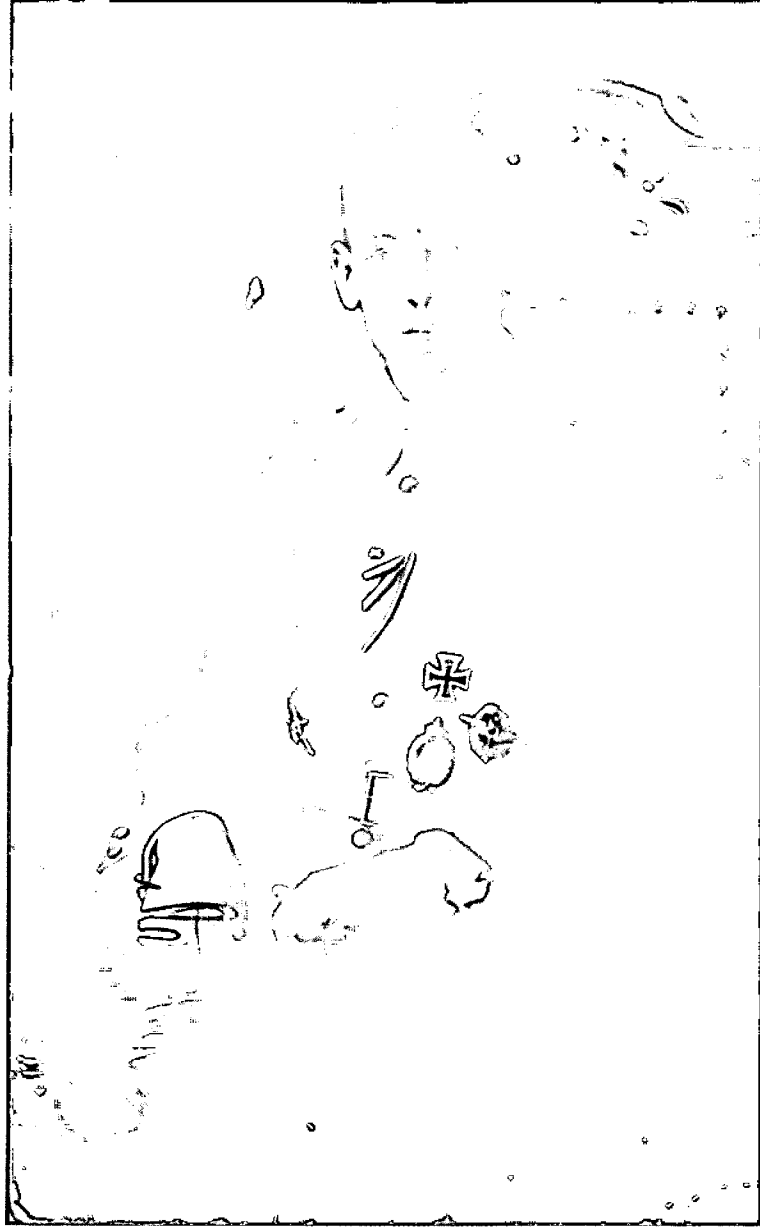
6. Tayyare Bölüğü  
komutanı Üsteğmen  
Theodor Jakob  
Croneiss Çanakkale  
Cephesi'nde düşman  
uçaklarına karşı teyit  
edilmiş beş hava  
zaferi kazandı.





Osmanlı Ordusu emrinde görev yapan Teğmen Erich Muhra I. Dünya Savaşı'nın son günlerinde Çanakkale semalarındaki hava savaşında ağır yaralandı. Daha önceden, Temmuz 1918'de Çanakkale Cephesi'nde bir düşman uçağı düşürmüş olan Teğmen Muhra iyileşti ve savaştan sonra Almanya'ya yerleşti.

## Çanakkale Savaşı'nın Bilinmeyen Cephesi: Hava Savaşları



Teğmen Emil Meinecke Çanakkale semalarında teyit edilmiş altı hava zaferi kazanarak Çanakkale Cephesi'nin en başarılı pilotu oldu.



Ekim 1917'de Alman İmparatoru'nun İstanbul'u ziyareti sırasında, Ege denizindeki adalara yerleşmiş düşman hava birliklerinin İstanbul'a karşı herhangi bir saldırısını önlemek amacıyla Makedonya'da bulunan iki Alman hava birliği Çanakkale'ye geldi. Böylece, kısa bir süre için olsa bile Çanakkale Cephesi'nde bir seferde 40'tan fazla havacı aynı anda görev yaptı. Bu havacıların arasında, Makedonya'daki Alman hava birliğinde görevli ve 20 teyit edilmiş hava zaferi bulunan "Ege Denizi Kartalı" lakaplı Teğmen Rudolph von Eschwege de bulunuyordu. 1930'lu yıllarda Tuğgeneral rütbesi ile Polonya Hava Kuvvetleri Komutanı olarak görev yapacak olan Pilot Teğmen Ludomil Rayski de takviye amacıyla İzmir'deki 5. Tayyare Bölüğü'nden gelmişti.



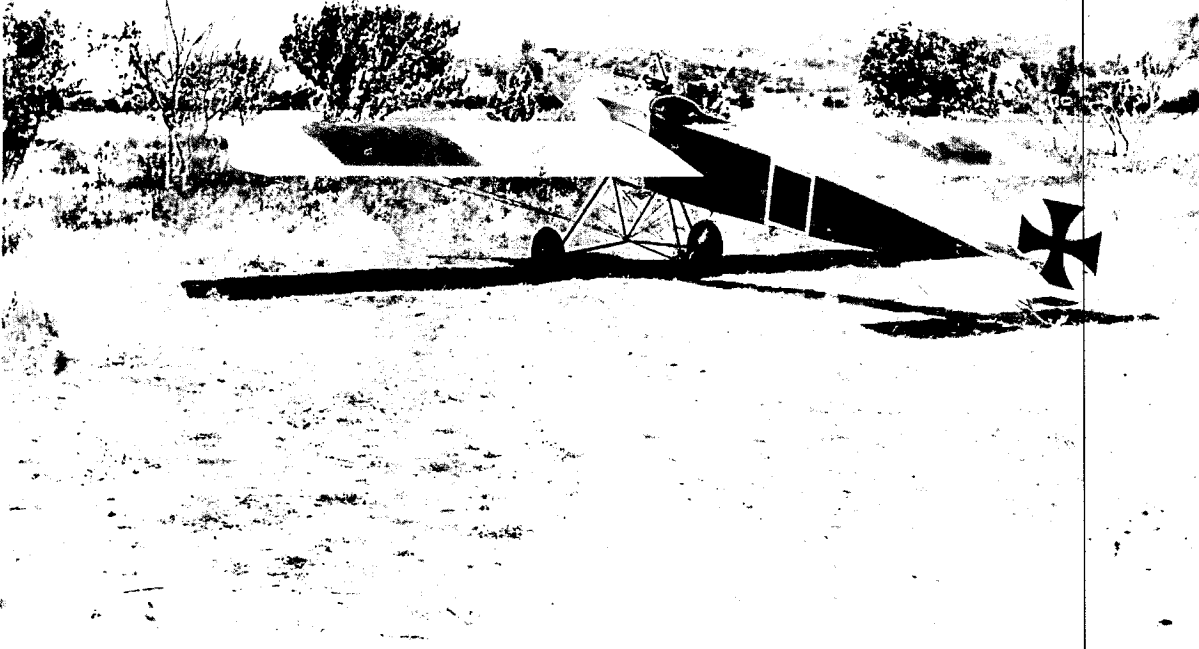
### Çanakkale Cephesi'nin Uçakları

Çanakkale Cephesi'nde hava gücünü kullanan ilk tarafın İtilaf Devletleri (İngiltere, Fransa) olduğu sanılır. Halbuki, bu cepheye ilk uçak 18 Ağustos 1914'te Yeşilköy'deki "Tayyare Mektebi"nden Çanakkale'ye gelen Nieuport deniz uçağımızdır. İtilaf Devletleri'nin uçakları ise Osmanlı Ordusu'nun cepheye sevk ettiği ilk uçaktan 6 ay daha sonra, Şubat 1915'de Ark Royal gemisi ile Çanakkale Cephesi'ne gelmiştir.

İlk üç uçağımızdan sonra Çanakkale Cephesi'ne sevk edilen tüm uçaklarımız Almanya'dan askeri yardımla gelen, fabrikadan yeni çıkmış uçaklardır. Almanya'da üretilen en son sistem savaş uçakları Alman ordularında hizmete girmeye başladıktan 4-5 ay gibi kısa bir sonra Osmanlı Ordusu'nda da kullanılmaya başlanmışlardır. Albatros B I, Rumpler B I, Albatros C I, LVG B I, Fokker E III, Albatros D III, Halberstadt D V ve AEG C IV Çanakkale Cephesi'nde görev yapan uçak modellerindedir. Ayrıca, düşmandan ele geçirilen Bristol Scout ve De Havilland DH4 uçakları da gerekli bakım ve onarımı yapıldıktan sonra Osmanlı Ordusu emrinde Çanakkale Cephesi'nde düşmana karşı görev yapmıştır.

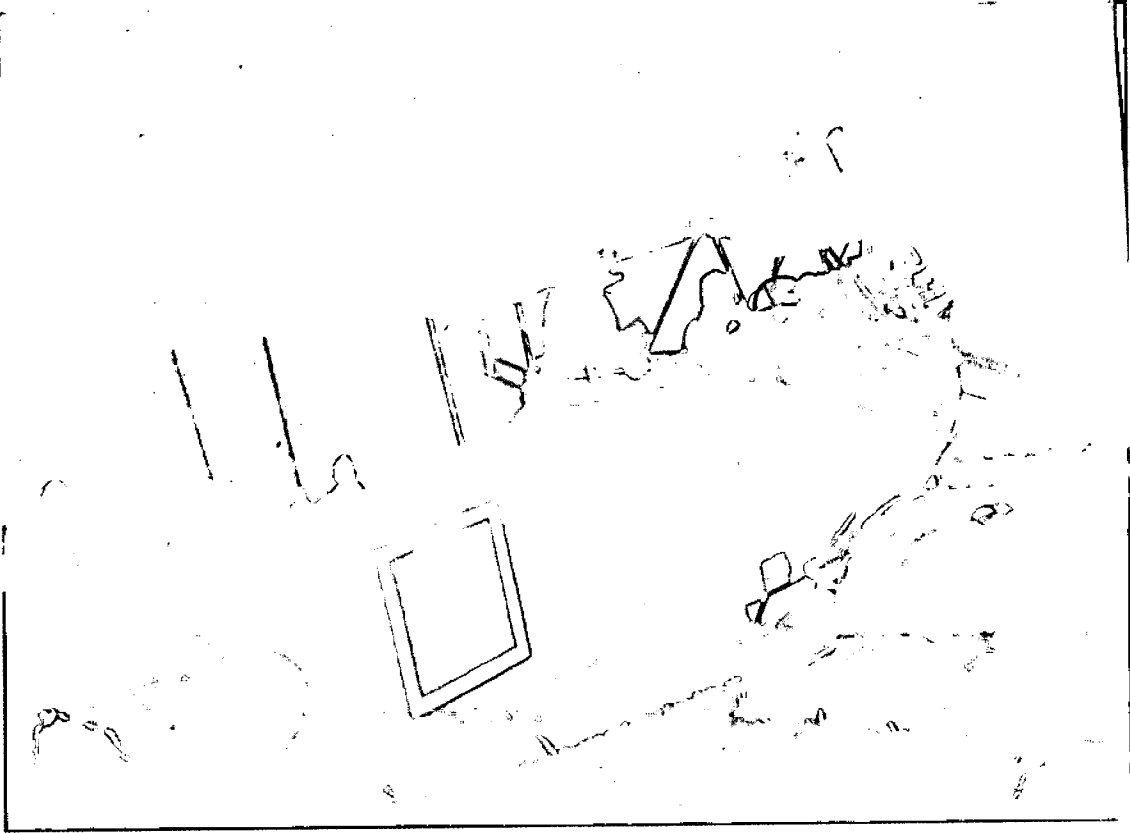
Almanya'dan askeri yardımla gelen uçaklar Alman hava gücüne teslim edilmek üzere üretildikleri için üzerlerinde Alman hava kuvvetlerini temsil eden siyah haç bulunmaktadır. Osmanlı Ordusu emrine giren uçaklara kırmızı-beyaz dairelerden oluşan Türk milliyet işaretinin boyanması arzu edilmiştir. Ancak, İstanbul'da kırmızı renkte boya temin edilmesinde güçlük yaşandığı gibi, siyah renkli haç işaretinin başka bir renk ile kapatılmasının da çok zor olduğu fark edilmiştir. Çözüm olarak, siyah haç işaretinin kenarlarını birleştirerek bir kare oluşturulması ve içinin siyah renkle boyanması yoluna gidilmiştir. Bazen bu karenin etrafında beyaz renkte ince bir çerçeve yer almıştır. Böylece, I. Dünya Savaşı'nda Türk uçaklarının milliyetini belirleyen işaret kanatlarda, gövde üstünde ve kuyrukta yer alan siyah kare olmuştur.

Çanakkale Cephesi'ndeki durum çok kritik olduğundan, uçaklar çoğu kez İstanbul'da kare işaretleri tamamlanmadan cepheye sevk edilmiş ve hemen harekate başlamışlardır. Siyah kare işaret hareketler arasındaki boş zamanlarda boyanmıştır. Bu nedenle, cephede Osmanlı Ordusu emrinde görev yapan uçakların üzerinde kısa süre için olsa da Alman siyah haç işareti görülmüştür.

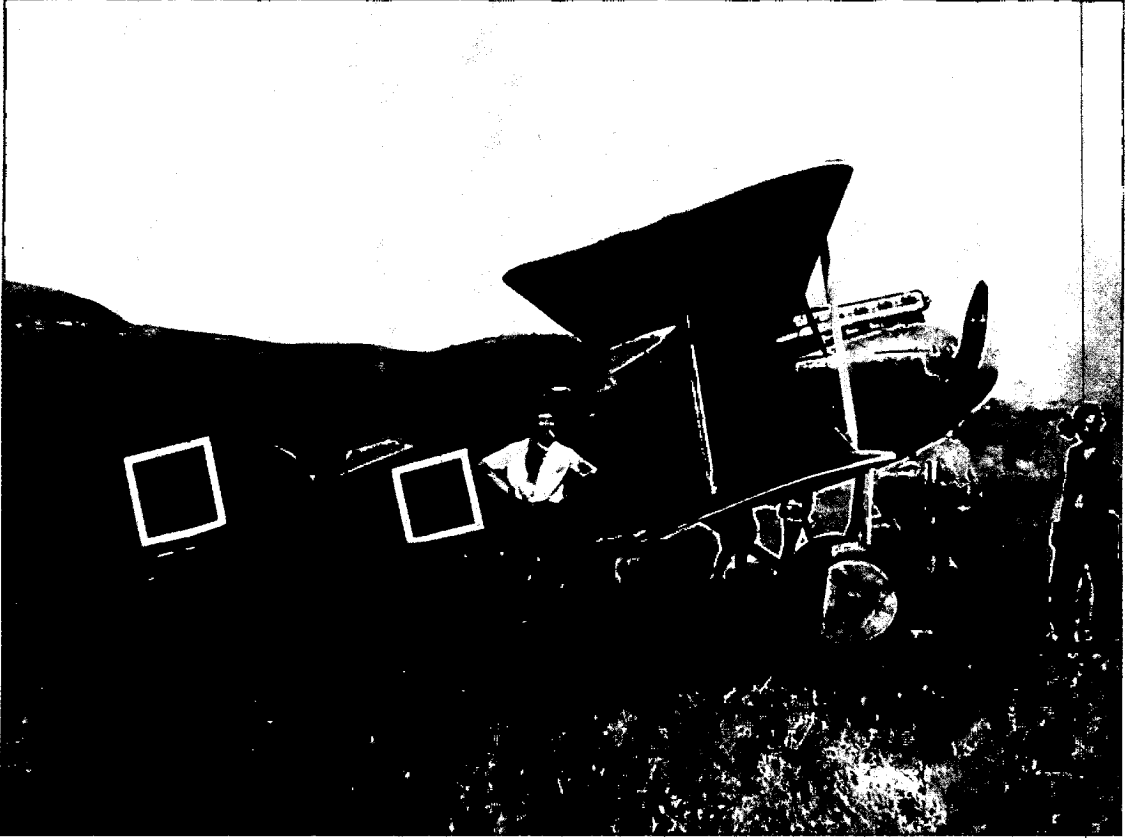


Almanya'dan askeri yardımla gelen ve hemen Çanakkale Cephesi'ne sevk edilen Fokker E III uçağımız, cephedeki durumun çok kritik olmasından dolayı üzerindeki işaretlerin hepsi Türk milliyet işaretlerine dönüştürülemeden uçuş görevine başlamıştır.

