

TÜRK HAVA KUVVETLERİNİN İLK PİLOTU: MEHMET FESA EVRENSEV

ERDAL KORKMAZ*

ÖZ

Sanayi İnkılâbının sonuçlarının havacılık sektörüne yansması ile ilk motorlu uçak gökyüzü ile buluşmuştur. Bu sürecin yansıması olarak ordu envanterine uçağı ilk dâhil eden devletler, ABD, Fransa ve İtalya olmuştur. Batılı devletlerin uçakları envanterlerine dâhil etmesi üzerine Osmanlı Harbiye Nezareti, 1911 yılında iki personelin Avrupa’da pilotaj eğitimi görmesi amacıyla girişimlere başlamıştır. Neticede ordulara yayımlanan bir genelge ile yapılan sınav sonucu, Süvari Yüzbaşı Mehmet Fesa Bey ile İstihkâm Üsteğmen Yusuf Kenan Bey, pilotaj öğrenimi almaya hak kazanmıştır.

Mehmet Fesa Bey, Fransa’daki Bleriot Tayyare Fabrikasının Uçuş Okulu’nda eğitim alıp başarılı olan ilk Türk subayıdır. Böylece kendisi Türk Hava Kuvvetlerinin ilk pilotu olmuştur. Kendisi Fransa’nın 780, Türk Hava Kuvvetlerinin 1 numaralı pilot brövesinin sahibidir. Fransa’dan dönüşte, bir Türk pilotu olarak Türk göklerindeki ilk uçuşu icra etmiştir. Balkan Harbi’ne katılmış, yaptığı keşiflerle komuta makamlarının orduyu sevk ve idaresine katkılar sağlamıştır.

Birinci Dünya Harbi’nin başında Kafkas Cephesi’nde görevlendirilmesine karşın, Rusların Mehmet Fesa Bey’i taşıyan gemiyi vurması üzerine esir düşerek, altı yıl süreyle Sibirya’da kalmıştır. 1920 yılında esaretten dönmüş ve Türk İstiklâl Harbi’ne Doğu Cephesi Muharebeleri sırasında katılım sağlamıştır. Millî Mücadele’den sonra binbaşı iken emekli olmuş ve bir süre tercümanlık yapmıştır. 1951 yılında hayatını kaybetmiştir.

* Dr. Öğretim Üyesi, Millî Savunma Üniversitesi Hava Harp Enstitüsü, İstanbul/TÜRKİYE, erdalkorkmazz.01@gmail.com
ORCID: 0000-0003-3260-9403

Bu alıřma, Millî Savunma Bakanlıęı Arřiv ve Askerî Tarih Daire Başkanlıęı (Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlıęı) Arřivi'nden (ATASE) temin edilen belgeler ile dönemi yansıtan tetkik eserler, süreli yayınlar ve hatıratlar çerçevesinde ortaya konacaktır. Arařtırma, Türk havacılık tarihinde müstesna bir yeri olan ve Türk Hava Kuvvetlerinin ilk pilotu olan Mehmet Fesa Evrensev'in tarihteki yerini ve durumunu ortaya koymuřtur.

Anahtar Kelimeler: Havacılık, İlk Türk Pilot, Mehmet Fesa, Pilot, Uak.

THE FIRST PILOT OF THE TURKISH AIR FORCE: MEHMET FESA EVRENSEV

ABSTRACT

With the adaptation of the results of the Industrial Revolution to the aviation sector, the first motorized airplane met the sky. As a reflection of this process, the first states to include airplanes in their military inventory were the USA, France and Italy. In 1911, the Ottoman Ministry of War started initiatives for two members of the personnel to receive pilot training in Europe after the Western States included airplanes in their inventories. As a result of an exam conducted with a circular issued to the armies, Cavalry Captain Mehmet Fesa and Engineer First Lieutenant Yusuf Kenan were awarded the right to study pilot training together.

Mehmet Fesa was the first Turkish officer to receive training at the Flight School of the Bleriot Aircraft Factory in France and to be successful. Thus, he became the first pilot of the Turkish Air Force. He holds the number 780 pilot's badge in France and the number 1 pilot's badge in the Turkish Air Force. On his return from France, he made the first flight in Turkish skies as a Turkish pilot. He participated in the Balkan War and contributed to the commanding authorities' administration and management of the army with his reconnaissance activities.

Although he was assigned to the Caucasus Front at the beginning of World War I, he was captured when the Russians shot down the ship carrying Mehmet Fesa, and he remained in Siberia for six years. In 1920, he returned from captivity and participated in the Turkish War of Independence during the Eastern Front Battles. After the National Struggle, he retired as a major and worked as an interpreter for a while. He died in 1951.

This study will be presented within the framework of the documents obtained from the Archives and Military History Department of the Ministry of National Defense (MSB) and the periodicals as well as memoirs reflecting the period. The research reveals the place and status of Mehmet Fesa Evrensev, who has an exceptional place in the history of Turkish aviation and was the first pilot of the Turkish Air Force.

Keywords: Airplane, Aviation, Pilot, Mehmet Fesa, The First Turkish Pilot.

GİRİŞ

İnsanoğlunun uçma eylem ve girişimi, Sanayi İnkılâbının sonuçlarının havacılık sektörüne yuarlanması neticesinde 1903 yılında Wilbur ve Orville Wright kardeşlerin ilk motorlu uçuşu ile gerçekleşmiştir¹. Bu uçuş sırasında Wright Kardeşlerin “Fleyer” adını verdikleri uçak 40 metre havalandırarak, 12 saniye havada kalmıştır². Wright Kardeşler havalandırma başarısı gösterdikleri araçlarına, 1904 yılında havada dönüş yaptırabilme ve kalktıkları noktaya geri inebilme niteliği kazandırmışlardır³. 1905 yılında Wright Kardeşler, uçakları ile havada 30 dakika kalma başarısı gösterip araçlarının özelliğini daha da geliştirmişlerdir⁴.

Wright Kardeşlerin çalışmaları tüm dünyada ilgi ve merakla takip edilmiştir. Bu durum Avrupa’da da motorlu uçak denemelerinin yapılmasına etki etmiştir. Motorlu uçuş denemelerinin Avrupa’daki ilk tecrübesini 1907 yılında Fransa’da Charles Voisin gerçekleştirmiştir. Voisin, kendisi tarafından geliştirilen uçağı ile 60 metre irtifadaki bir mesafeyi geçmeyi başarmıştır. Voisin’in ardından Henri Farman, Louis Bleriot, Robert Esnault Pelteire ve Leon Delagrance uçuş denemesinde bulunan diğer şahsiyetler olmuştur⁵. Bu denemeler sonucunda hava araçları, bin metre civarındaki yüksekliklerde gezmeye başlamıştır. 1908 yılında Leon Delagrance, Louis Bleriot tarafından üretilen bir uçakla havada 29 dakika 53 saniye kalmıştır⁶. Aynı yıl Orville Wright, Avrupa’da düzenlenen bir yarış sırasında iki saat yirmi dakika yirmi üç saniye havada kalarak, 700 metre yükseklikte 124 kilometre yol almıştır⁷.

1 Deniz Kundakçı, Sibel Kavaklı, “Türk Havacılığının Gelişiminde Uğrak Noktaları: Hava Sefinesinden Tayyareye, 20. Yüzyıl Başlarında Bir Yolculuk (1909-1914)”, **Türk Hava Kuvvetlerinin 100’üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu, 8-10 Şubat 2011**, Ayrıntı Basımevi, Ankara 2013, s.57.