## Çanakkale Savaşı'nın Bilinmeyen Cephesi: Hava Savaşları

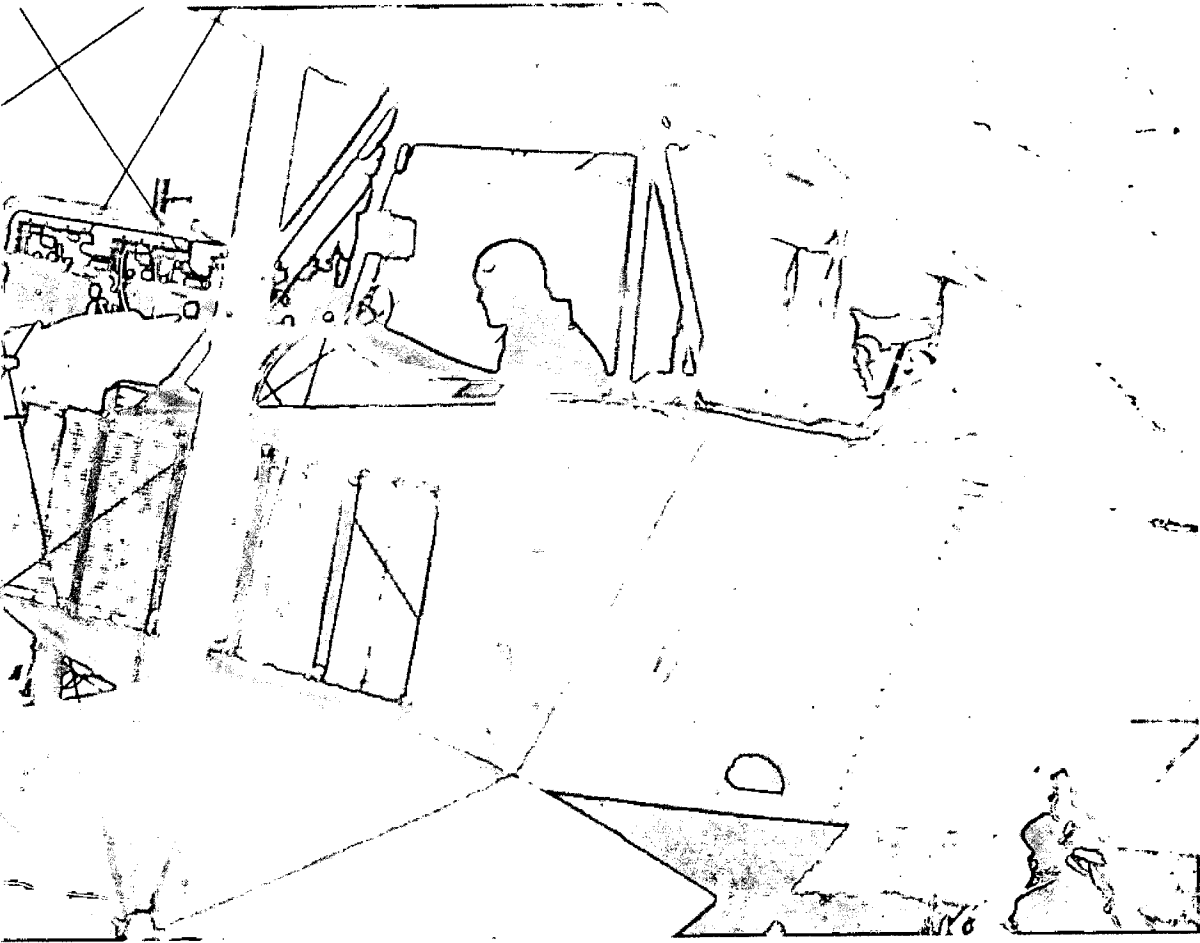


Pilot Üsteğmen Emil Meinecke ve Rasid Üsteğmen Ott, AK 60 numaralı Albatros C III uçağımız ile Çanakkale Cephesi'nde görev yaparken.

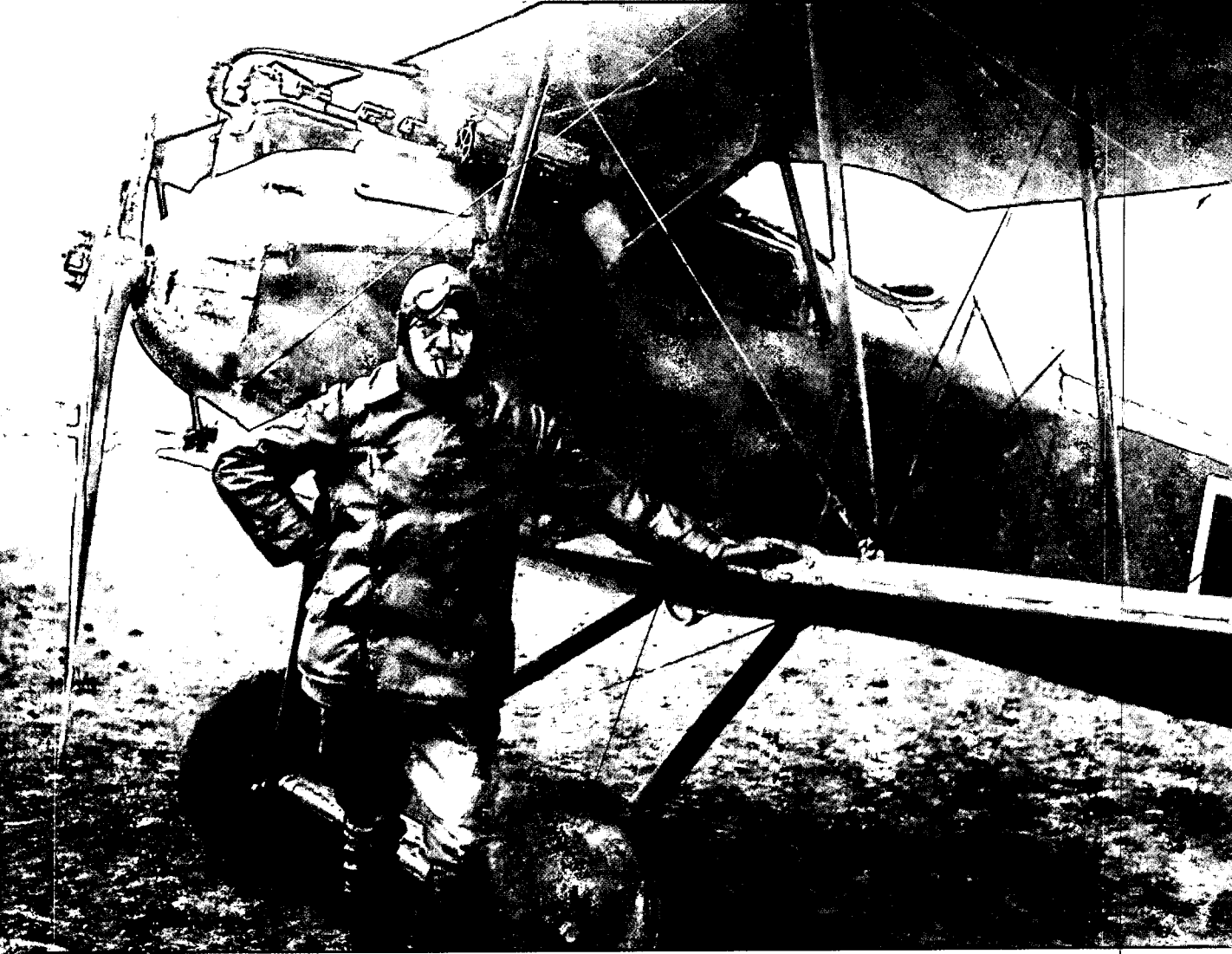


Çanakkale Cephesi'nde Galata'da (bugünkü Sütluçe) kurulan havaalanında görev yapan Albatros D III savaş uçağımız.

## Çanakkale Savaşı'nın Bilinmeyen Cephesi: Hava Savaşları

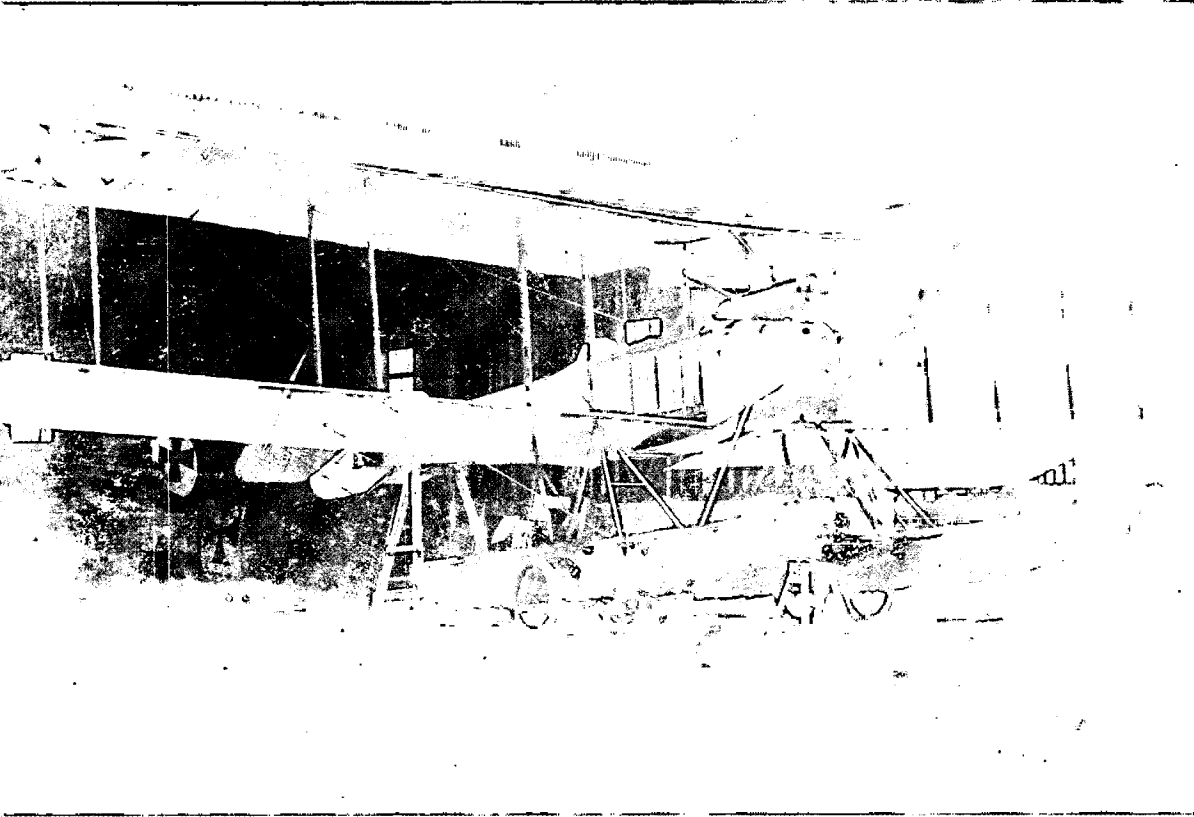


Hava savaşı prensiplerini yayınladığı “*Dicta Boelcke*” isimli eseri nedeniyle “*hava savaşlarının babası*” olarak anılan Yüzbaşı Oswald Boelcke Çanakkale Cephesi’ni de ziyaret etmişti. Pilot Üsteğmen Emil Meinecke bu ziyaretinde Boelcke’yi LVG B 1 uçağımızla uçurmuştu.

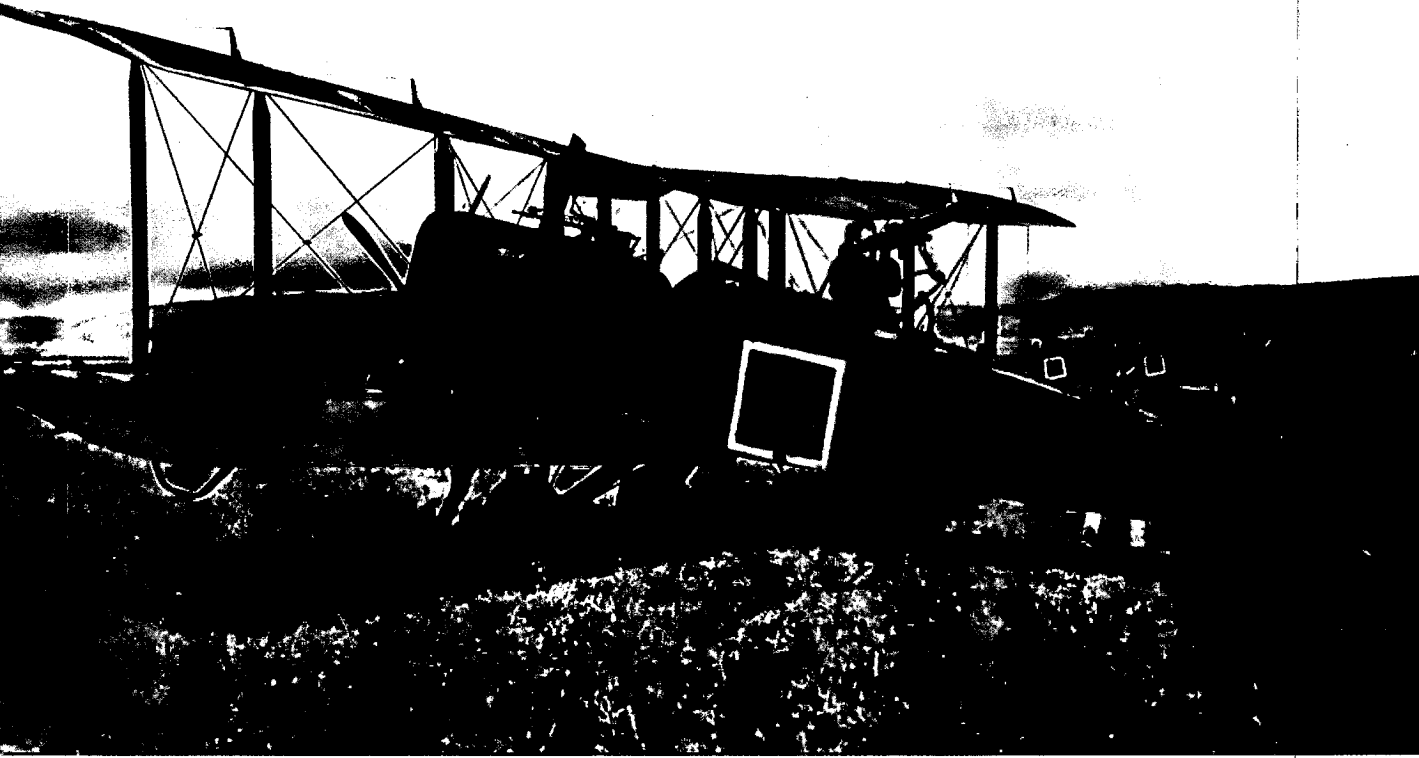


Çanakkale Cephesi'nde yoğun hava savaşının yaşandığı bir görevden dönüşten sonra Halberstadt D V savaş uçağının önünde sigarasını terlendiren Pilot Üsteğmen Emil Meinecke.

## Çanakkale Savaşı'nın Bilinmeyen Cephesi: Hava Savaşları



Çanakkale Cephesi'nde görev yapan Alman Deniz Tayyare Bölüğü'nün hangarı önünde Gotha WD deniz uçağı.



Çanakkale Cephesi'nde görev yapan İngiliz hava gücünden ele geçirildikten sonra onarımı yapılan ve üzerine Türk milliyet işaretleri boyanarak düşmana karşı göreve hazır hale getirilen De Havilland DH4 uçağı.



### Çanakkale Cephesi'nde Hava Keşif Fotoğrafları

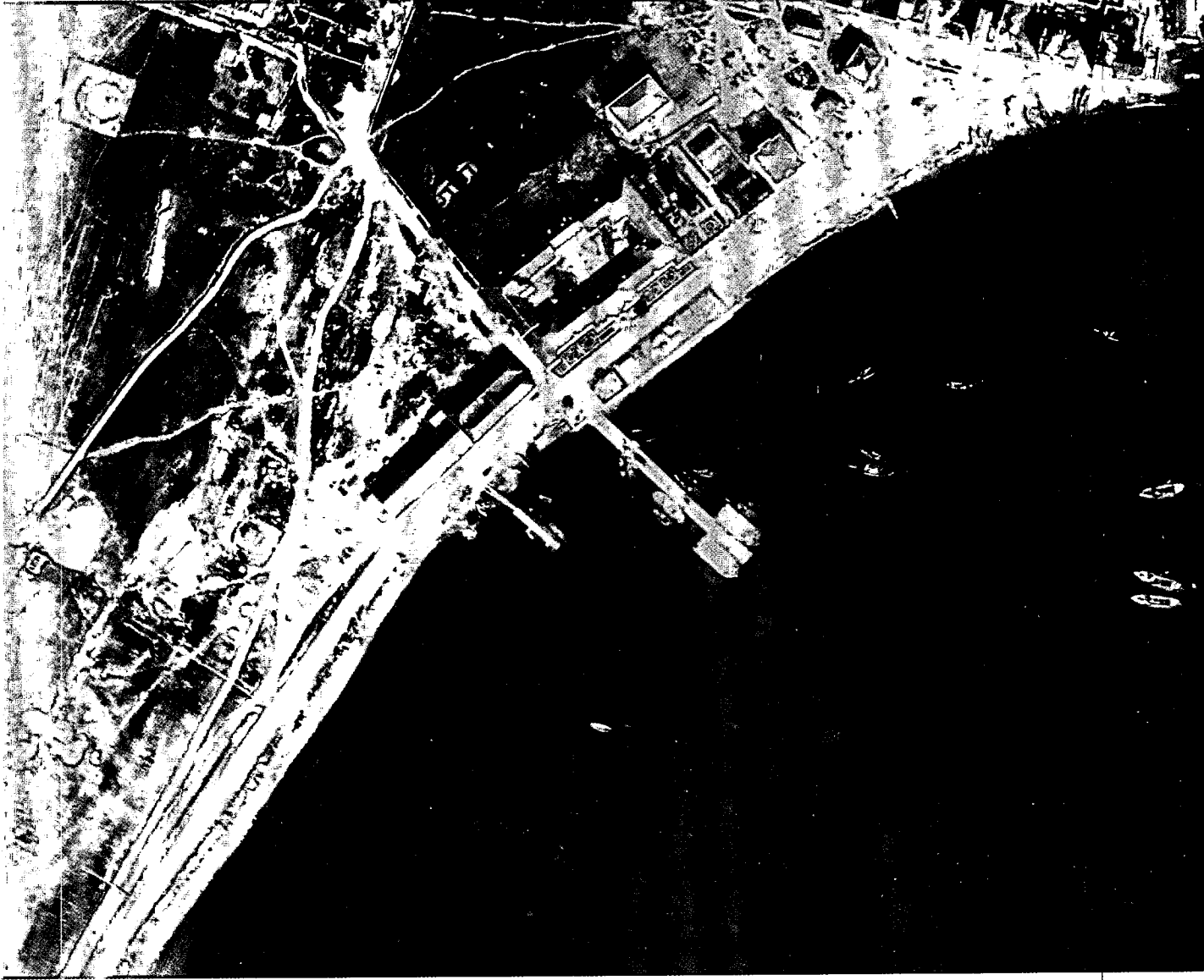
Çanakkale Cephesi'ndeki havacılarımızın temel görevlerinden biri cephe üzerinde keşif uçuşları yaparak düşmanın denizde veya karadaki faaliyetlerinin yakından takip edilmesi ve bunun diğer komutanlıklara rapor edilmesi olmuştur.

Düşman kuvvetlerinin denizden yaptığı çıkarma hareketi hava keşif uçuşları ile yakından izlenmiş, savunma birliklerimizin rapor edilen duruma göre düzenlenmesi sağlanmıştır. Çıkarma hareketinin yapıldığı kıyılardaki çok şiddetli çarpışmaları havadan izleyen havacılar, Türk birliklerinin kahramanca direnişleri sonucunda çıkarmanın yapıldığı sahillerde denizin kan rengine bulandığını havadan görmüş ve hava keşif raporlarında bundan bahsetmişlerdir.

Kara savaşlarının devam ettiği süreçte de hava keşiflerine devam eden havacılarımız, düşmanın konumu, birliklerinin gücü ve cephelerdeki dağılımı konusunda detaylı bilgiler toplamış ve raporlamıştır. Havadan yapılan keşifler sırasında çekilen fotoğraflar, yazılı raporlarda belirtilen durumların bir kanıtı olmanın yanı sıra, düşman birlikleri hakkında daha detaylı, açık ve anlaşılabilir bilgi elde edilmesini de sağlamıştır. Gerek çıkarma kıyılarında gerekse daha içerilerde çatışmaların devam ettiği siperler üzerinde icra edilen hava keşif uçuşlarında çekilen fotoğraflar, düşman kuvvetlerine karşı sürdürülen hareketlerin başarısına önemli katkıda bulunmuştur.

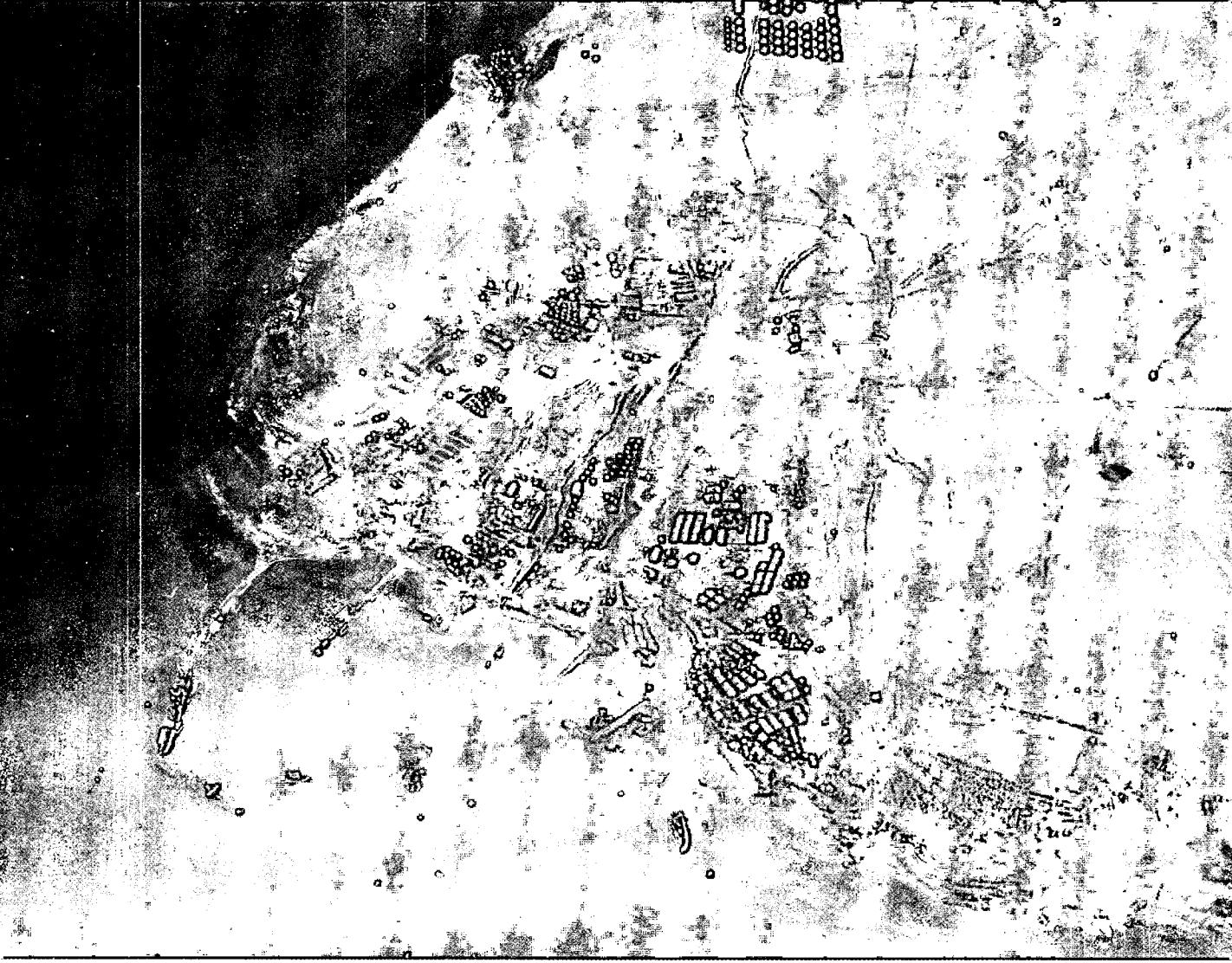
Çanakkale Cephesi'ndeki havaalanlarından uçakları ile göreve çıkan havacılarımız Ege Denizi'ndeki adalar üzerinde de keşif uçuşları yapmıştır. Adalara yapılan keşif uçuşları bazen Ege Denizi'nin en güney ucuna kadar uzanmış, bu uzun menzilli görev uçuşlarında Çanakkale Cephesi'nde görevli havacılarımız ikmal için İzmir'deki tayyare bölüklerinin havaalanlarından faydalanmıştır.

Hava keşif görevlerinde sadece çıkarma bölgeleri veya siperler üzerinde değil, Çanakkale'nin çeşitli yerlerinde havadan çekilen fotoğraflar bizlere o günlerdeki Çanakkale hakkında da çok değerli bilgiler vermektedir.



Çanakkale Cephesi'nde ikmal işlerinde kullanılan iskelenin havadan alınmış fotoğrafı.

## Çanakkale Savaşı'nın Bilinmeyen Cephesi: Hava Savaşları

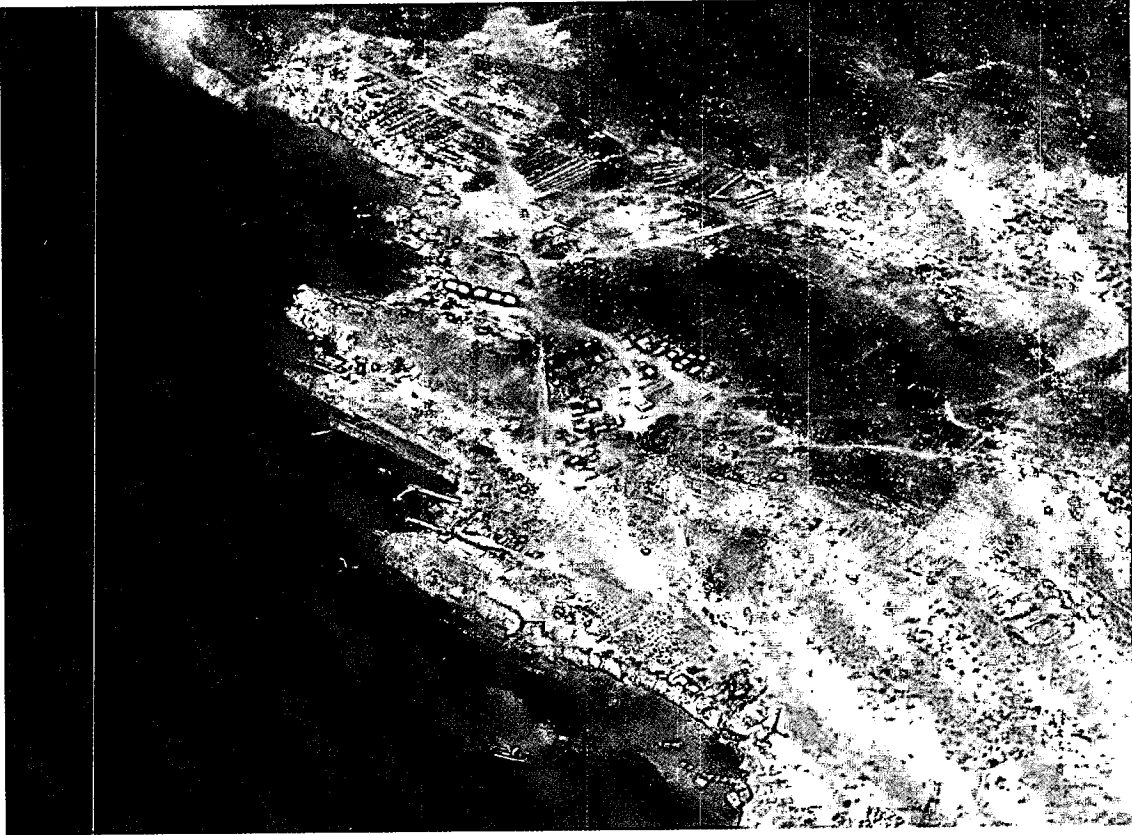


Düşmanın 25 Nisan 1915'te Gelibolu yarımadasında birden çok noktadan yaptığı çıkarma hareketinden sonra yerleştiği bölgenin hava keşif fotoğrafı ile tespit edilmesi.

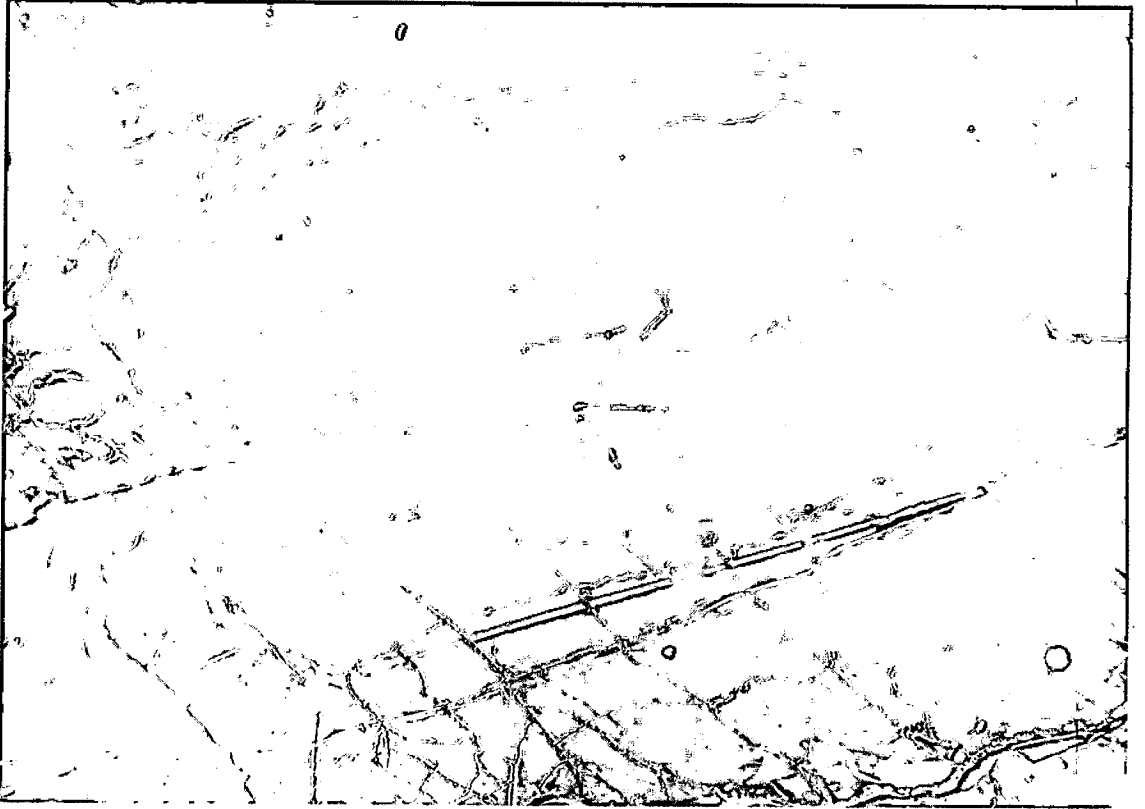


Ertuğrul Koyu'nda düşmanın çıkarma yaptığı sahil üzerinde hava keşif uçuşu yapan havacılarımızın çektiği fotoğraf.

## Çanakkale Savaşı'nın Bilinmeyen Cephesi: Hava Savaşları

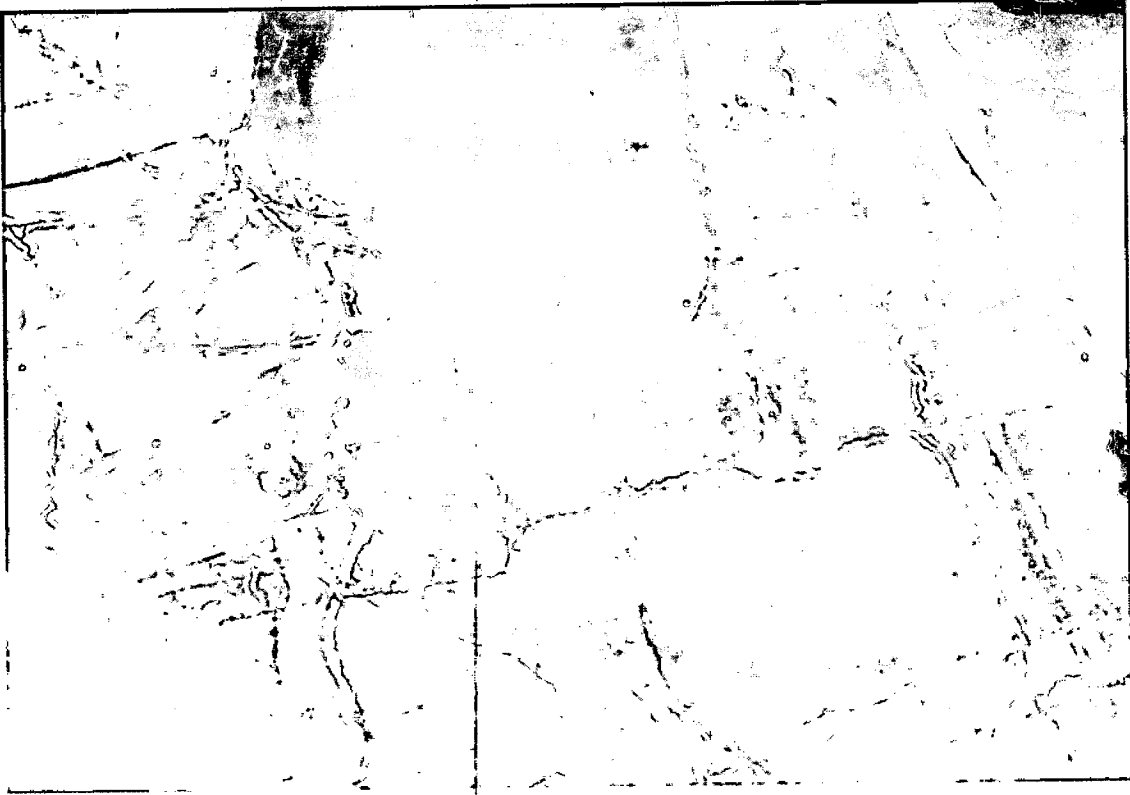


Teke Koyu'nda düşmanın çıkarma yaptığı sahil üzerinde hava keşif uçuşu yapan havacılarımızın çektiği fotoğraf.

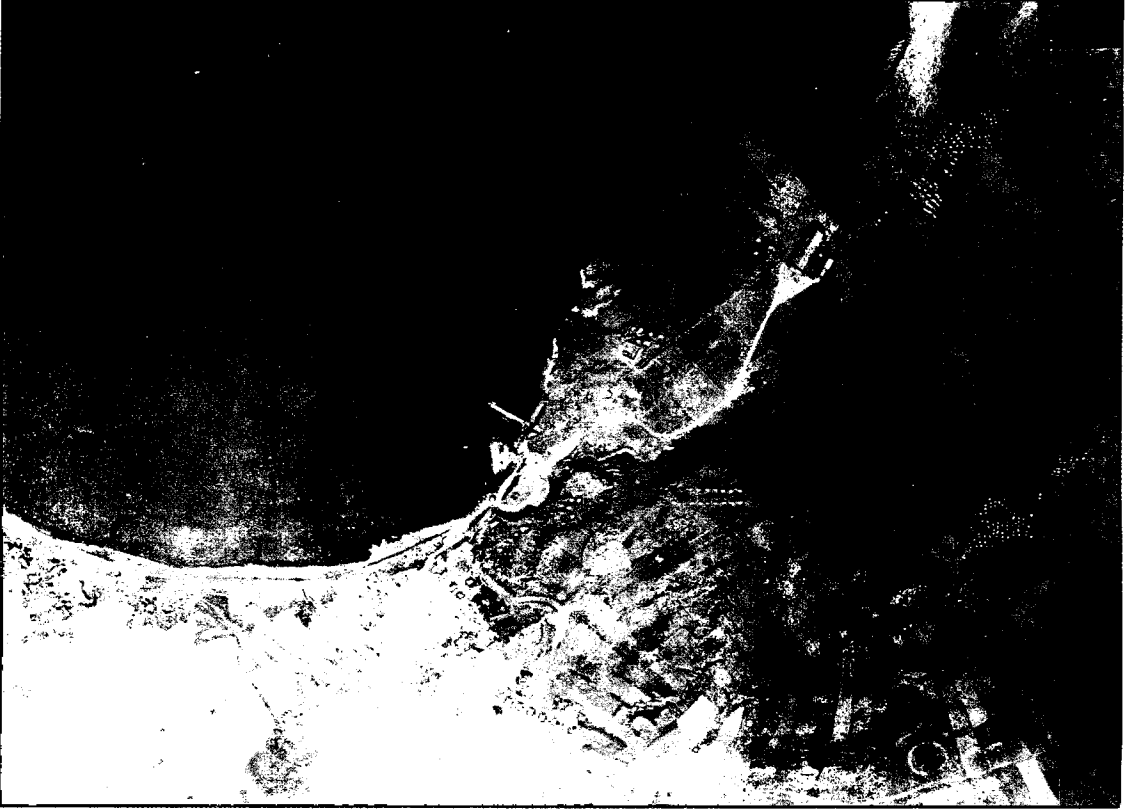


Çanakkale Cephesi'nde birbirine çok kısa mesafede kazılmış olan ve çok kanlı mücadelelerin verildiği siperlerin durumu da havacılarımız tarafından gerçekleştirilen hava keşif uçuşlarında fotoğraflarla tespit ediliyordu.