2 Edmond Petit, **Historie Mondiale De L’Avition**, Editions Hachette, Paris, 1967, s.29-30.

3 David A. Anderton, **History of U.S. Air Force**, New York Military Press, New York 1989, s.22.

4 Walter Green, **Flying Colors**, Salamander Books Ltd., Londra 1981, s.28.

5 Ayşe Akca, “Dünyada Havacılığın Doğuşu”, **Türk Hava Kuvvetlerinin 100’üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu, 8-10 Şubat 2011**, Ayrıntı Basımevi, Ankara 2013, s.XVIII.

6 Davud Kapucu, **Osmanlı Devleti’nin Birinci Dünya Harbi’nde Hava Harp Gücü (1914-1918)**, **Paradigma Akademi Yayınları**, Çanakkale 2022, s.12.

7 Yavuz Kansu, Sermet Şensöz, Yılmaz Öztuna, **Havacılık Tarihinde Türkler**, Cilt I, Hava Basımevi, Ankara 2006, s.97.

Uçakların niteliklerinin arttığı bir dönemde Wright Kardeşler, 1909 yılında çalışmalarına ekonomik kaynak sağlamak amacıyla ABD hükûmeti ile Amerikan Ordusuna bir tanıtım uçuşu yapmıştır. Bu uçuş Amerikan Ordusu tarafından beğenilmiş, ardından da hükûmetin ordu envanterine bu yeni hava aracından satın almasına karar verilmiştir. Neticede Amerikan kuvvetleri, haberleşme aracı olarak faaliyet göstermek amacıyla Signal Corps-I (SC1) adı ile bir Wright uçağını envantere katmıştır⁸. Böylece dünya tarihinde ilk kez bir uçak, bir ülkenin askerî kuvvetlerinin saflarına dâhil olmuştur.

Uçakların gelişimine paralel olarak pilot yetiştirilmesi ve uçak bakımcı teknisyen ihtiyacı gibi birçok konu gündeme gelmiştir. Bu ve buna benzer durumlar, müteşebbislerin uçak üretimi yanında pilot ve teknisyen yetiştirmeye yönelik eylemlerde bulunmasına zemin hazırlamıştır⁹.

Pilotaj eğitimi ve makinist personel yetiştirilmesi ile uçak üretimi süreçleri ilk dönemlerde özel teşebbüsler aracılığı ile icra edilmiştir. İlgili sürece öncülük eden ilk ülke Fransa olmuştur. Bu kapsamda Fransa'da kurulan birçok özel uçak fabrikasında hem uçak üretilmiş hem de pilot ve teknisyen yetiştirilmeye başlanmıştır. Pilotaj eğitimi yanında zaman içerisinde uçuş yapan şahsiyetlerin, kendilerini tanıtıcı birer işaret kullanması ihtiyacı doğmuştur. Bu ihtiyaca binaen 1910 yılında Fransız Havacılık Kulübü tarafından pilotlara uçuş brövesi verilmeye başlanmıştır. Böylece pilotlar kendilerini tanıtıcı bir simgeye kavuşmuştur¹⁰. Bu sürecin bir yansıması olarak Fransa'da uçuculuk eğitimini bitiren 10 kişi, 8 Mart 1910'da uçuş brövelerini yakalarına takmıştır¹¹. Bu sırada 1910 yılı Nisan ayında Fransız Ordusu tarafından havacılık teşkilatı kurulmuştur. Bu kapsamda kurulan havacılık servisinin envanterine; 5 adet uçak tahsis edilmiştir¹².

Pilot brövesinin kabul edildiği bir dönemde Fransız ordusu tarafından 17-21 Eylül 1910 tarihleri arasında Picardie'de büyük bir manevra gerçekle-

8 Deniz Kurt, Erdal Korkmaz, **Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri (Harekât ve Teşkilatlanma Tarihi 1911-1922)**, Cilt I, Hava Basımevi, Ankara 2020, s.13.

9 Arif Emre Gündüz, **Türk Kartallarının Doğuşu (Osmanlı'da Havacılığın Kısa Tarihi)**, 1. Baskı, Ketebe Yayınları, İstanbul Mayıs 2018, s.15.

10 Ajun Kurter, **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1910-1914)**, Cilt I, Hava Basımevi, Ankara 2006, s.23.

11 Kapucu, **a.g.e.**, s.13.

12 Kurter, **a.g.e.**, s.24-25.

tirilmiştir¹³. Bu tatbikat esnasında ilk kez 14 uçak, askerî anlamda kullanılmıştır. İlgili tatbikata Osmanlı Ordusu da temsilci göndererek harekât ortamındaki gelişmeleri yakından takip etmiştir. Bu manevraya Binbaşı Selâhattin, Binbaşı Ali Fethi (Okyar), ve Yüzbaşı Mustafa Kemal (Atatürk) Beyler katılmıştır¹⁴. Manevrada uçak kullanan tarafın, uçak kullanmayan tarafa sağladığı üstünlük dikkati çekmiştir¹⁵.

Picardie Maneraları'nda uçakların uzakları keşfetme ve buna bağlı olarak kara unsurlarının harekâtını belirleme hususundaki özellikleri, onun ileride savaşların ayrılmaz bir ögesi olacağını göstermiştir¹⁶. Bu sırada ABD, Fransa ve İtalya'nın uçakları ordu envanterine dâhil etmesi birçok devletin Picardie Manevralarından sonra uçak alımı, pilot ve teknisyen yetiştirilmesi konularını ciddi olarak planlamaya almasına zemin hazırlamıştır. Bu sırada yaşanan Trablusgarp Harbi'nde, İtalyanların Türk kuvvetlerine karşı uçak kullanımı bu süreci daha da hızlandırmıştır¹⁷. İlgili gelişmeler üzerine Osmanlı Ordusu, birkaç personelin uçuculuk eğitimi alması amacıyla Avrupa'ya gönderilmesi ve uçak alımı için harekete geçmiştir. Bu süreç Türk Hava Kuvvetlerinin temelleri olan ilk Tayyare Komisyonu'nun kurulmasına ve Mehmet Fesa Bey'in Avrupa'ya pilotaj eğitimine gönderilmesine etki etmiştir.

I. Doğumundan Balkan Harbi Sonuna Kadar Hayatı

Mehmet Fesa Bey, 1878 yılında İstanbul'da doğmuştur. Babasının adı Mustafa Cami Bey, annesinin ise Zeliha Münevver Hanım'dır¹⁸. Kendisi önce Galatasaray Lisesi'ne, daha sonra da askerî liseye devam etmiştir¹⁹. Liseyi

13 Orhan Aydar, **Uçan Süvariler**, Ulus Basımevi, Ankara 1948, s.21.

14 Fethi Okyar, **Üç Devirde Bir Adam**, Tercüman Yayınları, İstanbul 1980, s.125-126.

15 Fatih Özkurt, **Gazi Mustafa Kemal Askerî Manevra ve Tatbikatlar (1909-1938)**, Genelkurmay Basımevi, Ankara 2017, s.42.

16 Mehmet Önder, "Atatürk Fransa-Picardie Manevralarında", **Erdem Dergisi**, C 11, S 32, 1998, s.527-530.

17 Alessandro Vagnini, "İtalyan-Türk Savaşı'nda İtalyan Hava Kuvvetleri: Uzun Süreli Bir Geleneğin İlk Adımı", **Türk Hava Kuvvetlerinin 100'üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu**, 8-10 Şubat 2011, Ayrıntı Basımevi, Ankara 2013, s.103.

18 **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Arşivi**, Binbaşı Mehmet Fesa Evrensev'in Şahsi Dosyası, Dosya No: E-14. Aktaran: Deniz Kurt, Yavuz Pehlivan, Erdal Korkmaz, Zeynep Bayar, **Türk İstiklal Harbi'ne Katılan Havacılar**, Cilt II, Hava Basımevi, Ankara 2021, s.105-107.