## Çanakkale Savaşı'nın Bilinmeyen Cephesi: Hava Savaşları



Havacılarımız tarafından Çanakkale Cephesi'ndeki siper hatlarını tespit eden diğer bir hava keşif fotoğrafı.



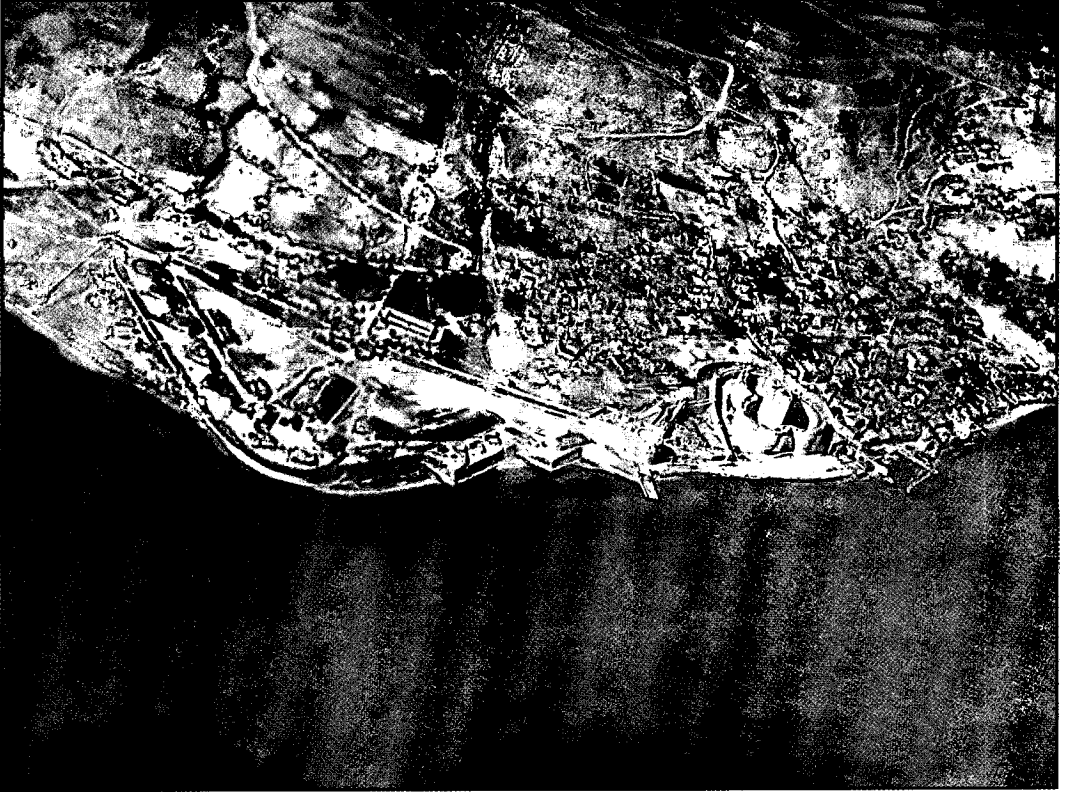
Çanakkale Cephesi'nde görevli havacılarımız düşman hava gücü karşısında elde ettikleri hava üstünlüğü sayesinde Çanakkale Boğazı civarında düşman unsurların üslendiği adalar üzerinde rahatlıkla keşif uçuşları gerçekleştirebiliyorlardı. Çanakkale Cephesi'ndeki havacılarımızın Gökçeada'daki İngiliz balon hangarını tespit eden hava keşif fotoğrafı.



## Çanakkale Savaşı'nın Bilinmeyen Cephesi: Hava Savaşları



Çanakkale Cephesi'nde görevli havacılarımızın düşman işgali altındaki Bozcaada üzerinde yaptıkları keşif uçuşunda havadan çektikleri fotoğraf.



Çanakkale'nin en güzel mekanlarından Kilitbahir Kalesi ve civarının Çanakkale Savaşı sırasında havadan görünüşü.

### Çanakkale Cephesi'nde Hava Harekatı

I. Dünya Savaşı yıllarında Çanakkale Cephe'sinde yaşanan savaşlar üzerine yayınlanmış yüzlerce kitap ve makalede deniz ve kara savaşları geniş olarak incelenmiş ve işlenmiştir. Ancak, deniz ve kara savaşları kadar önemli olan, hatta deniz ve kara hareketlerini önemli derecede etkileyen hava hareketleri, Çanakkale semalarındaki hava savaşları ihmal edilmiş ve yeterince incelenmemiştir.

18 Mart 1915 günü sabah çok erken saatlerde Osmanlı Ordusu'na bağlı havacıların Ege Denizi ve adalar üzerinde yaptıkları hava keşif hareketi, düşman donanması daha Çanakkale Boğazı açıklarına gelmeden önce düşmanın deniz hareketine başladığını tespit etmiş ve verdiği raporla Çanakkale Boğazı'nı savunan topçu bataryalarının alarm durumuna geçmesini sağlamıştır. Bu sayede, düşman deniz hareketinin sürpriz unsurunu yitirmesine ve bozguna uğramasına çok önemli katkıda bulunmuştur.

Düşmanın daha sonraki çıkarma ve kara hareketlerini de yakından izleyen, düşman kara, deniz ve hava gücüne her fırsatta taarruz eden havacılarımız elde ettikleri başarılar ile Çanakkale Cephesi'ndeki tüm hareketler üzerinde etkili olmaya devam etmişlerdir. Aralık 1915 ve Ocak 1916'da düşmanın geri çekilme hareketinin bir panik havası içinde gerçekleşmesinde Osmanlı Ordusu havacılarının Çanakkale semalarında elde ettikleri zaferlerin çok önemli etkisi vardır.

Birinci Dünya Savaşı'nın son yılında, Ocak 1918'de Yavuz ve Midilli gemilerimizin Bozcaada'ya karşı deniz hareketi sonrasında düşmanın çok büyük bir hava gücü ile mayın yaraları nedeniyle Nara Burnu açıklarında kuma oturan Yavuz gemimize karşı düzenlediği yoğun hava saldırılarının geri püskürtülmesinde de havacılarımız olağanüstü başarılı olmuşlardır.

Balkanlar üzerinden Almanya'dan gelen askeri yardımın ikmal yolu olan Trakya bölgesinin korunmasında, Ege Denizi'ndeki adalardan kalkarak Osmanlı İmparatorluğu'nun başkenti İstanbul'u bombalamaya çalışan düşman hava gücünün durdurulmasında, İzmir'in güneyine kadar geniş bir sahada hava hareketlerinde üstün bir görev anlayışı ile hizmet veren Çanakkale Cephesi'nde görevli kahraman havacılarımızın başarılarını her zaman şükranla anmalıyız.



I. Dünya Savaşı'nda Çanakkale Boğazı üzerinde düşman uçakları ile Osmanlı Ordusu uçakları arasında gerçekleşen bir hava savaşı.

### Çanakkale Cephesi'nde Hava Zaferleri

İngiltere ve Fransa kendi havacılık tarihçelerinde Çanakkale Cephesi'ndeki hava savaşlarında çok başarılı olduklarından övünmeye çalışsalar da gerçekler hiç öyle değildir.

Çanakkale Cephesi'ndeki hava savaşlarında elde edilen ilk zaferler Ormanlı Ordusu'nda görev yapan havacılara aittir. Düşman kuvvetlerinin Gelibolu yarımadasında geri çekilme hareketi sırasında meydana gelen hava savaşlarında düşmana verdirilen kayıplar nedeniyle de düşman kuvvetleri yarımadayı panik içinde terk etmişlerdir. Boşaltma hareketinden sonra düşman hava gücünün Çanakkale Cephesi'ndeki faaliyetleri daha çok artmıştır. Ege adalarındaki üslerinden kalkan düşman uçakları doğrudan Çanakkale'ye veya civarındaki hedeflere karşı taarruz hareketlerine 1918 yılının sonuna kadar devam etmişlerdir.

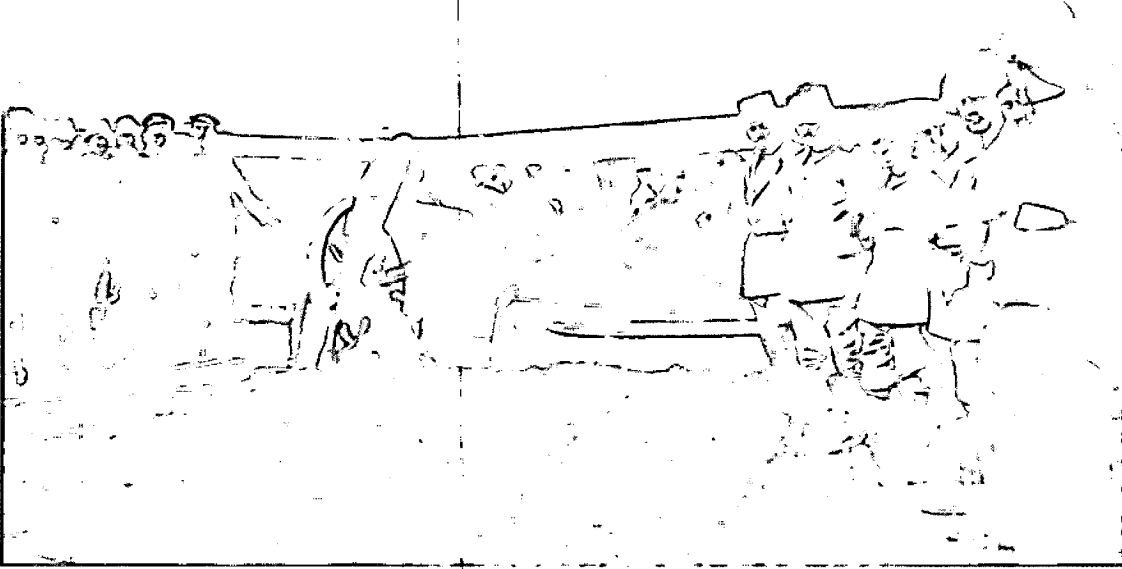
Düşman hava gücünün askeri veya sivil olarak ayırt etmeden cephedeki hedefler üzerinde devam eden hava saldırılarına Çanakkale Cephesi'ndeki tayyare bölüklerinde görevli havacılarımız karşılık vermiştir. Sayıca daha zayıf durumda olmalarına rağmen büyük bir cesaretle göreve çıkan havacılarımız hava savaşlarında kahramanca mücadele etmiş ve birçok düşman uçağını düşürmüştür.

1. Dünya Savaşı süresince havacılarımız Çanakkale Cephesi'nde enkazları ve görgü tanıkları ile teyit edilmiş 22 hava zaferi kazanmışlardır. Bu hava savaşlarında 17 düşman havacısı hayatını kaybetmiş, altısı yaralı olmak üzere toplam 23 düşman havacısı da esir alınmıştır. Düşmanın propaganda amacıyla yaydığı yaylan söylemlerin aksine, düşman hava gücü Çanakkale Cephesi'nde Osmanlı Ordusu'na ait tek bir uçak dahi düşürememiştir. Çanakkale Cephesi'ndeki hava savaşları neticesinde hasar gören uçaklarımızdan sadece 4 tanesi onarılamaz derecede hasar gördüğü için hizmet dışı kalmıştır. Çanakkale Cephesi'ndeki hava savaşları neticesince yaralanan havacılarımız olmuştur ama can kaybımız sadece bir kişidir.

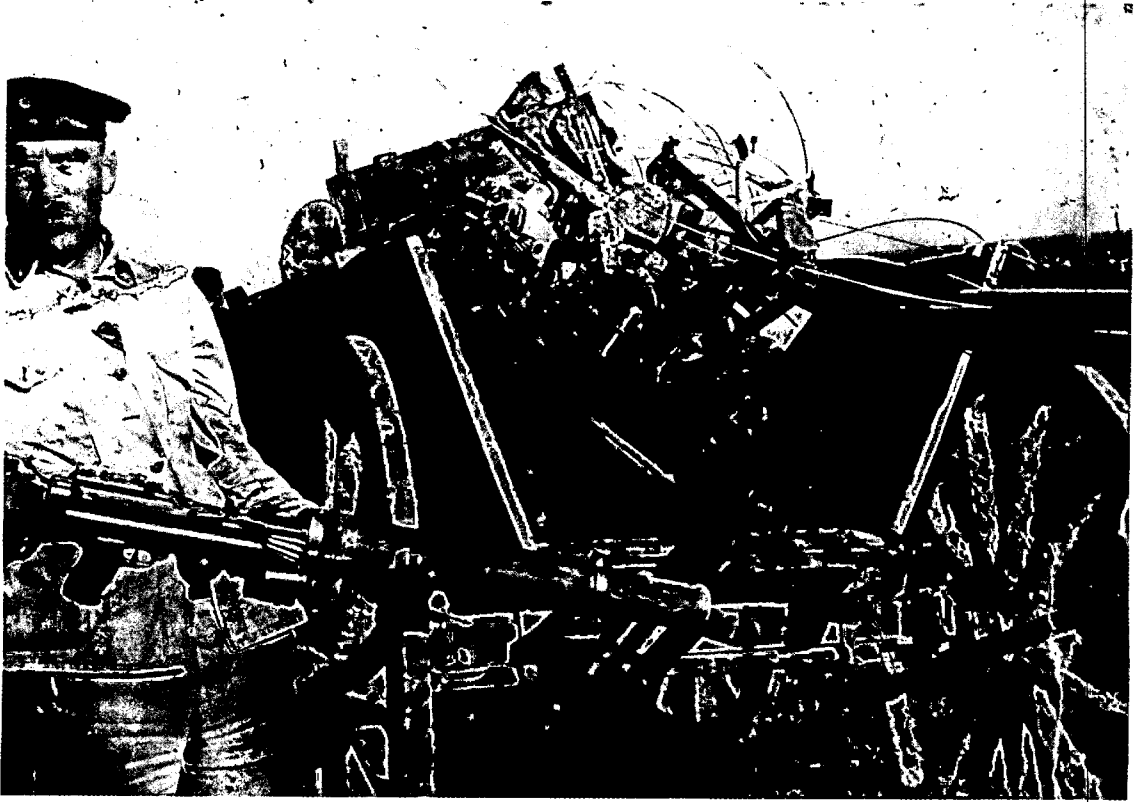


Osmanlı Ordusu'nda görev yapan Üsteğmen Emil Meinecke tarafından 12 Şubat 1917 tarihinde Çanakkale Cephesi'nde düşürülen Farman F27 uçağının enkazı.

## Çanakkale Savaşı'nın Bilinmeyen Cephesi: Hava Savaşları



Üsteğmen Emil Meinecke tarafından 17 Şubat 1917 tarihinde Çanakkale Cephesi'nde hava savaşında vurulduğu için mecburi iniş yaparak hasar gören Bristol Scout D uçağının başında Türk ve Alman askeri personel.



Çanakkale Cephesi'nde düşürülen düşman uçağından ganimet olarak ele geçirilen makineli tüfek ve diğer aksam.



## Çanakkale Savaşı'nın Bilinmeyen Cephesi: Hava Savaşları

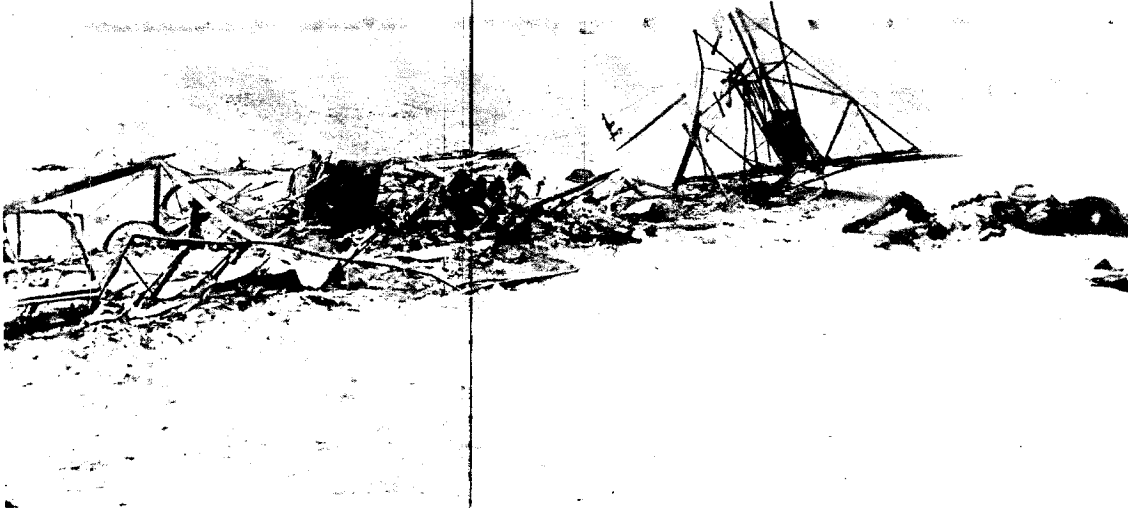


Çanakkale Cephesi'nde 6. Tayyare Bölüğü'nde uçan Alman pilot Emil Meinecke 17 Şubat 1917 tarihinde hava savaşında vurarak düşürdüğü Bristol Scout D uçağının enkazının önünde (sağda). Düşürülen uçağın pilotu Gordon Bysshe (solda) harp esiri oldu.

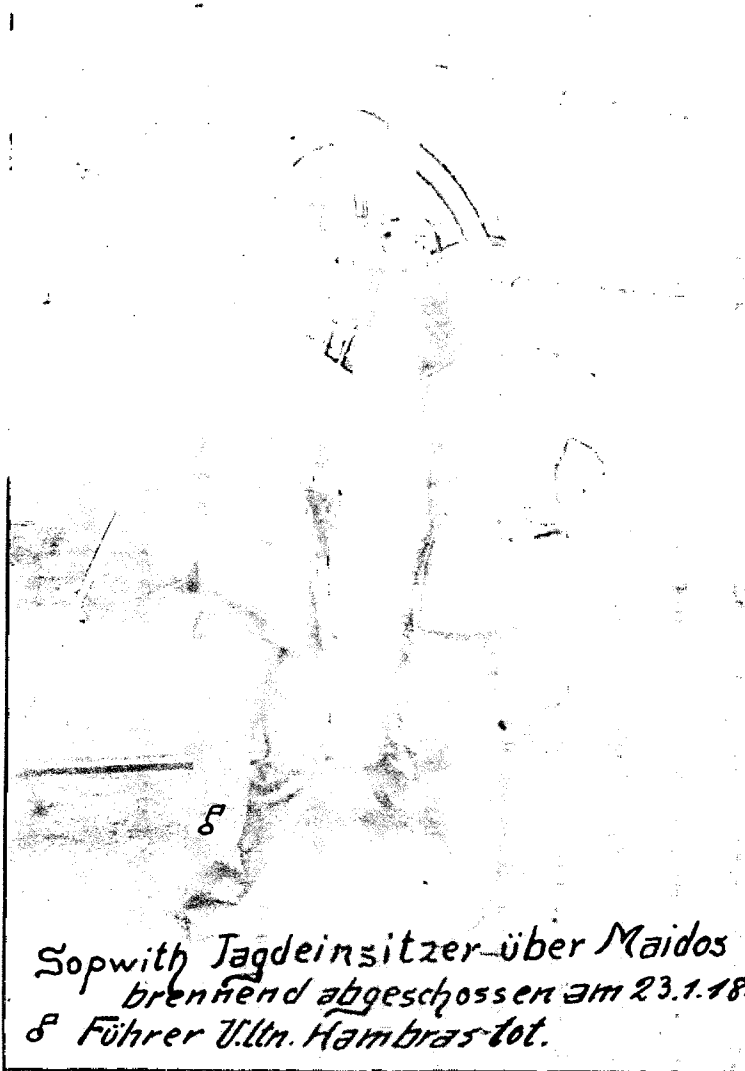


Üsteğmen Emil Meinecke 17 Şubat 1917'de hava savaşı neticesinde elde ettiği üçüncü zaferinde düşürdüğü İngiliz uçağının enkazı üzerinde poz verirken.

## Çanakkale Savaşı'nın Bilinmeyen Cephesi: Hava Savaşları



Üsteğmen Emil Meinecke tarafından 23 Ocak 1918 tarihinde Çanakkale semalarındaki hava savaşında vurulan ve yanarak yere düşen Sopwith 1 ½ Strutter uçağından arta kalanlar.



23 Ocak 1918 tarihinde Üsteğmen Emil Meinecke tarafından düşürülen İngiliz uçağında hayatını kaybeden Yunan asıllı pilot Spyros Hambas'ın üzerinden çıkan fotoğraf.

### Çanakkale'yi Havadan da Geçemediler!

Asya ve Avrupa kıtası arasındaki geçiş yolu üzerinde bulunan İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazı, bu su yollarının her iki yakasında ilk uygarlıklar yerleşmeye başladığı günden beri çok büyük stratejik öneme sahip olmuşlardır. I. Dünya Savaşı'nda Osmanlı İmparatorluğu'nun yönetim merkezi olan İstanbul'a karşı Akdeniz üzerinden yapılacak bir harekatta Çanakkale Boğazı kilit vazifesi gördüğü için savaşın en önemli cephelerinden birini oluşturuyordu.

Çanakkale Cephesi'nde boğazın denizden geçilmesine karşı, Çanakkale Müstahkem Mevki Komutanlığı kuruluşuna bağlı olan, boğazın her iki yakasındaki tabyalara yerleştirilmiş toplar ve deniz mayın hatları savunmanın temelini oluşturuyordu. Seyyar top bataryaları, kıydan atılabilen torpiller ve ışıldak mevzileri bunları destekliyordu. Denizatlılara karşı ağ maniası kurulmuştu.

Karaya yapılacak çıkarma hareketine karşı savunmayı ise 5nci Ordu kuruluşunda bulunan 3ncü ve 15nci Kolordu ile bunlara bağlı olan tümen, tugay, alay ve daha alt seviyedeki birlikler oluşturuyordu.

Bu stratejik coğrafyanın havadan gözetlenmesi ve savunması için, başlangıçta silahsız gözetleme/keşif uçaklarından oluşan küçük bir tayyare bölüğü hizmet vermeye başlamıştır. Daha sonra gelen silahlı uçaklarla keşif, devriye, av ve bombardıman görevlerini başarı ile gerçekleştiren iki ayrı kara uçak bölüğü ve bir deniz uçak bölüğü Çanakkale Cephesi'ndeki hava savaşları üzerinde söz sahibi olmuştur. Bu tayyare bölüklerinde beraber görev yapan Türk ve Alman havacılar, sayıca kendilerinden daha üstün durumdaki düşman hava gücü karşısında elde ettikleri başarı ile Çanakkale'yi havadan da geçilmez kılmışlardır.

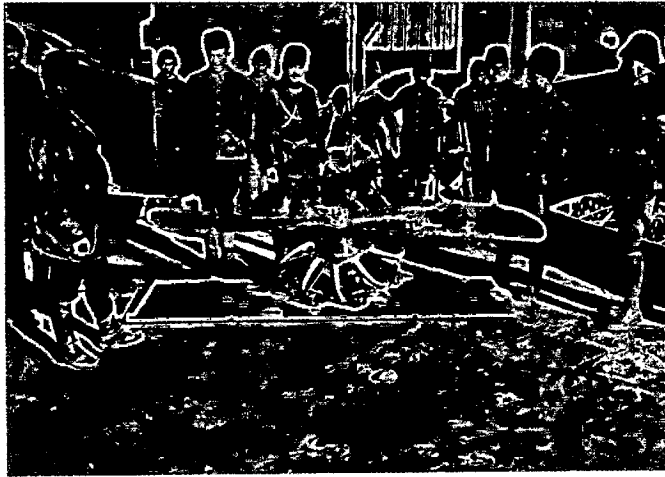
آبونه:

استانبول وطفرة ایبون ۴۰ غروش  
اجني مکتبته ۱۲ لرافتمو

سراج : دونما جینی مرکز محمودینده  
داره مخصوصه

۱۱ شیان ۱۳۳۳  
۱۱ حزیران ۱۳۳۱  
۲۴ حزیران ۱۹۱۵

نسخه سی ۴۰ باره  
دونما جمعیتک فنڈک غزنیبیر .  
نومروسی : ۵۹-۱۰۹



چناق قلعه ده قیردینمز دشمن قاناتلرئدن : بر فرانسز طیاره سی

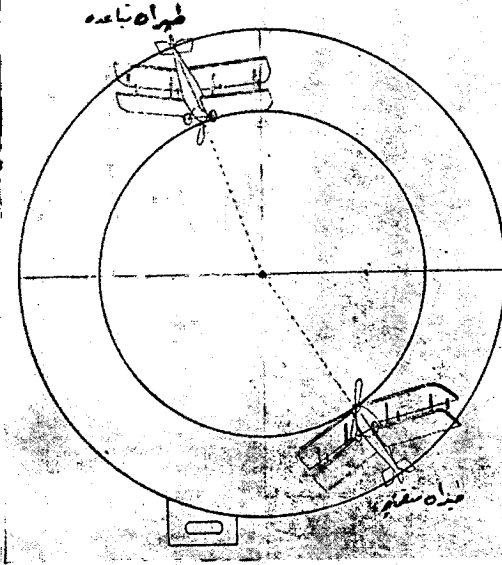
کل کوئی ! سنکه دردلشم .

بیروسک یا بکون دولتز دیزه قصد ایمن دشمنار ایله عاربه ایبیرور . طیبی سراق ایبیرورسک ، ایترک نعل کیندیکنی آکلامق ایبیرورسک  
دکلی ؟ اویله ایسه دیککه ، دیککه : ده یارادان بوچه تکریمی شکر ایت ....  
دشمنلرئک الله توجہ سی آلیتی موسیوف ؛ عاربه کوفدائلرئمن اولان آتائلر ایله . لولردن دایق بیبه ، بیبه الله نیابت دلیغہ دینلر کوزل  
شهری ده براندی نابدی . تاکندی سنورسک ایجه بیکلدی . با بزدن اناملولیده بیئیک طایغی هیچ سوردنه . اولنی طرفلرئده اویله تاجیرورکه نوعی  
ایله اوزکی آتئیپور .  
جناکار انکیزلرک ، آتائلرک تا دنیاک اوزر اوجندن چناق قلعه کوندریکی تحت البیرلردن کیلری یابوب دورمه ده . اللهه چوق شکر اسکیمی کی  
اویله یوزغاز اوکندہ راجتبه طوروب عسکرلرئزه توجہ ، توجہ کلاهلر سادورومیورلر .  
فرانسزلرئده لوقدائلرئسنز آتائلرئدن هر کون دایق بیور . شمدی اکلاکک اوقدائلر حان الله شکر ایت . نصرت وموقتیت دله ... امارصاین  
اونوته که قوری دعاری الله قبول ایتز . چالیش ، تارلاکی اک رعسکرده کی نوتوئک تارلاسیده الله ، بیج . خلاصه دینه وطنه خدمت ایت .

Donanma Mecmuası'nın 24 Haziran 1915 tarihli nüshasında yayımlanan fotoğrafın altında yer alan "Çanakkalede kırdığımız düşman kanatlarından: bir Fransız tayyaresi" ifadesi Çanakkale Cephesi'nin havdan da geçilemediğini duyuruyordu.

— ۱۳ —

نشان آلتور ایکن داخلی وخارجی خاقه لری انتخاب و تعیین ایچون مسافه  
نظر اعتباره آلتاز و آبروجه نشانگاه تنظیم ایدلز دائره وی آرپه جنک اعمالده  
نشانگاه ایچون ده وسطی بر قیمت آلتشدیر .



( شکل - ۸ )

### انداخت قواعد عمومیه سی

طیاره نك اوجوش استقامتی فوق الماده حائر اهمیتدر بوکا سوک درجه  
دک اولنایدیر . اوجوش استقامتی بهمه حال دائره وی آرپه جنک مرکزندن  
نشانگای اوله بقدر .

I. Dünya Savaşı yıllarında basılarak havacılarımızın kullanımına sunulan, uçaklardaki makineli tüfeklerle nişan alma ve atış tekniklerini açıklayan "Dairevi Arpacık" isimli talimatnameden bir sayfa.



6 Ocak 1916 tarihinde Osmanlı Ordusunda görevli Alman pilot Yüzbaşı Buddecke'nin Çanakkale üzerinde hava savaşında düşürdüğü Fransız uçağının enkazı ve yerde Fransız pilot Lecomte'nin cesedi. (Fotoğraf: Prof. Dr. Dieter H. Gröschel arşivi.)



### Çanakkale Semalarında Doğan Dostluk

1915 yılından itibaren Çanakkale Cephesi'nde Osmanlı Ordusu emrinde görev yapmak üzere gelen Alman havacıların sayısı gün geçtikçe arttı. Çanakkale Cephesi'ndeki tayyare bölüklerinde Alman havacıların yanı sıra Avusturya ve Polonya asıllı havacılar da Osmanlı Ordusu emrinde görev yaptılar.

Çanakkale Cephesi'ndeki tayyare bölüklerinde pilot, rasid, makinist, meteoroloji uzmanı ve fotoğrafçı olmak üzere birçok değişik hizmetlerde görev alan Alman ve diğer yabancı havacılar Türk havacılarla birlikte uyum içinde çalıştılar.

I. Dünya Savaşı yıllarında Çanakkale semalarında düşmana karşı birlikte verilen mücadele sırasında pekişen silah arkadaşlığı ve dostluk savaştan sonraki yıllarda da devam etti ve bir ömür boyu sürdü.

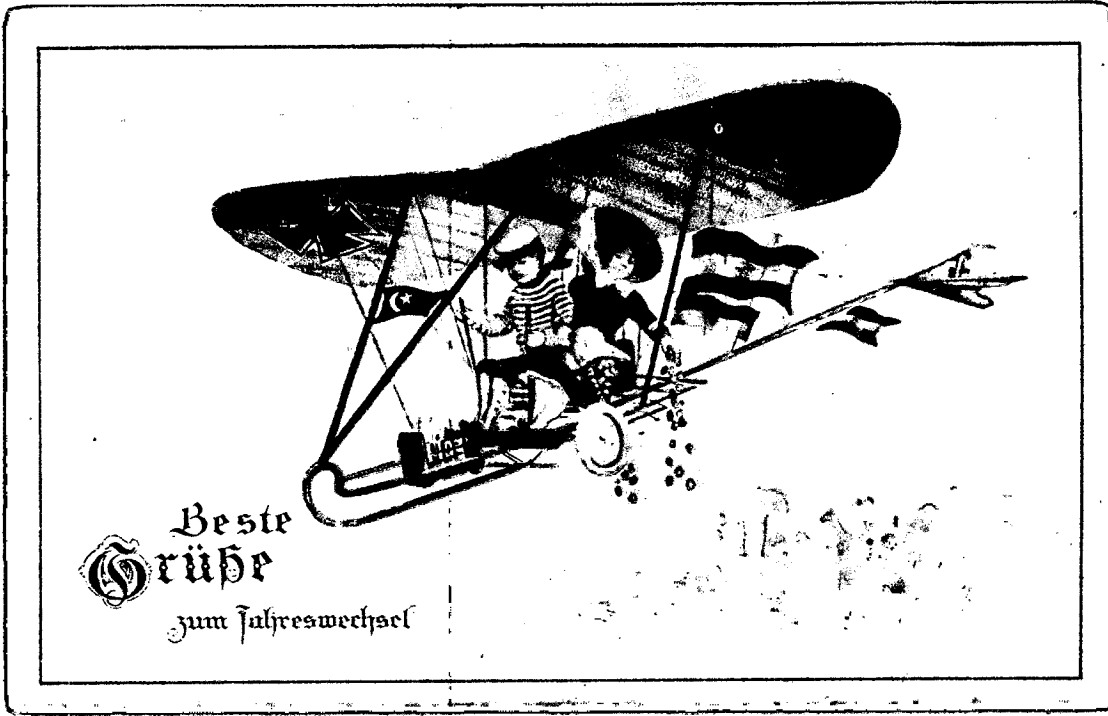
Eylül 1915'te Çanakkale cephesine gelerek savaşın Ekim 1918'de bitmesine kadar Çanakkale semalarında Osmanlı Ordusu emrinde görev yapan Üsteğmen Emil Meinecke'nin kendisinin daktiloda yazdığı savaş anılarındaki şu cümlesi Çanakkale semalarında doğan dostluğun en güzel göstergesidir:

*"Türkiye'yi, oradaki havacı öğrencilerimi ve silah arkadaşlarımı düşündüğümde, birlikteliğimiz savaş şartları altında olmasına rağmen, orada geçirdiğim zamanın hep ömrümün en güzel zamanı olduğunu düşünmüşümdür".*

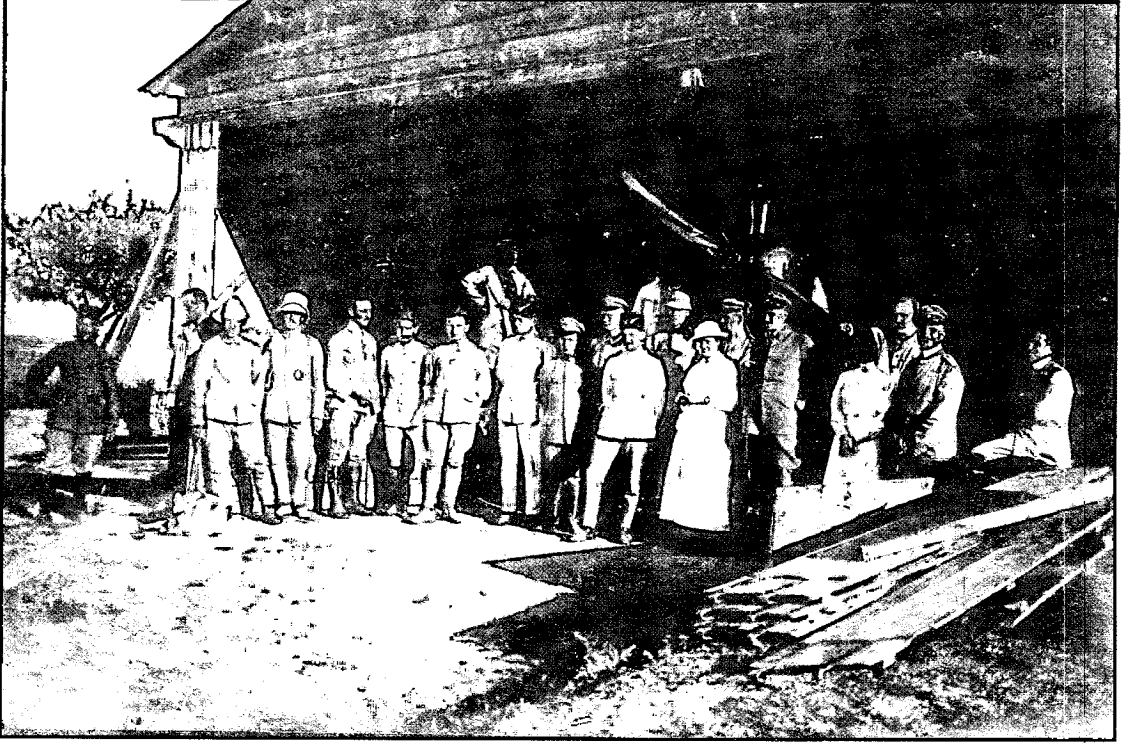


Çanakkale Cephesi'nde Osmanlı Ordusuna ait Albatros D III savaş uçağında göreve çıkmaya hazırlanan pilot tayyare bölümü komutanından son emirleri alırken, makinistler uçağın son kontrollerini tamamlıyorlar. Bölük imamı, pilotun görevini başarı ile tamamlaması için onu hayır duaları ile uğurluyor.