19 Deniz Dalkılıç, **Kanatlarımdaki Cesaret (Havacılık Tarihinden Notlar)**, Küçükçekmece Belediyesi Yayını, İstanbul 2021, s.43.

bitirdikten sonra 2 Mart 1897’de Mekteb-i Harbiye’ye girmiş ve 5 Şubat 1899’da öğrenimi tamamlayarak süvari teğmeni rütbesiyle Türk Ordusu saflarına katılmıştır. Mehmet Fesa Bey (Sicili: 1315-H-38), 5 Ocak 1899 ile 1908 yılları arasında 2’nci ve 6’ncı Süvari Alayları’nda kumandan yaverliği yapmış ve Süvari Dairesi’nde görev almıştır. 1908 yılında İstanbul’da bulunan 1’inci Süvari Alayı 5’inci Bölük Kumandanlığı’na tayin olmuştur²⁰.

Mehmet Fesa Bey’in İstanbul’da görev yaptığı sırada dünyada havacılık alanındaki gelişmeler daha da hız kazanmıştır. Bu kapsamda elde edilen istihbarat çalışmalarından komşu ülkelerden Bulgaristan tarafından Fransa’dan üç tayyare alınması amacıyla harekete geçildiği, Yunanistan hükûmetinin hava araçları almak için incelemeler gerçekleştirdiği ve Çarlık hükûmetinin de Fransa’dan bir balonu envanterine kattığı öğrenilmiştir²¹. Bu gelişmeler üzerine Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa, Erkân-ı Harbiye Dairesi’ne gönderdiği bir talimatla havacılık konusuna ehemmiyetle önem verilmesi, pilot yetiştirilmesi ve tayyare alımı konularının araştırılmasını istemiştir²². Mahmut Şevket Paşa’nın direktifi üzerine Osmanlı Erkân-ı Harbiye Dairesi, iki personelin Avrupa’da bir ülkeye havacılık öğrenmeye gönderilmesi ve tayyare alımı için araştırma yapılmasına karar vermiştir. Bu kapsamda 13 Şubat 1911’de ordulara iletilen bir genelge ile Avrupa’ya havacılık öğrenimine gönderilmek üzere ikişer subayın aday olarak belirlenerek bildirilmesi emredilmiştir. Genelgede başvuru yapacak subayların; salıncak ve denizden başlarının dönmemesi, cesur ve atik olmaları, tabiye konularında bilgili bulunmaları, tayyarecilik konusunu öğrenmeye istekli ve yabancı bir lisana hâkim olmaları ön şart olarak istenmiştir²³.

Genelgenin yayımlanmasından sonra Avrupa’ya pilotaj eğitimine gönderilecek iki kişilik kontenjana yedi personel başvuru yapmıştır²⁴. Başvuru

20 **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Arşivi**, Binbaşı Mehmet Fesa Evrensev’in Şahsi Dosyası, Dosya No: E-14. Aktaran: Kurt vd., a.g.e., s.105-107.

21 **Millî Savunma Bakanlığı Arşiv ve Askerî Tarih Daire Başkanlığı (Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı) Arşivi (ATASE)**, Balkan Harbi Katalogu (BHK), Klasör (K): 3, Dosya (D): 13, Fihrist (F) : 5-17, 5-17a.

22 Zekeriya Türkmen, “Türkiye’de Havacılık Teşkilatının Kuruluşunda Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa ve Döneminde Gerçekleştirilen Faaliyetlere Bir Bakış”, **Türk Hava Kuvvetlerinin 100’üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu**, 8-10 Şubat 2011, Ayrıntı Basımevi, Ankara 2013, s.34-35.

23 **ATASE**, BHK, K: 328, D: 2319, F: 2-23.

24 **ATASE**, BHK, K: 328, D: 2319, F: 2-10.

yapan personel arasında Mehmet Fesa Bey de yerini almıştır. Bu sırada pilotaj eğitimine gönderilecek subayların istenen kriterlere uygunluğunun belirlenmesi amacıyla Kıtaat-ı Fenniye Müfettişliğinin önerisi ve Erkân-ı Harbiye Dairesi'nin münasip görmesi üzerine 1 Haziran 1911'de bir sınav komisyonu teşkil edilmesi planlanmıştır²⁵. Havacılık tarihinde kuruluşu kararlaştırılan bu ilk komisyon, günümüzde Türk Hava Kuvvetlerinin temeli kabul edilmektedir.

Erkan-ı Harbiye Dairesi ve Kıtaat-ı Fenniye Müfettişliği personelinden meydana gelen ve Kurmay Yarbey İsmail Bey Başkanlığında oluşturulan bu komisyon, pilotaj eğitimine gönderilecek personel için 28 Haziran 1911'de bir sınav yapmıştır. Neticede 29 Haziran 1911 tarihinde açıklanan sınav sonuçlarına göre “5” kod numaralı 92 notu alan süvari sınıfından yüzbaşı rütbesindeki Mehmet Fesa ile “7” kod numaralı 91 notu alan istihkâm sınıfından üsteğmen rütbesindeki Yusuf Kenan Bey yurtdışında pilotaj eğitimi görmeyi hak etmiştir²⁶. Sınav sonrasında pilot adaylarının sağlık muayenelerinin yapılmasına karar verilmiştir²⁷. Bu kapsamda Yüzbaşı Mehmet Fesa'nın 3 Temmuz 1911'de gerçekleştirilen kontrolünde pilotaj eğitimine dair bir problem bulunmadığı belirlenmiştir²⁸. Mehmet Fesa Bey, 9 Temmuz 1911'de İstihkâm Üsteğmen Yusuf Kenan Bey ile birlikte Almanya'da uçuş eğitiminin pahalı olması sebebiyle Fransa'da bulunan Bleriot Tayyare Fabrikasının Uçuş Mektebi'ne gönderilmiştir²⁹. 1911 yılı Temmuz ayı içinde eğitimine başlayan Mehmet Fesa Bey, Uluslararası Havacılık Federasyonu'nun kurallarına göre yapılan sekiz aylık temel eğitimi tamamladıktan sonra, pilot diplomasını alarak 21 Şubat 1912'de mezun olmuştur³⁰. Fransa'daki Aero Club de France Mehmet Fesa Bey'e 780 bröve numarası vermiştir. Bu bröve ile Mehmet Fesa Bey “ilk Türk pilotu” olmuştur³¹.

25 ATASE, BHK, K: 328, D: 2319, F: 2-15.

26 ATASE, BHK, K: 328, D: 2319, F: 2-22.

27 Deniz Kurt, Erdal Korkmaz, “Yeni Arşiv Belgeleri Işığında Türk Askerî Havacılığının Doğuşu (1911-1912)”, *Savunma Bilimleri Dergisi*, Kasım 2018, C 17, S 2, s.207-215.