## Çanakkale Savaşı'nın Bilinmeyen Cephesi: Hava Savaşları



I. Dünya Savaşı'nda Osmanlı İmparatorluğu ile Almanya İmparatorluğu arasında kurulan askeri ittifak dönemin tebrik kartlarına havacılık temasıyla beraber yansyordu.



Çanakkale Cephesi'nde aynı sıkıntıları beraberce yaşayanlar birbirlerine moral desteği vermek için karşılıklı ziyaretlerde bulunuyorlardı. Bigalı'daki askeri hastane personeli de böyle bir amaçla Çanakkale Cephesi'ndeki Tayyare Bölüğü'nü ziyaret ediyordu.

## Çanakkale Savaşı'nın Bilinmeyen Cephesi: Hava Savaşları

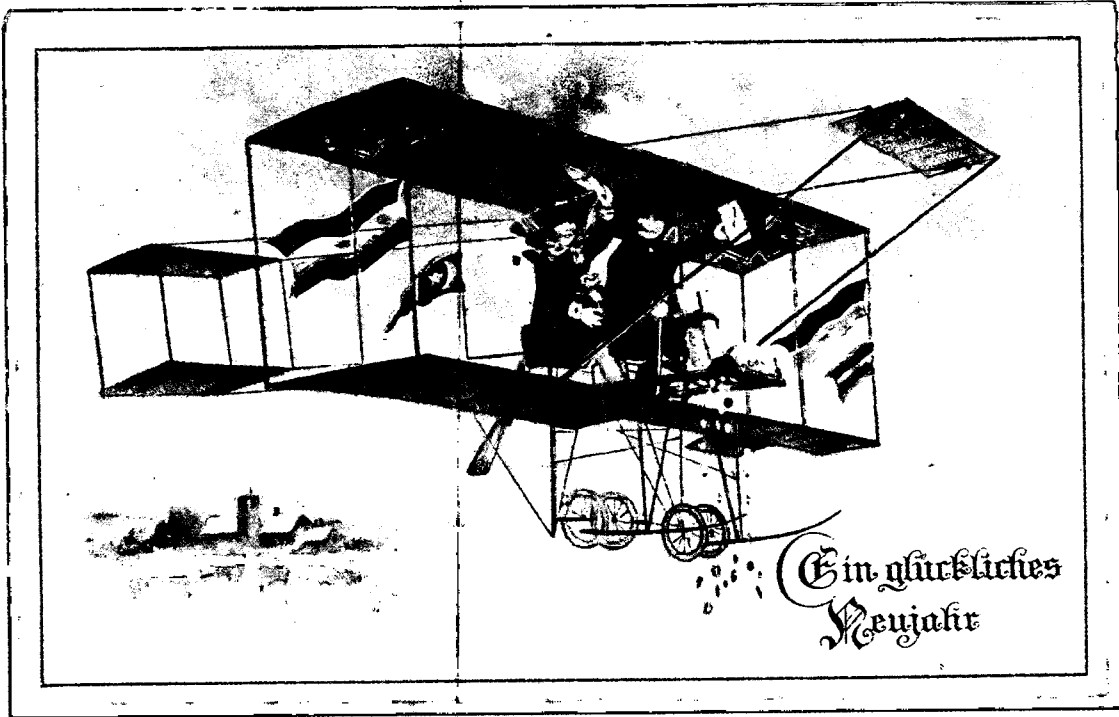


Çanakkale Cephesi'nde görev yapan Türk ve Alman havacılar yoğun hava savaşlarının yaşanmadığı nadir anlarda tekne ile boğazda geziye çıkıyorlardı.



Çanakkale Cephesi'nde Nara Burnu'ndaki Alman Deniz Tayyare Bölüğü personelinin oluşturduğu bando takımı bazı tatil ve bayram günlerinde Çanakkale'deki meydanlarda halka konserler veriyordu. Savaş yıllarında çocukluğunu Çanakkale'de geçirmiş olanlardan bu bandonun çaldığı Almanca şarkıları hatırlayıp mırıldayanlara rastlanıyordu.

## Çanakkale Savaşı'nın Bilinmeyen Cephesi: Hava Savaşları



I. Dünya Savaşı'nın ilerleyen yıllarında Osmanlı İmparatorluğu'nun toprakları üzerindeki semalarda birlikte görev yapan Türk ve Alman havacılar arasında gelişen dostluk yeni yıl kutlaması için kullanılan tebrik kartlarında da görülyordu.



Çanakkale Cephesi'ndekiler de dahil olmak üzere Osmanlı Ordusu emrinde görev yapan Alman havacılar 1917 yılının sonunda yılbaşı yemeği için bir aradalar.



## Çanakkale Savaşı'nın Bilinmeyen Cephesi: Hava Savaşları



I. Dünya Savaşı yıllarında Alman ve müttefik ordularındaki havacılar arasındaki dostluğu temsil eden propaganda kartpostalı.



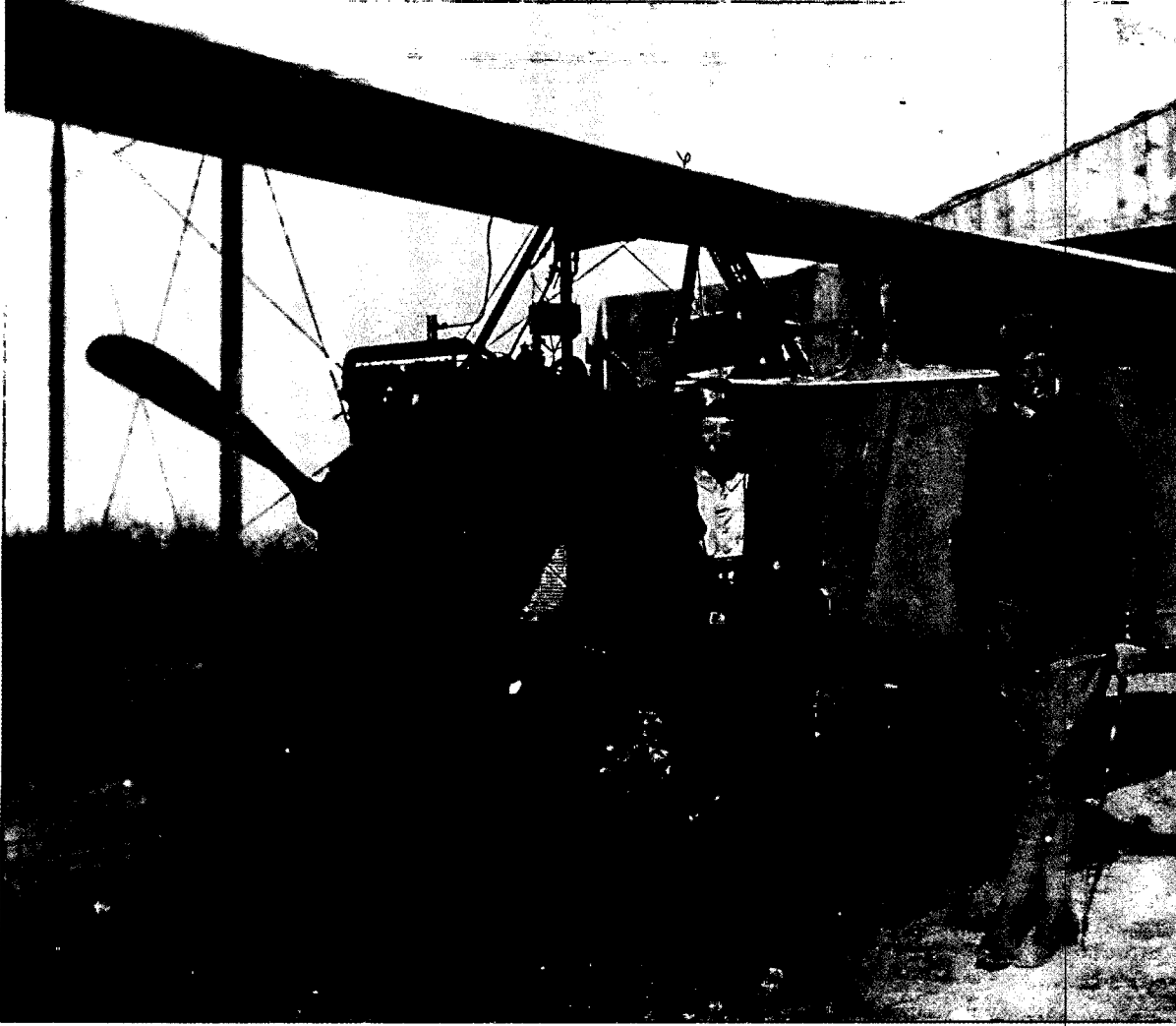
*Emil Meinecke*  
*General Fevziye*  
*Yzb. Mehmet Şakir*

I. Dünya Savaşı'nda Çanakkale semalarında birlikte görev yapan Türk ve Alman havacıların Kasım 1966'da Emil Meinecke'nin İstanbul'a yaptığı ziyaret sırasında E. Plt. Yzb. Mehmet Şakir Generalfevziye'nin evinde bir araya gelişleri.

### Çanakkale Cephesi'nden Objektife Takılanlar

I. Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi'ndeki tayyare bölüklerinde Osmanlı Ordusu emrinde görev yapan Üsteğmen Emil Meinecke'nin albümlerinde toplanan, Çanakkale hava savaşlarıyla ilgili 500 adetten fazla fotoğrafı Çanakkale Tayyare Bölükleri'nin resmi fotoğrafçısı Onbaşı Herman Scheuffler'e borçluyuz.

Çektiği fotoğraflarla Çanakkale Cephesi'ndeki havacılık faaliyetlerinin kayıt altına alınması ve bugünlerde bizlere belge olarak ulaşmasında çok başarılı olan Herman Scheuffler sadece askeri bir fotoğrafçı olarak değil, fotoğraf makinesinin objektifinden Çanakkale Cephesi'ndeki diğer faaliyetlerden, mekanlardan ve özellikle sosyal hayattan kareleri de yakalayarak bizlere çok kıymetli bir belge mirası bırakmıştır.



I. Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi'ndeki tayyare bölüklerinin resmi fotoğrafçısı olarak görev yapan Onbaşı Herman Scheuffler (solda) elinde havadan fotoğraf çekmek için kullandığı fotoğraf makinesi ve yanında Çanakkale semalarının en ünlü pilotlarından Üsteğmen Emil Meinecke (sağda).

## Çanakkale Savaşı'nın Bilinmeyen Cephesi: Hava Savaşları



Çanakkale Cephesi tayyare bölüklerinin resmi fotoğrafçısı Onbaşı Herman Scheuffler'in kamerasından Çanakkale'de mahallé içinde tarihi bir cami.



Evin erkeği cephede vatani için savaşırken Çanakkale'de bir yerleşim biriminde çeşmeden evine su götüren kadın ve çocukları.

## Çanakkale Savaşı'nın Bilinmeyen Cephesi: Hava Savaşları



Çanakkale Cephesi'nin savunmasında büyük başarı ile görev yapan Osmanlı Ordusu subayları bir dinlenme anında Çanakkale Boğazı kıyısında kahvelerini yudumlarken.



Çanakkale Cephesi'nde görev yapan havacılar, çatışmaların duraksadığı zamanlarda civardaki tarihi yerleri de geziyorlardı. Stratejik önemi nedeniyle çok eski tarihlerden beri savaşlara sahne olmuş Çanakkale'deki Truva harabeleri en sık ziyaret ettikleri mekanlardandı.



## Çanakkale Savaşı'nın Bilinmeyen Cephesi: Hava Savaşları



Çanakkale Cephesi'nde çatışmaların durduğu nadir bir zamanda, güneşli bir günde ürünlerini kasabadaki pazara götüren köylü kadınları.

## Çanakkale Savaşı'nın Bilinmeyen Cephesi: Hava Savaşları



Ailenin yetişkin erkekleri savaş alanlarında vatan için çarpışırken Çanakkale'de yuvasını koruyan ve kollayan bir anne.

Osmanlı İmparatorluğu'nun yıkılışı ve bağımsız Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşu sürecinde, 1911 yılında Trablusgarp Savaşı ile başlayan, Balkan Savaşları, I. Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşı ile neredeyse kesintisiz olarak 11 yıl devam eden, savaşlar boyunca, bu ülkenin her karış toprağı, cephedeki oğullarının ve babalarının eve gelmesini bekleyen insanların göz yaşlarıyla ıslanmıştır. Herman Scheuffler'in Çanakkale'de çektiğı bu fotoğraf, 10 yaşlarındaki erkek çocuğunun bir asker gibi duruşu, evinin erkeğı vatan savunmasında görevliyken yuvasına kol kanat geren Türk kadını ve cephedeki babasını özlemlerle bekleyen küçük kız, bu ifademi en güzel süsleyen görsel belgedir.

### Çanakkale Türküsü'nde Kahraman Havacılarımız

Çanakkale Cephesi'ndeki havacılarımızın kahramanlıkları o günlerdeki basında da yer almakta, "İkdam" gazetesi gibi önde gelen yayın organlarıyla halka duyurulmaktaydı. Günümüzde "Çanakkale Türküsü" olarak bilinen "Çanakkale Marşı"nın bestekarı Kemani Kevser Hanım da havacılarımızın başarılarından haberdar olmuş olmalıdır ki, eserinin iki dizesinde tayyarecilere yer vermiştir. (Belge: Kevser Hanım; Onur Akdoğu, Ege Üniversitesi Devlet Türk Musikisi Konservatuarı, İzmir 1991)

**میان قلمه مارشی**

بسته کاری گمانی کرگز خانم

چنق قلمه مارشی

XIN LA HE CHU MET LA SE SHI MA DIM BA CHIN SE LA MET HAR BA DA GHIL

اول MA DAN KOP DI KI TA MET O F CUENDU LI SIM EX VAN

اول اول

شکل بستم

**میان قلمه فرهماندرنك خاطرہ سی**

<p>چناق قلمه سنده ووردول بی نشانك مندیکه ساردیلر بی اوف کنجلمکم ایواه</p> <p>چناق قلمه سنده یتر بر سلوی کیسیر نشانی کیسیر اولی اوف کنجلمکم ایواه</p> <p>آمار انکلیر آمار بشیان اولورسین قان آقیبی فرقیه قریان اولورسین اوف کنجلمکم ایواه</p> <p>استانبولدن چیقمد باشم سلامت چناق قلمه یه وارمادن قوبدی ده قیامت اوف کنجلمکم ایواه</p> <p>چناق قلمه سنی درمان بورودو علی کمال بکک نامی بورودو اوف کنجلمکم ایواه</p> <p>طیاره ایله اوچارز داغر آتارز بزه طیاره جی دیرلر دشمنلری یاقارز اوف کنجلمکم ایواه</p>	<p>آر جاوش آر ووردول سی اولدن سزاده قویارل سی نقران اوف کنجلمکم ایواه</p> <p>چناق قلمه ایچی درمان بورور قرق آلتجی فرقه نك نامی بورور اوف کنجلمکم ایواه</p> <p>چناق قلمه ایچنده دولو بر دستی آمار بابال امیدک کسدی اوف کنجلمکم ایواه</p> <p>چناق قلمه ایچنده صیره سلویلر آلتنده باتیور آرسلان شهیدلر اوف کنجلمکم ایواه</p> <p>چناق قلمه بوغازی دارددر کیلیمز قان اولش صوری بر طاس ایچلمز اوف کنجلمکم ایواه</p> <p>چناق قلمه ایچنده بر صاری ییلان هانلینک طیاره سی دوردورور دیوان اوف کنجلمکم ایواه</p>
--	---

Çanakkale Marşı/Bestekârı : Kemâni KEVSER HANIM

## Çanakkale Savaşı'nın Bilinmeyen Cephesi: Hava Savaşları

Çanakkale Cephesi'nde çarpışmaya gönderdiği "erler"i için türkü yakan kızlar.

Çanakkale içinde sarı yılan  
Osmanlı'nın tayyaresi durdurur divan  
Of gençliğim, eyvah

Tayyare ile uçarız, dağları aşarız  
Bize tayyareci derler, düşmanları yıkarız  
Of gençliğim, eyvah

(Çanakkale Türküsü'nden)



**Mülazım-ı evvel Emil MEINECKE:  
Osmanlı Kuva-yi Havaiye Hava Ası  
(20 Temmuz 1892 - 2 Mayıs 1975)**

Almanya'nın Manheim kentinde doğan Emil Meinecke, orta öğrenimini tamamladıktan sonra uçak yapımcısı Karl Jatho'nun yanında makinist olarak çalışmaya başladı. I. Dünya Savaşı başladığında silah altına alındı ve pilot olarak yetiştirildi. Aristokrat bir aileden gelmediği için orduya astsubay olarak alınmıştı. Çok yetenekli bir pilot olduğu anlaşıldığı için, eğitimini tamamlayınca hemen Aldershof'daki askeri uçuş okuluna öğretmen pilot olarak atandı.

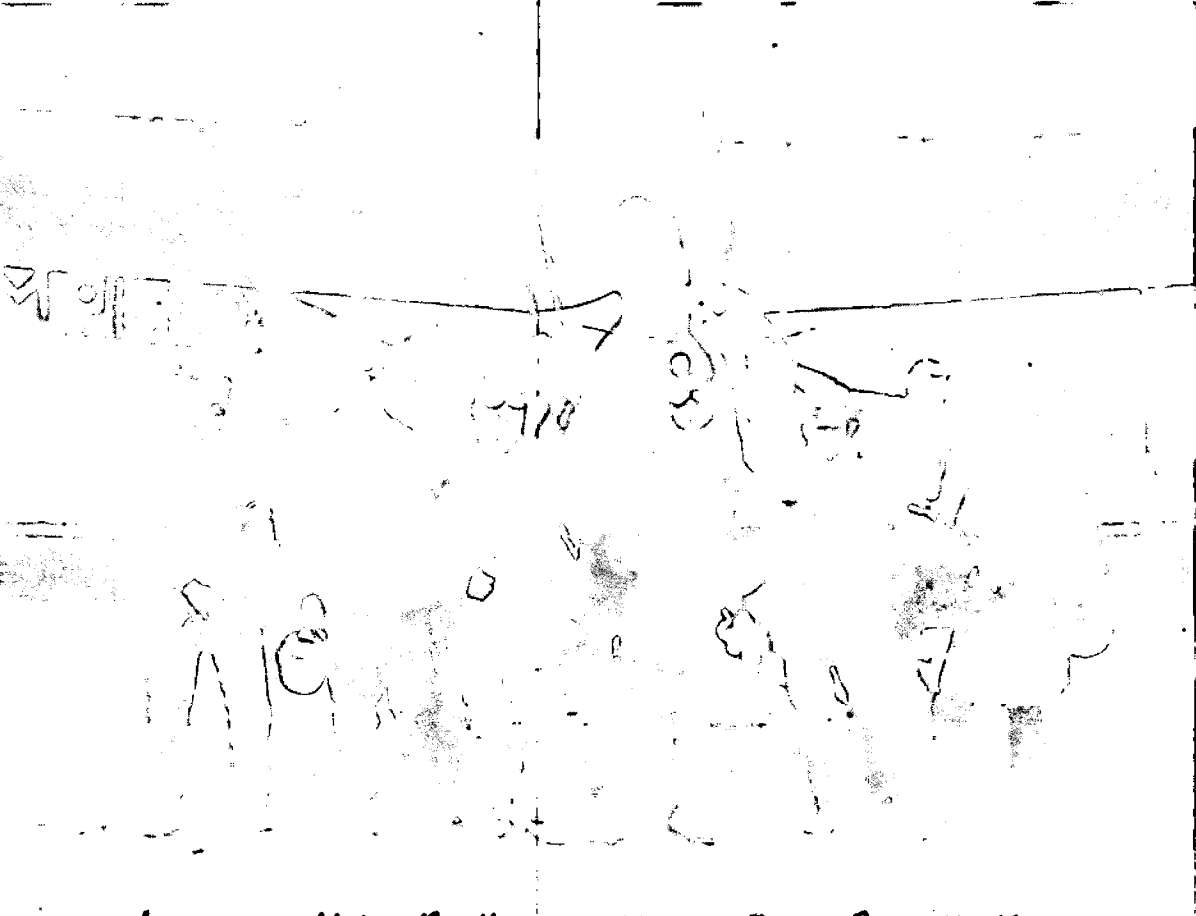
Bu sırada, Osmanlı Ordusu hava gücünün komutasından sorumlu olan Alman Yüzbaşı Erich Serno Türk pilotların yetiştirilmesi için öğretmen pilot talebinde bulunmuştu. Emil Meinecke bu amaçla Ayastefanos'taki (bugünkü Yeşilköy) Tayyare Mektebi'nde göreve başladı. Osmanlı Ordusu'nda görev alan diğer Alman askeri personel gibi rütbesi bir derece yükseltildi ve Mülazım-ı Evvel (Üsteğmen) rütbesiyle Türk pilotlarının eğitimi için görev yaptı. 1915 yılının Eylül ayında Çanakkale Cephesi'ndeki 1. Tayyare Bölüğü'ne atandı. Nisan 1916'da kısa bir süre için yeniden Tayyare Mektebi'nde pilot eğitimi vermeye devam etti. Çanakkale'deki 6. (Avcı) Tayyare Bölüğü komutanı Theo Croneiss'in izin alması nedeniyle geçici olarak bu avcı bölüğüne atandı. Bu görevlendirme ile Emil Meinecke savaşın sonuna kadar bu bölükte görev yaptı.

İlk hava zaferini, 27 Ocak 1916'da Fokker E III uçağıyla uçarken bir İngiliz uçağını düşürerek elde etti. I. Dünya Savaşı'nın sonuna kadar Çanakkale semalarında altı tanesi görgü tanıkları ve düşürülen uçakların enkazları ile teyit edilmiş olmak üzere toplam yedi hava zaferi kazandı. Savaşta beş veya daha fazla uçak düşüren pilotlara "hava ası" denildiği için Osmanlı Ordusu'nda bu unvanı alan ilk pilotlardan biri oldu. Çanakkale Cephesi'ndeki üstün yararlılıklarından dolayı Osmanlı İmparatorluğu tarafından "Harb Madalyası" ile Alman İmparatorluğu tarafından "İkinci Dereceden Demir Haç Madalyası"

ile taltif edildi. I. Dünya Savaşı'nın sonunda terhis edildikten sonra Hollanda'da Fokker firmasında test pilotu olarak çalıştı. Bu dönemde, genç Türkiye Cumhuriyeti'nin değerli pilotlarından Enver Akoğlu ile birlikte bir test uçuşu da yaptı. II. Dünya Savaşı yıllarında Fokker firmasının ürettiği uçakların fabrika test uçuşlarının yapılmasında görev aldı. Çok yetenekli bir havacı olduğu için II. Dünya Savaşı'ndan sonra ABD hava kuvvetleri onun hizmetlerinden faydalandı. 1948 yılında Sovyetler Birliği'nin Berlin şehrine uyguladığı ablukanın kırılması için gerçekleştirilen "hava köprüsü" hareketinde görev yaptı. 1950 yılında Kanada'ya göç ederek buraya yerleşti. Soyadının doğru olarak telaffuz edilmesini kolaylaştırmak için yazılışını "Meneke" olarak değiştirdi. Emekli olduktan sonra, 1960'lı yıllarda her sene en az bir kez Almanya'ya gelerek I. Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi'nde beraber görev yaptığı silah arkadaşları ile temasa geçti. Almanya'daki arkadaşlarından I. Dünya Savaşı yıllarına ait anılarını ve fotoğrafları topladı. 1966 yılında İstanbul'a gelerek Çanakkale Cephesi'nde birlikte görev yaptığı Türk havacılarla buluştu. 1968 yılında Almanya'yı ziyaretinde Çanakkale Cephesi'ndeki tayyare bölüklerinin resmi fotoğrafçısı olan Onbaşı Herman Scheuffler ile buluştu. Bu buluşmada Scheuffler'in Çanakkale Cephesi'nde çektiği tüm fotoğrafların bir kopyasını aldı. Böylece, kendi fotoğraf albümlerinde dünyanın hiçbir arşivinde bulunmayan zenginlikte Çanakkale hava savaşlarına ait bir fotoğraf koleksiyonu oluştu.



## Çanakkale Savaşı'nın Bilinmeyen Cephesi: Hava Savaşları



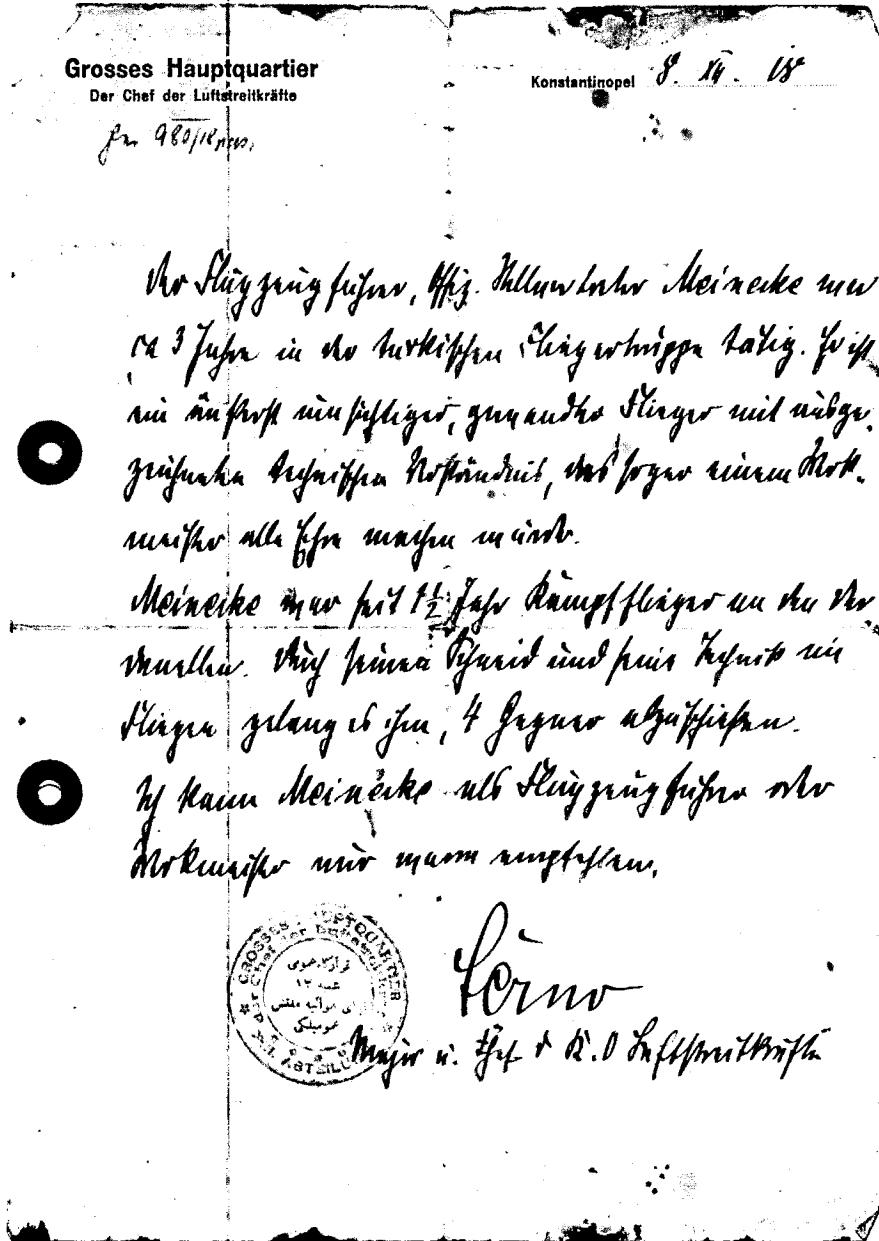
*Jun - Meinecke - Mann - Honig - Purr - Reinecke - Kipke*

I. Dünya Savaşı'nın hemen başında Alman Ordusu'na yazılan Emil Meinecke ilk havacılık eğitimi alırken.



Çanakkale Cephesi semalarında, görgü tanıkları ve düşürdüğü uçakların enkazları ile teyit edilmiş altı hava zaferi kazanarak "hava ası" unvanını alan Emil Meinecke. (Fotoğraf: Dilara Özügür (Pilot Yüzbaşı Mehmet Şakir) arşivi.)

# Çanakkale Savaşı'nın Bilinmeyen Cephesi: Hava Savaşları



Osmanlı Ordusu hava gücünün komutasından sorumlu olan Binbaşı Erich Serno'nun Emil Meinecke'nin I. Dünya Savaşı süresince üstün başarı ile görev yaptığından bahseden raporu.

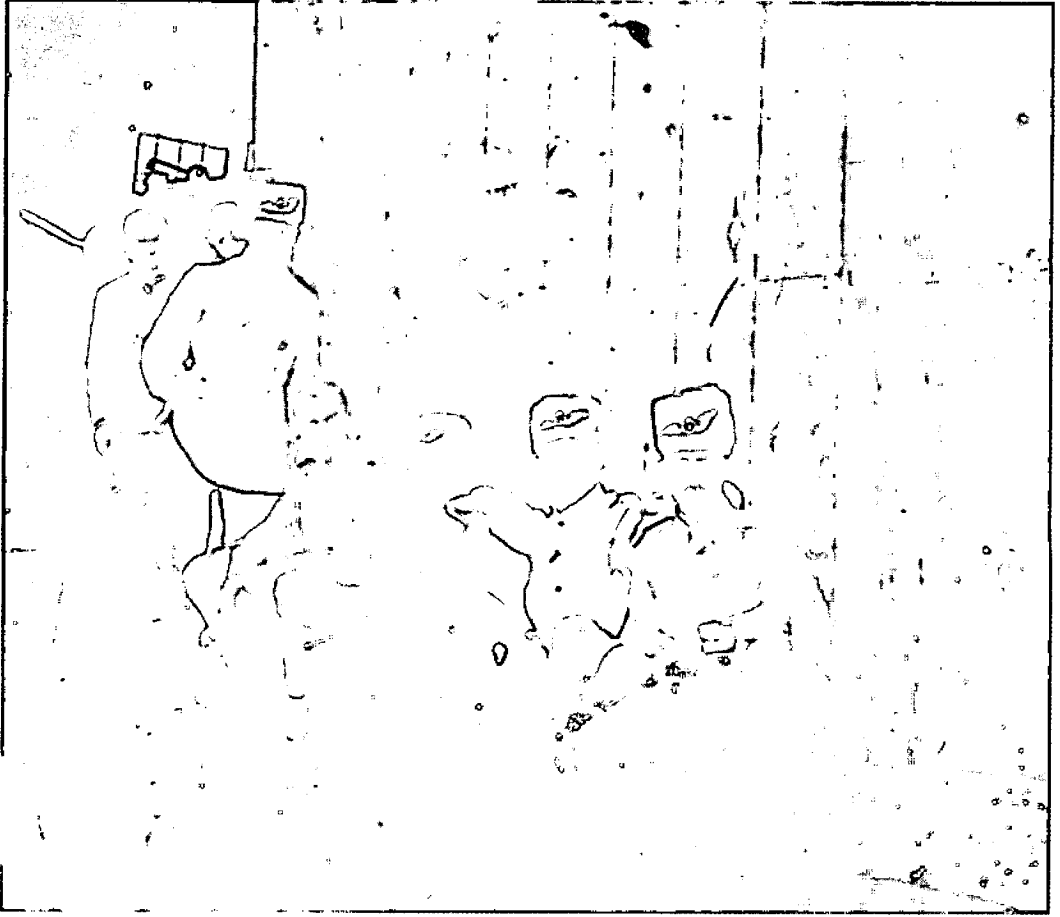


Çanakkale Cephesi semalarında teyit edilmiş altı hava zaferi kazanarak “hava ası” unvanını hak eden Emil Meinecke, birkaç ciddi kazadan da canlı olarak kurtularak “dokuz canlı” lakabını da hak ediyordu. Alelacele göreve hazırlanmış bir Fokker E III uçağında meydana gelen arıza nedeniyle denize zorunlu iniş yaptığında Çanakkale Cephesi’ndeki ilk kazasını yaşadı.

## Çanakkale Savaşı'nın Bilinmeyen Cephesi: Hava Savaşları



Şubat 1918'de, tam kalkış esnasında meydana gelen bir motor arızası nedeniyle Albatros D III uçağı ile düşen Emil Meinecke bu kazayı da hafif yaralı olarak atlattı.



Çanakkale hava savaşlarının başarılı pilotu Üsteğmen Emil Meinecke, Osmanlı Ordusu'nda beraber görev yaptığı Türk havacı silah arkadaşları ile hangar önünde dinlenme anında.

## Çanakkale Savaşı'nın Bilinmeyen Cephesi: Hava Savaşları

Birinci Dünya Savaşı'nın sona ermesi ile Ekim 1918'de Çanakkale Cephesi'nden ayrılan Emil Meinecke, çok sıkıntılı şartlar altında yapılan bir yolculukla Almanya'daki evine dönebildi ve 27 Aralık 1919'da Alman Ordusu'ndan terhis edildi.



*“Her tarafta bir neslin kahramanları var,  
kahramanlar için iklimler, düşmanlar, deniz-  
ler ve karalar birdir.”*

Falih Rıfkı Atay, *Zeytinadağı*'ndan.

## **ÇANAKKALE SAVAŞLARININ KAHRAMANI TÜRK ASKERLERİNİN ANISINA**

Birinci Dünya Savaşı'nda uzunluğu 12 bin kilometreyi aşan Osmanlı İmparatorluğu sınırlarındaki Türk cephelerinde verilen mücadeleyi işleyen eserlerin arasında Çanakkale Savaşları'nı ele alanların sayısının çoğunlukta olduğu dikkat çeker. Çanakkale Boğazı'nın İmparatorluğun idari ve askeri merkezi olan İstanbul'a giden yolun kapısı, hatta anahtarı olduğu düşünülürse bunun doğal olduğu anlaşılır. I. Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi'ndeki deniz ve kara savaşlarını ele alan yüzlerce yerli ve yabancı esere kıyasla bu cephedeki hava savaşları üzerine çalışmalar yok denecek kadar azdır. Bir ulusal savunma sanayi kuruluşumuzun desteği ile *Çanakkale Hava Savaşları* isimli çalışmamı yayımladığımda, bu alandaki büyük bir eksikliği tamamlamak, eksik bilgilenmeden kaynaklanan yanlış kanıları da yıkmak amacındaydım.

Ulusal ve uluslararası arşivler, yerli ve yabancı kütüphaneler ve özel koleksiyonlardaki belgeler üzerinde yaptığım çalışmalarla meydana getirdiğim eserimde bunu başardığıma inanıyorum. Sadece olayların belgelere dayanan ayrıntılarıyla değil, sayısal verilerle ortaya koyduğum gerçekler sayesinde, en azından artık Çanakkale hava savaşlarında düşmanın daha etkin olduğu şeklinde ifadeler yazılamayacaktır.