28 ATASE, BHK, K: 328, D: 2319, F: 2-19; ATASE, BHK, K: 328, D: 2319, F: 2-23, 2-24.

29 ATASE, BHK, K: 328, D: 2319, F: 2-25.

30 Fethi Kural, *Kuruluş Yıllarında Türk Askerî Havacılığı Belgeleri (1909-1913)*, Hava Basımevi, Ankara 1975, s.209.

31 Kurter, *a.g.e.*, s.77; Kural, *a.g.e.*, s.209.

Mehmet Fesa Bey, pilotaj eğitimi için seçilişi ve ardından Paris’e gidişini anılarında aktarmıştır³². Kendisi anılarında bu süreci;

“Tayyarecilik olaylarının Avrupa’da gelişmekte olduğunu Harbiye yıllarından biliyorduk. Ancak ayrıntılarına vakıf değildik. Balonculuk olayları daha çok gündemdeydi. Bu arada, tayinim İşkodra Divan-ı Harbi’ne çıktı. Aynı tarihlerde Almanya’da balon eğitimine müracaatlar başladı. Kısa bir müddet sonra balondan vazgeçilerek, daha çok Fransa’daki tayyare eğitiminden bahsedilir oldu. Ben ona da müracaat ettim. Tayyarecilik konusunu memleketimize en iyi anlatan kişi Fethi (Okyar) Bey’dir. 1908-1911 yıllarında Paris’te ataşemiliter olarak bulunduğu yıllarda Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa’ya yazdığı raporlar sayesinde, bu önemli yeniliğe dikkat çekerek Türk subaylarının da Fransa’ya pilot olarak yetiştirilmek üzere gönderilmelerini sağlamıştır. Art arda yapılan imtihanlarda başarı gösterdiğim halde gerek birinci gerek ise ikinci imtihanın neticeleri bir türlü tebliğ edilmedi. Derken, üçüncü imtihana da girdik ve sayımız her seferinde azalarak devam etti. İlk seksen kişi iken ikincisine yirmi kişi katılmıştık. Son sınavda ise 10 kişiydik. Sonunda benimle beraber, Kenan Bey de Fransa’ya pilot eğitimine gitmeye hak kazandı. Kenan Bey’in daha sonraki tarihlerde tayyareciliği bıraktığını ve Çanakkale Cephesi’nde şehit olduğunu öğrendim. Kenan Bey ile birlikte takriben 25 lira maaş, 50 lira yolluk ve elbise parası ile Paris’in yolunu tuttuk. 1911 yılının Temmuz ayı başlarında önce gemi ile İstanbul’dan Köstence’ye vardık. Oradan tren ile Bükreş, Budapeşte ve Viyana üzerinden Zürih’e ve oradan Paris’e ulaştık. Almanya’dan geçerken tren kondüktörünü Alman subayı zannettim. Lacivert elbisesi, parlak düğmeleri, şapkası ve diğer süsleri ile aklımda yer etti. Seyahat esnasında özellikle Viyana’da çok güzel bir hafta geçirdim. Çünkü İstanbul’da ataşelik yapan Kurmay Binbaşı Edmon Black ile Viyana’da tesadüfen karşılaştım. İki gün kalacağımız bu şehirde bir hafta kalmamız gerekti. Beni evine davet etti. Gündüz gezide, gece ise gece kulüplerinde geçti günlerim. Otelde

32 M.Bahattin Adıgüzel tarafından kaleme alınan Türk Havacılığında İz Bırakanlar adlı eserde Fesa Evrensev’in kendisi tarafından “Geçmiş Günlerimin Hikayesi” adını verdiği anılarının yer aldığı eserin bir kısmının yandığı belirtilmektedir. Ayrıntılı bilgi için bakınız: M.Bahattin Adıgüzel, **Türk Havacılığında İz Bırakanlar**, Türk Hava Kurumu Kültür Yayınları, Ankara 2006, s.37-43.

kalan arkadaşlarımın sıkıştırması ile ancak bir hafta sonunda elinden kurtulabildim. Paris'teki günlerimin hikâyesi ise daha uzun...³³

diyerek anlatmıştır.

Mehmet Fesa Bey'in uçuş eğitimi aldığı sırada Osmanlı Ordusu Fransa'dan, Deperdussin model iki adet tayyare satın almıştır. Bu tayyareler, 12 Mart 1912'de İstanbul'a getirilmiş ve Hasköy'deki Piri Paşa Ambarlarına konulmuştur. Tayyareler gelmesine karşın, bunları uçuracak personelin olmaması bir sorun olarak ön plana çıkmıştır. Bu kapsamda Mehmet Fesa ve Yusuf Kenan Beylerin ivedi bir şekilde İstanbul'a gelmesi için 13 Mart 1912'de Paris'teki askerî ataşeliğe bir mesaj gönderilmiştir³⁴. Bu mesaj üzerine Paris'ten hareket eden Yüzbaşı Mehmet Fesa Bey ile Üsteğmen Yusuf Kenan Beyler, 1 Nisan 1912'de İstanbul'a dönmüştür³⁵.

Yüzbaşı Mehmet Fesa ve Üsteğmen Yusuf Kenan Beyler İstanbul'a döndükten sonra, Fransa'dan satın alınan iki tayyare kendilerine teslim edilmiştir. Bu sırada Erkân-ı Harbiye Dairesi ile Harbiye Nezareti'nin teklifi ve Osmanlı hükûmetinin kararı ile İstanbul Yeşilköy'de bir Tayyare Mektebi yapımına başlanmıştır. Bu mektebin inşa çalışmaları devam ederken Mehmet Fesa ve Yusuf Kenan Beylerin teslim aldığı tayyareler, Yeşilköy'e taşınmıştır³⁶. Aynı dönemde Yeşilköy'de kısa süre içerisinde uçuşlar için bir hava meydanı ve hangar yapılmıştır³⁷.

Yeşilköy'de Tayyare Mektebi inşaatı devam ederken dönemin padişahı V. Mehmet Reşad'ın cülus yıldönümünde hava gösterisi yapılması için bir karar alınmıştır. Bu karara karşın, Mehmet Fesa ve Yusuf Kenan Beylerin uçuş tecrübelerinin olmaması sebebiyle Fransa'dan bir pilot talebinde bulunulmuştur³⁸. Bu talep üzerine REP Fabrikası tarafından görevlendirilen Pilot Gordon Bell, REP model bir tayyare ile İstanbul'a gelmiştir. Pilot Gordon

33 Dalkılıç, **a.g.e.**, s.44.

34 Süreyya İlmen, **Türkiye'de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi**, Hilmi Kitabevi, Ankara 1947, s.23.

35 **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Arşivi**, Binbaşı Mehmet Fesa Evrensevi'nin Şahsi Dosyası, Dosya No: E-14. Aktaran: Kurt vd., **a.g.e.**, s.105.

36 Kurter, **a.g.e.**, s.86-87.

37 **ATASE**, BHK, K: 179, D: 92, F: 13.

38 Kansu vd., **a.g.e.**, s.125.

Bell Fransa'dan getirilen tayyare ile 26 Nisan 1912'de Sadrazam Mahmut Şevket Paşa ile maiyetinin önünde Yeşilköy'de bir uçuş gerçekleştirmiştir³⁹. Bu uçuş sonrasında Mehmet Fesa Bey tarafından da Deperdussin model tayyare ile aynı gün bir uçuş yapılmıştır. Böylece, Türk semalarında bir Türk pilotu tarafından ilk uçuş gerçekleştirilmiştir. Mehmet Fesa Bey'in Türk göklerinde gerçekleştirdiği bu ilk uçuş, günümüzde "Pilotlar Günü" olarak kutlanmaktadır⁴⁰. Padişahın cülus yıldönümü 27 Nisan 1912'de gerçekleştirilmiştir⁴¹. Ancak Mehmet Fesa Bey bu törende uçuş yapmamıştır.

Bu sırada Yeşilköy'de inşaatı devam eden Tayyare Mektebi, 3 Temmuz 1912'de açılmıştır⁴². Mektebin açıldığı dönemde 8 Ekim 1912'de Balkan Harbi başlamıştır. Birinci Balkan Harbi'ne Mehmet Fesa Bey, Osmanlı Başkomutanlık Vekâletinin 9 Ekim 1912 tarihli emri üzerine Teğmen Nuri, Teğmen Abdullah ve Üsteğmen Fethi Beyler ile birlikte bir REP ve Bleriot tayyaresiyle Rumeli'deki Batı Ordusunun emrinde görevlendirilmiştir⁴³. Mehmet Fesa Bey, Batı Ordusu'na Tayyare Müfrezesi Komutanı olarak katılmıştır⁴⁴.

Mehmet Fesa Bey kumandasında oluşturulan bu tayyare müfrezesi, İstanbul'dan Selanik'e, oradan da Köprülü'ye intikal etmiştir. Köprülü'de hazırlanan tayyarelerle bölgedeki düşman unsurları üzerinde birkaç keşif faaliyeti icra edilmiştir. Harp devam ederken 23-24 Ekim 1912'de meydana gelen Kumanova Muharebesi, Osmanlı kuvvetlerinin yenilgisi ile sonuçlanmıştır. Bunun üzerine Batı Ordusu Kumandanı Zeki Paşa'nın direktifi ile Mehmet Fesa Bey ve diğer havacılar, tayyarelerle birlikte Selânik'e gönderilmiştir. Türk havacılar Selanik'e intikal ettikten sonra burada birkaç uçuş yapmıştır. Ancak, ani gelişen düşman taarruzu üzerine Selanik Yunan işgaline uğramıştır. Selanik'in işgali üzerine Mehmet Fesa Bey ve diğer Türk

39 Zeynep Gülsen, "Havacılık Tarihinde Yeşilköy", **Türk Hava Kuvvetlerinin 100'üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu**, 8-10 Şubat 2011, Ayrıntı Basımevi, Ankara 2013, s.77.

40 Aydar, **a.g.e.**, s.26.

41 **Sabah Gazetesi**, 28 Nisan 1912, s.1; **Tanin Gazetesi**, 28 Nisan 1912, s.1.

42 Rifat Uçarol, **Hava Harp Okulu Tarihçesi**, Hava Harp Okulu Basımevi, İstanbul 1974, s.19-20.

43 Kürşad Karacagil, "Balkan Savaşları'nda Osmanlı Devleti'nde Havacılık Faaliyetleri", **Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi**, İstanbul 2012, S 200, s.73-78.

44 **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Arşivi**, Binbaşı Mehmet Fesa Evrensev'in Şahsi Dosyası, Dosya No: E-14. Aktaran: Kurt vd., **a.g.e.**, s.105.

havacılar, elde bulunan tayyare ve malzemeyi düşman eline geçmemesi için yakmıştır⁴⁵. Havacılardan Pilot Teğmen Abdullah Bey Yunanlara esir düşmüş, Mehmet Fesa Bey ve diğer havacılar ise bir yolunu bularak şehirde gizlenmiştir. Mehmet Fesa Bey ve havacılar, muhacir kabilelerini İzmir’e getirmek üzere Mısırlı Prens Ömer Tosun Paşa tarafından gönderilen gemilerden birine gizlice binmek kaydıyla yurda dönmüştür⁴⁶. Orhan Aydar tarafından kaleme Uçan Süvariler adlı eserde, Mehmet Fesa Bey ve Türk havacıların Selanik’te saklanma ve buradan kaçış süreci ayrıntılı bir şekilde aktarılmıştır. İlgili eserde bu olay:

“Müfrezeden Teğmen Abdullah’ı esir eden Yunanlar, Fesa ve arkadaşlarını ele geçiremiyordu. Yüzbaşı Fesa, dostu Cemiyet-i İslamiye azalarından Mahzenizade Adil Bey’in evinde bulunuyor ve kılığını değiştirerek, cemiyetin bürosunda eski İskân Müdürü ve Milletvekili Hacı Mehmet Bey’in de yardımıyla bir kâtip gibi çalışıyordu. Bir gün, buradan kaçmak için bulunmaz bir fırsat çıktı. Mısırlı Prens Ömer Tosun Paşa, Selanik’e sığınan muhacir kabilelerini alıp İzmir’e götürmek üzere bir vapur göndermişti. Dostları onu, bir Mısırlı kılığına sokarak Yunan neferlerinin gözü önünde vapura bindirdiler. Gözünde gözlük, başında uzun bir fes ile tıpkı bir Mısırlı gibi yarı Arapça yarı Türkçe konuşan tayyarecimizin hüviyetini bir tek Adil Bey’in yakın dostu olan İngiliz konsolosu biliyordu. Hareketten önce vapurun içi araştırılırken Fesa’nın gizlendiği kamara, Yunan askerlerine açılmamış ve orasının depo olduğu söylenilmişti. Böylece düşman elinden İzmir yoluyla kaçmaya muvaffak olan Fesa Bey, İstanbul’a dönmüştür. Fesa Bey’in ardından Fethi ve Nuri de böyle yapmışlardır⁴⁷.”

diyerek aktarılmıştır.

Yüzbaşı Mehmet Fesa Bey Selânik’ten döndükten sonra, 22 Şubat 1913’te Silivri kesiminde Bulgar birlikleri üzerinde Rasıt Erkân-ı Harp Yüzbaşı Kemal Bey ile birlikte iki saate yakın bir süre uçarak keşif faaliyetinde bulunmuştur. Bu uçuş sırasında Mehmet Fesa Bey’in kullandığı tayyare, yerden açılan

45 Kürşad Karacagil, “Balkan Harbi’nde Türk Havacılığı”, **Türk Hava Kuvvetlerinin 100’üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu**, 8-10 Şubat 2011, Ayrıntı Basımevi, Ankara 2013, s.116.

46 Mazlum Keyüsk, **Türk Havacılık Tarihi I (1912-1914)**, Hava Basımevi, Eskişehir 1951, s.76-81.

47 Aydar, **a.g.e.**, s.27.

piyade ateşi ile üç dört kurşun yarası almış, ama havacılara herhangi bir şey olmamıştır. Hava keşfi ile Bulgar birliklerinin durum ve vaziyeti tespit edilmiş ve durum komuta makamlarına iletilmiştir⁴⁸.

17 Mart 1913 tarihinde Pilot Yüzbaşı Mehmet Fesa ile Rasit Erkân-ı Harp Yüzbaşı Kemal Bey tarafından Çatalca üzerindeki Bulgar birlikleri üzerinde bir keşif gerçekleştirilmiştir. Bu keşif ile Çatalca üzerindeki Bulgar birliklerinin durum ve vaziyeti belirlenmiştir. 18 Mart 1913'te Mehmet Fesa Bey ile Rasit Yüzbaşı Kemal Bey birlikte düşman üzerinde bir uçuş daha gerçekleştirmiştir. Bu uçuş esnasında Süngü Köyü, Büyükçekmece ve Kara Murat Çiftliği civarında yer alan Bulgarlara ait mevziler, Kadıköy'ün yakınındaki düşman mevkiileri ile aynı bölgede bir alay belirlenmiştir. Uçuş sırasında Kadıköy üzerinde, Bulgar piyade ve topçusu tarafından tayyareye ateş edilmiştir⁴⁹. Bu önemli keşif üzerine 10'uncu Kolordu Komutanlığı tarafından, Başkumandanlık Vekâletine gönderilen bir yazıyla Pilot Yüzbaşı Mehmet Fesa Bey'in 10 lira nakdi bedel ile ödüllendirilmesi talep edilmiştir⁵⁰. Başkumandanlık Vekâleti bu yazıya istinaden Osmanlı Harbiye Nezaretine gönderdiği bir yazıyla, havacıların hayatlarını tehlikeye attıkları ve diğer havacılara da örnek olması hasebiyle nakdi ödülün verilmesini istemiştir⁵¹. İlgili talep uygun görülmüş ve Pilot Yüzbaşı Mehmet Fesa Bey'e 10 lira ödül verilmiştir⁵².