*Çanakkale Hava Savaşları* kitabımda büyük bir çoğunluğu daha önce hiç yayımlanmamış fotoğraflar ve belgeler yer aldı. Kitabın ana teması nedeniyle belge ve fotoğraflar Çanakkale Cephesi'ndeki havacılık faaliyetleri ağırlıklıydı. Ayrıca, Çanakkale ve civarında yaşayanların bu savaştan nasıl etkilendikleri konusunda sosyal bir kesit veren fotoğraflar da kitapta yer



aldı. Çanakkale'de verilen mücadelenin gerçek kahramanlarını gösteren bir fotoğrafı ise kitabı bitiren son fotoğraf olarak kullandım. Yıllardır çeşitli belgelerde ve yayınlarda I. Dünya Savaşı sırasında cephelerde çekilen sıkıntıları anlatan eserlerde sözü geçen gerçeği görsel olarak tüm çıplaklığıyla sergileyen bu fotoğraf kitabın tanınmasının da ötesine geçerek Türkiye'nin gündemine oturdu.

Söz konusu resmin Türk halkı tarafından benimsenmiş olması, en kısa sürede tüm Türkiye'ye yayılan bir resim haline gelmiş olması beni hem onurlandırıyor hem de mutlu ediyor.

I. Dünya Savaşı yıllarında Çanakkale Cephesi'ndeki Tayyare Bölüğünde fotoğrafları çekilen bu iki Mehmetçik bizlere yurdun savunulması için verilen ulusal mücadelenin ne kadar güç şartlar altında ve ne büyük yokluklar içinde gerçekleştirildiğini gösteriyor. Keşke, Türk askeri cephede bu zorlukları yaşamak zorunda kalmasaydı. Keşke, onlarda savaşmak durumunda oldukları düşman askerleri gibi giyim, kuşam, silah, cephane, sağlık, ve gıda bakımından yeterli şartlara sahip olsalardı. Ancak, batmakta olan bir imparatorluğun ordusu ve askerleri için gerçekler gönlümüzden geçtiği gibi değildir. Söz konusu fotoğrafta görülen tablo maalesef sadece Çanakkale Cephesi'ne özgü de değildir. I. Dünya Savaşı süresince Osmanlı Ordusu'nun mücadele verdiği tüm cephelerde aynı tablo karşımıza çıkmaktadır.

Osmanlı Ordusu'nda cephe ve yiyecek 1. sınıf ikmal malzemesi; kıyafet ve üniforma ise 2. sınıf ikmal malzemesi olarak değerlendirilmiştir. Cephedeki birliklerin kıyafet veya üniforma konusunda çektikleri sıkıntıların belgeleri gerek ulusal arşivlerimizdeki belgelerde, ordu yazışmalarında ve harp ceridelerinde, gerek savaşı, o yıkım ve kıyım sahnesini bizzat ateş hattında yaşayanların hatıratlarında yer almaktadır.

Sayılarla ifade edebileceğimiz küçük bir bilgi, zaten 2. sınıf ikmal malzemesi kabul edilen üniforma konusunda sıkıntı çekilmesini hiç garipsememiz gerektiğini de ortaya koyacaktır. Seferberlik öncesinde Osmanlı Ordusu yaklaşık 200.000 askerle sahiptir. Seferberliğin ilanı ile kıyafet gereksinimi karşılan-



Stolz der Türkei  
(Türkische Soldaten)

Çanakkale Kahramanları: "Türkiye'nin Gururu, Türk Askerleri". Onlar, içinde buldukları en zor şartlarda bile, ulusunu ve ülkesini bölmek isteyenlerin karşısına gururla dikilebilen ve "Varlığımız Türk varlığına armağan olsun." diyenlerdi.

ması gereken asker sayısı 1 milyona ulaşmıştır. Ordu, birden beş misli daha büyük bir kuvvetin iâşesini, lojistik ikmalini yapmak zorunluluğu ile karşı karşıya kalmıştır. Savaşın uzaması, asker sayısının sürekli artması, korumak ve savaşmak zorunda kaldığı 12.000 kilometre uzunluğundaki sınırlarının İmparatorluk merkezine çok uzak olması, menzil merkezlerinin, yani lojistik ihtiyacı karşılayan depoların cephelere olan uzaklıkları ve ikmalin yeterli boyutta yapılamaması nedenleriyle kıyafet temini ve dağıtımını tüm cephelerde yeterli olamamıştır. Aynı nedenle, cephelerde yan yana savaşan komutan ve askerlerin kıyafetlerinde de büyük bir çeşitlilik görülmektedir.

### Doğu - Kafkas Cephesi

Doğu Cephesi'nde, 29. Tümen Komutanı Albay Arif (Baytın), anılarında Enver Paşanın denetlediği bir bölüğe şöyle seslendiğini kayıt altına almaktadır: *“Askerler, hepimizi ziyaret ettim. Ayağınızda çarık, sırtınızda paltonuz olmadığını gördüm. Yakın zamanda Kafkasya'ya gireceğiz, orada her türlü nimete kavuşacaksınız.”* Enver Paşa bile, askerlerin ayağına giyecek çarık dahi bulamadığını tespit etmiştir.

Savaş yıllarında Doğu Cephesi'nde kıyafet sıkıntısı kesintisiz sürdü. Şehit olan erlere ait giysiler, eğer varsa, arkadaşları tarafından paylaşılmaktaydı. Rus Ordusu'ndan ele geçirilen kışlık palto ve çizmeler ise askerler için çok önemli bir kaynaktı. Zaten, bütün cephelerde düşman ordusundan ele geçirilen her türlü teçhizatın, sadece silah ve cephanenin değil, kıyafet ve üniformaların dahi ordumuz tarafından kullanıldığı harp ceridelerinde, yani cephedeki birliklerin günlük faaliyetlerinin işlendiği resmi kayıtlarda yer almaktadır.

### Suriye - Irak - Filistin Cephesi

Suriye-Filistin Cephesi'nde durum, Doğu-Kafkas Cephesi'nden hiç farklı değildi. Başını güneşten korumak için resmi kıyafet nizamnamesinde belirtildiği gibi “kefiye” bulamayan askerler kızgın güneşten korunmak için fes, serpuş veya Enve-

riye gibi her türlü başlığı takıyorlardı. Yıpranmış ceketler, yelek ve gömlekle görev yapıyorlardı. Ayaklarda ise, yine her türlü ayakkabı, bot, dolak, çarık ve sarılmış kalın keçeler bulunuyordu. Bu cephenin iklim özelliğinden dolayı, savaştan önce yayımlanan kıyafet nizamnamesinde belirlenen kurallar Sina Çölü için geçersiz kalmıştı. Nizamname yaptırımlarına göre ceketin bir düğmesini açmanın karşılığı hapis cezasıydı. Ama, Kanal Harekatı için verilen emirlerde çölde yürüyüşün zorlukları düşünülerek kıyafet konusunda son derece sıradışı davranılıyordu. Yürüyüş sırasında, üstten dört düğme açılacak ve isteyenler çıplak ayakla yürüyebilecektir şeklinde izin veriliyordu. Üniforma ve kıyafet birliği sağlamak diğer tüm cephelerde olduğu gibi bu cephede de mümkün olmamıştı.

Savaş şartları altında, iç çamaşırından ceket, pantolon ve ayakkabıya kadar çekilen sıkıntıları en çarpıcı olarak yansıtan satırlardan biri ise Falih Rıfkı Atay'ın *Zeytin Dağı* isimli eserinde yer almaktadır. Düşmana karşı hücumla geçen askerlerini izleyen bir kumandan gördüklerini şöyle aktarıyordu:

*“Uzaktan bizim taarruz kuvvetlerine bakıyordum. Bir nefer cesetlerin üzerinden geçerken bir şey nazarı dikkatini celbetti. Dönüp ateş altında itidal ile ölünün kunduralarını çıkardı ve kendi ayağına giydi. Bundan başka ne esvabına, ne ceplerine, ne çantalarına dokundu, sonra sağlam ayakkabısı ile hücumla devam etti.”*

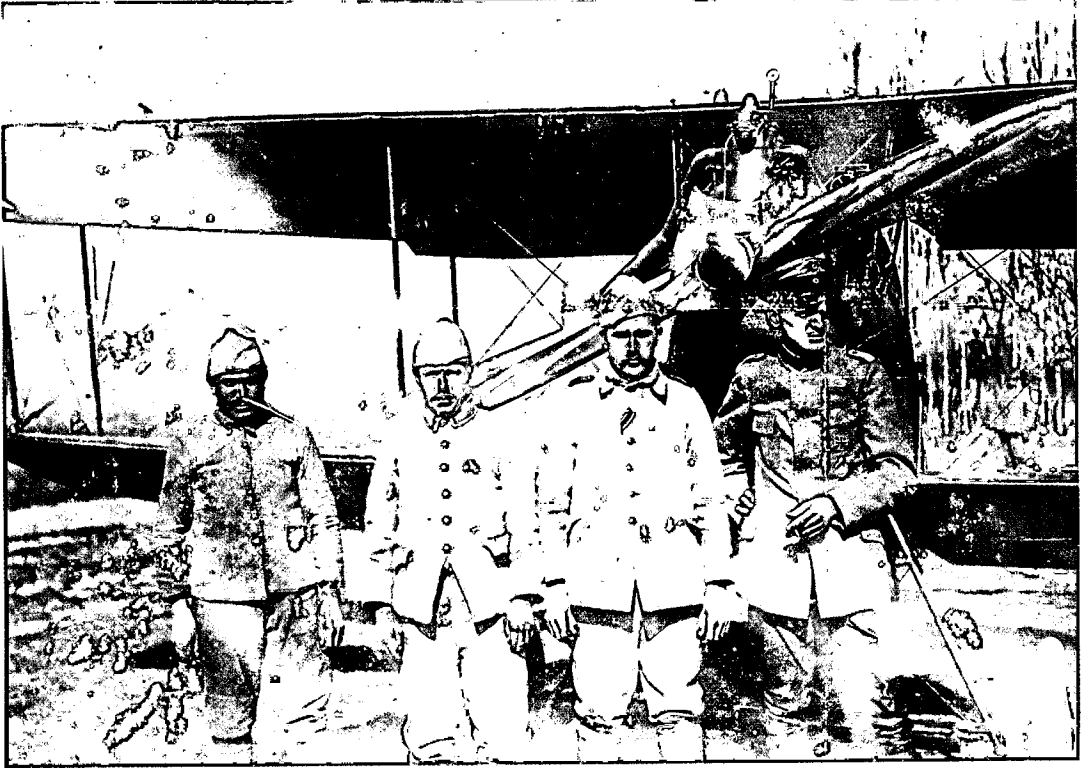
Çok zor şartlar altında ülkenin dört bir yanında mücadele verenlerin anılarına, savaşta tuttıkları günlüklerine ve hatıratlarına duygusallık karışmış olabileceği düşünülebilir. Ancak, yerli kaynaklarda yer alan bu gözlemlerin yabancı kaynaklarda da, Türklerle beraber o kanlı cephelerde mücadele veren subayların hatıratlarında da çok çarpıcı şekilde yer aldığını görmekteyiz.

Cepheye takviye için gönderilen top arabasını çeken yük hayvanlarının gücü yetmediğinde, koşumları omzuna takarak top çeken, gerektiğinde çıplak ayakla görev yapan Türk askerleri, içinde buldukları zor şartlara rağmen görevlerini yapıyorlardı.



I. Dünya Savaşı'nda Kafkas ve Irak cephelerinde Osmanlı Ordusu'nda görev yapan, 29 Ekim 1916'dan itibaren 14. Tümen Komutanlığı'nı Albay Ali Fuat (Cebesoy)'dan devralan Alman subayı Yarbay Ludwig Schraudenbach savaş yıllarına ait anılarını kaleme alarak *Muharebe* ismini verdiği kitabında yayımlamıştır. Kitabında, görev yaptığı cephelerdeki çarpışmaların yanı sıra, çevre, sivil halk ve askerleriyle ilgili gözlemlerini hem yazılı olarak hem de fotoğraflarla aktarmıştır. Cepheye varan takviye birliklerinin durumunu gösterdiğini belirttiği fotoğraflar bilinen bir gerçeği bir kez daha vurgulamaktadır.

Cephelere sevk edilecek birlikler ilk yola çıktıklarında büyük ölçüde nizamnamelere uygun kıyafetlerle, sağlam ayak-



Çanakkale Cephesi'nde Galata'da üslenen Tayyare Bölüğü'nde görev yapan yer destek ekibinden bir grup. Savaş şartlarında, yıpranan askeri kıyafetinin yerine yenisini temin edemeyen Mehmetçiğin (en solda), ceketini ters-yüz ederek üniforma olarak kullanmaya devam etme çabası görülmektedir.

kabıllarla yolculuğa başlamaktadırlar. Binlerce kilometre uzak-taki cephelere bazen trenle, bazen öküzlerin çektiği arabalar-la, ama çoğu kez yürüyerek ulaşmaktadırlar. Bu zorlu ve uzun yolculukta kıyafetleri ve ayakkabıları büyük ölçüde yıpranmak-tadır. Yol boyunca imkan buldukları ölçüde eksiklerini ve es-kilerini tamamlayan askerler cephelere vardıklarında artık bir kıyafet birliğı ve intizamı görmek mümkün değildir. Yine de, Yarbay Schraudenbach'ın kitabındaki fotoğrafta, ayaklarında ayakkabı namına sicimle bağlanmış keçe parçaları, üzerlerinde yama tutacak yeri kalmamış, son derece yıpranmış ve birbirin-den farklı kıyafetiyle içtima nizamında duran Türk askerinin gö-revini yapmaya hazır olduğuna tanıklık ediyoruz.

### Yemen - Asir - Hicaz Cephesi

Yemen, Asir, Hicaz gibi imparatorluğun merkezine ve ana ikmal merkezlerine en uzak cephelerdeki birlikler, barış zama-nında bile sağlıklı bir biçimde ikmal yapılamayan bu yerlerde yöre olanaklarından yararlanarak kıyafetlerini temin etmek zo-runda kalmışlar ve büyük sıkıntı yaşamışlardır.

Asir Cephesi'nde görevli olan Tümen Komutanı Muhittin (Akyüz) Paşa, cephedeki durumu, "*Seneler geçtikçe her şey tükeniyordu. Topçunun saracı, mızıka bölüğünün terzilik çavvu-şu olmasaydı yalınayak kalmak işten bile değildi. Benim çizmele-rimdeki yamalar beşi bulmuştu.*" sözleriyle aktarmaktadır.

### Çanakkale Cephesi

Çanakkale Cephesi'ni ikmal konusunda diğer cephelerden ayıran önemli bir özelliğı vardı. Kıyafet konusunda ordunun ih-tiyacını sağlayan üretim merkezlerinin büyük bir kısmı Marma-ra Havzası'nda yer alıyordu. İstanbul'da Şevki Bey imalatha-nesi ve Feshane, Hereke Kumaş Fabrikası, İzmit Çuha Fabrika-sı, Karamürsel şayak fabrikaları gibi imalathaneler bu bölgede toplanmışlardı.

Ancak bu özelliğine rağmen Çanakkale Cephesi'ne bile yeterli ikmal sağlanamıyordu. Yeni kıyafetleriyle cepheye ge-



Çanakkale Cephesi'nde Çıplak Ayak: Savaşın getirdiği güçlükler nedeniyle, siperlerde propaganda amacıyla çekilen fotoğrafta yer almak üzere seçilen, kılık-kıyafeti en düzgün olan Mehmetçiklerin arasında bile çıplak ayaklı olanlar vardı.



len komutanlar ve askerler birkaç haftayı düşmandan sadece metrelerle ayrılan siperlerde sürekli çatışma içinde geçirince o kıyafetlerin ne temizliği ne de sağlamlığı kalıyordu. Osmanlı Ordusu'nun savaştığı tüm cephelerdeki ihtiyacı karşılayacak kadar yeterli üretim yapılamadığından Çanakkale Cephesi'ne uzanan ikmal yollarının kısa olması bir ayrıcalık sağlamıyordu. Cepheye yeni malzeme gelemediğinden kumandan olsun erat olsun eski giysilerle savaşı sürdürmek zorunda kalıyorlar, bazen de kendi imkanlarıyla edindikleri sivil kıyafetlerle görev yapıyorlardı. Mevcudunun büyük bir kısmını Çanakkale civarındaki kasaba ve köylerden gelenlerin oluşturduğu 27. Alay'ın Komutanı Yarbay Şefik (Aker) Bey, anılarında, alayında yüzde bir oranında kendi sivil kıyafetleriyle hizmet veren vatansever neferler olduğunu yazmıştır.

Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı arşivindeki bir Çanakkale fotoğrafı bize bu cephede çekilen sıkıntılarını çok çarpıcı bir biçimde yansıtmaktadır. Fotoğraf, I. Dünya Savaşı sırasında kılık kıyafet olarak durumu en iyi olan birkaç Mehmetçik bir araya toplanarak cephe gerisindeki halka olumlu bir propaganda yapmak amacı ile çekilmiştir. Daha önceleri Çanakkale Savaşları'yla ilgili birçok yayında kullanılan bu fotoğraftaki önemli bir detay hep gözden kaçmıştır. Bir dinlenme anında Çanakkale siperlerinde askerleri gösteren bu fotoğrafta, arka tarafta setin üzerindeki Mehmetçiğin biraz boynu bükük ve çekingen hali dikkati çekmektedir. Adeta asker, bir eksikliğini örtmek amacıyla önündeki silah arkadaşının arkasında durmayı tercih etmiştir. Ancak, fotoğraf makinasından kaçamamıştır. Dikkatlice bakıldığında, bu Mehmetçiğin bir dinlenme anında kameraya poz verirken bile giyecek ayakkabısı olmadığı, ayağının çıplak olduğu görülecektir.

Çanakkale Savaşları, içinde bulunduğu yokluk ve imkansızlıklara rağmen, destansı bir mücadelenin mekanıdır.

Büyük önderimiz Mustafa Kemal Atatürk'ün sözlerin hatırlayalım:

*“Türk çocuğu ecdadını tanıdıkça daha büyük işler yapmak için kendinde kuvvet bulacaktır.”*





Türkiye Barolar Birliği

Barış Manço Caddesi, 1366. Sokak No: 3 06520 Balgat - ANKARA

Tel: (0.312) 292 59 00 (pbx) • Faks: (0.312) 286 55 65

web: [www.barobirlik.org.tr](http://www.barobirlik.org.tr) • e-posta: [yayin@barobirlik.org.tr](mailto:yayin@barobirlik.org.tr)