Hava keşiflerinin devam ettiği bir dönemde 30 Mayıs 1913'te Avrupalı Devletlerin araya girmesi ile Osmanlı Devleti ile Balkan Devletleri arasında Londra Antlaşması yapılmıştır. Bu antlaşma ile Birinci Balkan Harbi sona ermiştir. Bu antlaşma ile Türk tarafı, Gelibolu hariç, Midye-Enez çizgisinin batısında bulunan tüm arazisini Balkanlardaki savaştığı ülkelere vermek zorunda kalmıştır⁵³. Ancak, gelişen süreç içerisinde Balkan Devletlerinin Osmanlı Devleti'nden aldığı toprakları aralarında paylaşamaması, 29 Haziran 1913'te İkinci Balkan Harbi'nin başlamasına neden olmuştur⁵⁴. İkinci Balkan

48 Aydar, **a.g.e.**, s.44.

49 **ATASE**, BHK, K: 174, D: 69, F: 1-2 (3:5).

50 **ATASE**, BHK, K: 178, D: 89, F: 7, 7-10.

51 **ATASE**, BHK, K: 178, D: 89, F: 7-1.

52 Kansu vd., **a.g.e.**, s. 135-136.

53 Fahir Armaoğlu, **19. Yüzyıl Siyasi Tarihi 1789-1914**, 2. Baskı, TTK, Ankara 1999, s.343.

54 Ali Fuat Türkgeldi, **Görüp İştiklerim**, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1984, s.105.

Harbi'nin başlaması üzerine Osmanlı Devleti, Edirne ve Kırklareli'yi geri almak için 13 Temmuz 1913'te ileri harekâta başlamıştır⁵⁵. Bu kapsamda Pilot Yüzbaşı Mehmet Fesa Bey de ordunun harekâtına havadan destek vermiştir. Osmanlı havacılarından bu harekâta sol kanatta Teğmen Nuri Bey REP model tayyare ile Üsteğmen Fethi ile Yüzbaşı Kemal Beyler ise Mars model bir tayyare ile katılmıştır. Buna karşılık, Yüzbaşı Mehmet Fesa Bey Bristol model tayyare ile sağ kanatta harekâta destek vermiştir. Harekâta iştirak eden havacıların Müfreze Komutanlığını Yüzbaşı Mehmet Fesa Bey gerçekleştirmiştir⁵⁶.

17 Temmuz 1913'te iki tayyare Yeşilköy'den havalanmış ancak geri dönemeyerek, Çorlu'ya inmiş ve geceyi burada geçirmiştir. Çorlu'dan Babaeski'ye gitmesi öngörülen tayyareler, yeterli miktarda benzin olmaması ve havanın uygun olmaması sebebiyle hareket edememiştir⁵⁷. Bu sırada Osmanlı Ordusunun ileri harekâtı ile Edirne, Bulgarlardan kurtarılmıştır⁵⁸. Edirne'nin kurtarılması üzerine Başkumandanlık Vekâleti, Harbiye Nezareti'ne gönderdiği bir yazı ile harbe iştirak eden Yüzbaşı Mehmet Fesa, Alman Tayyareci Scherff, Üsteğmen Fethi, Yüzbaşı Salim, Teğmen Fazıl, Yüzbaşı Refik ve Teğmen Nuri Beylere, ilave birer maaş verilmesi için teklifte bulunmuştur⁵⁹.

26 Temmuz 1913'te Yüzbaşı Mehmet Fesa Bey, Bleriot tayyaresi ile Kırklareli'ye gelmiştir⁶⁰. İlgili günde Edirne'den Erkân-ı Harp Yüzbaşı Kemal Bey tarafından, Başkumandanlık Vekâletine gönderilen yazıda; hava muhalefeti ve benzin yokluğundan dört gündür uçulamadığı bildirilmiştir. Ayrıca, rüzgârın şiddetinden açıkta kalan tayyarelerden birinin tellerinin koptuğu, tayyare ile iş görülebilmesi için hangar ve yedek edevatın bir an önce otomobil ile buraya sevkinin lazım olduğu belirtilmiştir. İlaveten Pilot Teğmen Nuri Bey'in uçağı için benzin ve makinist gönderilmesi istenmiştir⁶¹.

55 Sezai Özataş, Şenol Koçan, "II. Balkan Savaşı'nda Doğu Trakya'nın Bulgar İşgalinden Kurtarılması", *HUMANITAS-Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi*, C 11, S INCSOS VIII Özel Sayısı, s.280.

56 Aydar, *a.g.e.*, s.117.

57 Karacagil, *a.g.m.*, s.87.

58 Hikmet Süer, *Balkan Harbi Şark Ordusu İkinci Çatalca Muharebesi ve Şarköy Çıkarması*, Genelkurmay ATASE Yayınları, Ankara 1981, s.418-419.

59 ATASE, BHK, K: 178, D: 89, F: 7-1 (2:7).

60 Kurter, *a.g.e.*, s.164-169., Keyüsk, *a.g.e.*, s.116-117.

61 ATASE, BHK, K: 177, D: 83, F: 6-11.

Aynı gün Tayyare Mektebi Müdürü Binbaşı Veli Bey tarafından Babaeski’de Karargâhı Umumi İkinci Şube Müdüriyetine gönderilen yazıda İstanbul’da tayyare benzini bulunmadığı bildirilmiştir⁶². İlgili gelişmeler havacıların zor şartlar altında görev yapmaya çalıştığını göstermektedir.

Edirne’nin kurtarılmasından sonra Mehmet Fesa Bey’in içinde bulunduğu Türk havacılar tarafından hava keşif faaliyetleri devam etmiştir. Bu kapsamda 2 Ağustos 1913’te Yüzbaşı Mehmet Fesa Bey, cephe üzerinde bir buçuk saat süren bir keşif uçuşu gerçekleştirmiştir. Bu keşifte, Cebeci İstasyonu’nda bir iki tabur kadar düşman kuvveti ve yüz kadar araba olduğu tespit edilmiştir. Keşfin devamında Büyüktatar Köyü ve civarında herhangi bir düşman kuvvetine rastlanmamıştır⁶³.

Osmanlı Devleti’nin Rumeli’deki harekâtı devam ederken 10 Ağustos 1913’te, Balkan ülkeleri kendi aralarında yaptığı Bükreş Antlaşması’yla aralarındaki savaşı bitirmiştir⁶⁴. Osmanlı Devleti de Bulgaristan, Yunanistan ve daha sonra Sırbistan ile yaptığı antlaşmalarla harbe son vermiştir⁶⁵. Böylece Mehmet Fesa Bey ve Türk havacıları için İkinci Balkan Harbi’ndeki harekât safhası sona ermiştir.

Balkan Harbi’nden sonra Yüzbaşı Mehmet Fesa Bey, havacılık tarihindeki ilk kol uçuşuna öncülük etmiştir. Bu kapsamda 23 Kasım 1913’te Yüzbaşı Mehmet Fesa Bey rasıdı Baloncu Feyzi ile Üsteğmen Fethi rasıdı Makinist Aziz ve Üsteğmen Fazıl Bey de yalnız olmak üzere, üçlü bir kol hâlinde Yeşilköy’den Edirne’ye uçmuştur. Bu uçuş bir saat kırk dokuz dakika sürmüştür. Filo Komutanı Yüzbaşı Mehmet Fesa Bey liderliğinde yapılan bu uçuş, diğer tayyarelerin kendisini takip etmesi ile gerçekleştirilmiştir. Uçuş sırasında karşılaşılan sise rağmen, Mehmet Fesa Bey’in tecrübesi ile havacılar herhangi bir problemle karşılaşmamıştır⁶⁶. Orhan Aydar tarafından kaleme

62 ATASE, BHK, K: 177, D: 83, F: 6-12.

63 ATASE, BHK, K: 174, D: 69, F: 1-16.

64 Armaoğlu, a.g.e., s.346.

65 Feyza Kurnaz Şahin, “I. Dünya Savaşı Sırasında Sırbistan İle Osmanlı Devleti Arasında Yaşanan Tabiiyet Sorunlarına Dair Bazı Tespitler”, *Atatürk Üniversitesi Türkiye Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, TAED-65, Mayıs 2019, s.364.

66 Orhan Köksal, *Türk Askerî Havacılığının Kuruluş Sürecinde Hava Harp Araçlarının Temini (1911-1914)*, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Yeditepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, İstanbul 2023, s.92-94.

alınan Uçan Süvariler adlı eserde Mehmet Fesa Bey önderliğinde Edirne'ye gelen filonun uçuşu şöyle aktarılmaktadır:

“Çorlu hizalarından Edirne'ye kadar kesif bir sis tabakası üzerinde zeminden hiçbir şey görmeden uçuldu. Edirne'ye yaklaşılnca Selimiye'nin ince minareleri göründü. Toplanan filo, bir dönüş yaparak güzel bir geçişle şehri selamladı. Sonra Tunca ve hastaneyi geçerek kışla meydanına doğru yöneldi. Meydan, talime çıkmış askerlerle dolu idi ve bunlar ömürlerinde ilk defa tayyare görüyorlardı. En öndeki tayyarenin gaz keserek üzerlerine doğru alçaldığını gördükleri halde hiç kimsenin aklına, meydanı boşaltmak gelmiyordu. Bu yüzden Filo Komutanı Pilot Yüzbaşı Fesa Bey, çok zor bir duruma düşmüş ve birçok defalar meydan üzerinde dönmek mecburiyetinde kalmıştı. Bunun arkasından gelmekte ve meydan üzerinde geniş daireler çizmekte olan Pilot Fethi ve Pilot Fazıl'ın tayyareleri de turlarını bitirmiş, inişe geçmeye hazırlanmıştı. Böyle bir durumda kendileri ile beraber birkaç asker hayatını kaybedebilirdi. Bu anda Filo Komutanı Yüzbaşı Fesa Bey'in maharet ve soğukkanlılığı imdada yetişti. Yüzbaşı Fesa, askerlerin toplanmasına ve tayyarelere karşı koşuşmalarına mani olmak için hastane taraflarına gidiyormuş ve buralardan uzaklaşıyormuş gibi yapacak ve sonra da asker o tarafa koşunca, birdenbire dönerek tayyarenin başını meydana verecekti. Ve öyle yaptı. Tayyare sanki önünde yükselen talimhane duvarlarını görmemiş gibi yere kondu ve sonra tekerlek hızını almadan pilot birdenbire tayyaresinin başını geriye çevirdi. Böyle yapmasa idi, on metre ilerisindeki duvarlara çarpacak ve tayyaresini kıracaktı. Neticede başarılı bir iniş sonrasında coşkuyla karşılanan havacılar, aynı gün içerisinde Edirne'den kalkarak bu kez iki saat yirmi dakika sonra Yeşilköy'e inmiştir⁶⁷.”

Böylece Mehmet Fesa Bey liderliğindeki havacılar tarafından Türk havacılık tarihindeki ilk uzun mesafeli kol uçuşu icra edilmiştir.

II. Birinci Dünya Harbi'nden Ölümüne Kadar Hayatı

28 Temmuz 1914'de Birinci Dünya Harbi başlamıştır. Osmanlı Devleti, savaşın başında tarafsızlığını ilan etmiş ancak daha sonra Almanya'dan alındığı ilan edilen Yavuz ile Midilli isimli harp gemilerinin, Rusya'nın

67 Aydar, a.g.e., s.54.

Karadeniz'deki şehirlerini vurması üzerine 1 Kasım 1914'te harbe katılmıştır. Rus kuvvetlerinin harp ilanına bağlı olarak, Kafkas Cephesi'nde muharebeler başlamıştır. Osmanlı Başkumandanlık Vekâleti bu cephede vazifelendirdiği 3'üncü Ordu ile harbe şekil vermiştir. Muharebelerin başladığı sırada Osmanlı 3'üncü Ordusu hava keşif görevlerinde kullanılmak üzere tayyare ve pilot görevlendirilmesini istemiştir. Bunun üzerine Osmanlı Başkumandanlık Vekâleti, iki tayyare ile iki pilottan oluşan bir tayyare müfrezesini hazırlayarak 5-6 Kasım 1914 gecesi İstanbul'dan bir gemi ile yola çıkarmıştır⁶⁸. Üç gemiden oluşan konvoy, 6-7 Kasım 1914 gecesi Rus harp gemilerinin saldırısı ile batmıştır. Bu sırada tayyare müfrezesinin pilotları olan Yüzbaşı Fesâ ile Yüzbaşı Salim (İlkuçan) Beyler, Ruslara esir düşerek, Sibirya'daki esir kamplarına gönderilmiştir⁶⁹. Mehmet Fesa ve Salim Bey, Rusya'daki esir kamplarında yaklaşık altı yıl yokluk ve sefalet içinde kurtulmayı beklemiştir⁷⁰. Mehmet Fesa Bey, Sibirya'daki esir kampında iken bölgenin ağır hava şartlarına çözüm bulmak amacıyla çeşitli çözüm yolları aramıştır. Bu kapsamda kendisi, kampa gönderilen yardım malzemelerinin sarıldığı Amerikan bezi torbalardan, gömlek ve pantolon dikerek buradaki arkadaşlarının hayatını kolaylaştırmaya çalışmıştır. Böylece, Sibirya'nın soğuşuna kısmen çözüm üretmiştir⁷¹.

Mehmet Fesa Bey Rusya'da esir iken, Ekim 1917'de meydana gelen bir devrim sonucu ülkede iktidarı Bolşevikler ele geçirmiştir⁷². İktidar değişmesine karşın Mehmet Fesa Bey'in esareti devam etmiştir. Bu sırada Osmanlı Devleti, İtilaf Devletleri ile yaptığı Mondros Mütarekesi ile savaştan çekilmiştir⁷³. Bu durum ülke topraklarının işgaline ve Millî Mücadelenin başlamasına

68 Erhan Keleşoğlu, “Kafkas Cephesi'nde Hava Harekâtı”, **Türk Hava Kuvvetlerinin 100'üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu**, 8-10 Şubat 2011, Ayrıntı Basımevi, Ankara 2013, s.188.

69 Kurter, **a.g.e.**, Cilt 5, s.475.

70 **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Arşivi**, Binbaşı Mehmet Fesa Evrensev'in Şahsi Dosyası, Dosya No: E-14. Aktaran: Kurt vd., **a.g.e.**, s.105.

71 Dalkılıç, **a.g.e.**, s.43.

72 Erdal Korkmaz, Deniz Kurt, “Türk Devriminin Egemenliğin Değişimi Açısından Fransız ve Rus Devrimleriyle Mukayesesi”, **TBMM'nin Açılışının 100. Yılı: Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Türkiye'de Demokrasi Uluslararası Sempozyumu**, 12-13 Mart 2020, Edirne, Cilt I, AAM Yayınları, Ankara 2021, s.328-339.

73 Niyazi Berkes, **Türkiye'de Çağdaşlaşma**, Yay. Haz. Ahmet Kuyaş, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2002, s.478.

zemin hazırlamıştır⁷⁴. Mustafa Kemal (Atatürk) Paşa'nın Samsun'a çıkışı ile teşkilatlanan Millî Mücadele hareketi, yayımlanan genelgeler ve yapılan kongreler ile kurumsal bir yapıya dönüşmüştür⁷⁵.

Türk İstiklâl Mücadelesinin kurumsallaşmasına giden yoldaki en önemli adımlardan biri Büyük Millet Meclisinin açılışı olmuştur. Büyük Millet Meclisi Hükûmeti kurulduğu andan itibaren ulusal ve uluslararası arenada Türk Milletinin sesi olmuş ve yaptığı adım ve atılımlarla bağımsızlık yolunda önemli adımlar atmıştır⁷⁶. Bu sürecin bir yansıması olarak Sovyet Rus Hükûmeti ile irtibat kurulmuş ve bu ülkeden işgalci güçlere karşı verilen mücadele konusunda destek aranmıştır⁷⁷.

TBMM'nin kurulduğu sırada Sovyet Rus Hükûmeti ile arasında dostluk ilişkileri kurulmasına karşın, esirlerin serbest bırakılmasına ilişkin bir anlaşma imzalanmamıştır⁷⁸. Bununla beraber Bolşeviklerin iktidara gelmesinden sonra, kamplardaki denetim gevşemiştir. Bunu fırsat bilen havacı subaylar kaldıkları kamplardan firar ederek, Türkiye'ye dönme çareleri aramaya başlamıştır. Bu arayış esnasında Fesâ Bey, Sibirya'daki kamptan kaçmıştır. Kendisi kamptan kaçtıktan sonra, yük trenlerinin altında ayakları ve kolları ile demirlere tutunmak suretiyle bölgeden uzaklaşmıştır. Kaçış sırasında Mehmet Fesa Bey, zaman zaman dilenerek, ağır ve meşakkatli bir yolculuğun ardından Moskova'ya ulaşmıştır. Mehmet Fesa Bey Moskova'ya ulaştıktan sonra, burada ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla dilencilik yapmak zorunda kalmıştır. Kendisi Kızıl Meydan'da dilencilik yaparken, tesadüf eseri orada bulunan Halil (Kut) Paşa başkanlığındaki Türk heyetine rastlamıştır⁷⁹.

Mehmet Fesa Bey anılarında bu olayı;

74 Yaşar Özüçetin, "Millî Mücadele İçerisinde 19 Mayıs 1919", **Gazi Üniversitesi Kırşehir Eğitim Fakültesi Dergisi**, C 5, S 2, 2004, s.65-68.

75 Necdet Aysal, "Kurtuluş Savaşı'nda Bir Kadın Örgütü: Sivas Anadolu Kadınları Müdafaa-i Vatan Cemiyeti: Geçmişten Günümüze Şehir ve Kadın", **Geçmişten Günümüze Şehir ve Kadın**, Cilt II, Ed. Prof. Dr. Osman Köse, Canik Belediyesi Kültür Yayınları, Samsun 2016, s.941- 948.

76 Ufuk Erdem, "Türkiye Büyük Millet Meclisinin Açılma Süreci ve Meclisin Açılış Günü (23 Nisan 1920)", **Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, C 31, S 2, 2021, s.1055-1060.

77 İhsan Çolak, "Moskova Antlaşmasına Giden Yol: Millî Mücadele Dönemi TBMM Bolşevik İlişkileri", **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**, C 17, S 49, 2001, s.27-34.

78 Kurter, **a.g.e.**, Cilt 5, s.476.

79 Dalkılıç, **a.g.e.**, s.44.

“Gözlerime inanamadım. Hayal görüyorum sandım. Kıyafetleri Türktü. Başlarında kalpakları vardı. Kendimi çimdikledim. Canımın yanmasından hayal görmediğimi anladım. Onlara koştum. Paşanın atının üzengisini tutarak konuşmaya başladım. Ancak askerler, bana engel olmaya çalıştılar. Bu sırada Heyet Başkanı Halil Paşa, Türk olduğumu ve ismimi duyunca kendimi tanıtmaya fırsatı doğdu. Paşa, böyle bir şey olamaz. Biz sizin öldüğünüzü sanıyorduk diye şaşırarak, derin bir üzüntüyle başımdan geçenleri dinledi ve bu çocuğu götürün, saçını sakalını kesin, banyo yapsın. Temiz bir elbise giydiren ve karnını doyurun. Yarın da bana getirin talimatını verdi. Ben böylece üç hafta boyunca Moskova’da bu heyete sekreterlik yaptım. O esnada, ülkemize gönderilecek emanetler söz konusu oldu. Ben de paşanın karşısına çıkarak, Kırım’a kadar gidebilirim, bir taka ile Karadeniz kıyılarına çıkabileceğimi belirttim. Bana güvenin, ben kendime güveniyorum, çünkü ben yekenciyim dedim. Sonunda ikna oldular ve kurye olarak verilen emanetlerle birlikte Kırım’dan çok küçük bir takaya binerek, tek başıma azgın Karadeniz’i kuzeyden güneye geçip, Trabzon sahillerine ulaşmayı başardım⁸⁰.”

diyerek anlatmıştır.

Türk heyetinin yardım ve desteği ile beş yıl sekiz ay sonra Mehmet Fesa Bey, Karadeniz üzerinden Anadolu’ya dönmüş ve 14 Haziran 1920 günü Trabzon limanına ayak basmıştır⁸¹. Mehmet Fesa Bey yurda döndükten sonra bir hafta Trabzon’da misafir edilmiştir⁸². Ardından Mehmet Fesa Bey, o sırada Ermenilerle savaş durumu söz konusu olduğu için Hasankale’de konuşlanmış bulunan Doğu Cephesi Kumandanlığında vazifelendirilmiştir. Hemen hemen aynı dönemlerde yurda dönmüş bulunan Salim Bey ise asli sınıfı olan topçulukta görev almış ve 24’üncü Tümen Kumandanlığının Topçu Alayında çalışmaya başlamıştır. Böylece her iki havacı subay, uzun bir ayrılık dönemi sonunda döndükleri yurtlarında, ilk intibak dönemlerini bu görevlerde geçirmiştir⁸³.

80 Dalkılıç, **a.g.e.**, s.44.

81 Kurter, **a.g.e.**, Cilt 5, s.476.

82 Hava Kuvvetleri Komutanlığı, **Ufukların Ötesindekiler**, Hava Basımevi, Eskişehir 1967, s.49.

83 Kurter, **a.g.e.**, Cilt 5, s.476.

Mehmet Fesa Bey Millî Mücadele sırasında, 14 Haziran 1920 ile 9 Ağustos 1922 tarihleri arasında Doğu Cephesi Karargâhı emrinde, Hava Fenni Kısım Amirliği, Sanayi Takımları Kumandanlığı, Tercüme Kısım Müdürlüğünde görevlendirilmiştir. 9 Ağustos 1922’de Batı Cephesi’ne atanmıştır⁸⁴. Bu atama sonrasında Büyük Taarruz’a katılmış ve Yunanların Anadolu’dan atılmasında görev almıştır. Böylece, Türk bağımsızlık savaşının kazanılmasında etkili olmuştur⁸⁵.

Mehmet Fesa Bey, Yunanların Anadolu’dan atılmasından sonra İzmir’de faaliyet gösteren Hava Kuvvetleri Müfettişliğinde görev almıştır. Bu kapsamda kendisi 1’inci ve 2’nci Şube Müdürlüğü ile Seydiköy’de Hava Okulu Müdürlüğü vazifelerinde bulunmuştur. Seydiköy’deki görevi esnasında öğretmen pilot olarak görev almış ve yeni havacılar yetiştirilmesinde etkili olmuştur. Mehmet Fesa Bey, 1923 yılında tayyare alımı için oluşturulan komisyonda görevlendirilmiştir. Bu komisyon ile birlikte Avrupa ülkelerine giderek, yeni tayyareler alınmasında vazife almıştır⁸⁶. Binbaşı Mehmet Fesa Bey Avrupa’dan dönüştü, sağlık sorunları sebebiyle emeklilik talebinde bulunmuştur. Bu talebin uygun görülmesi üzerine 47 yaşında iken, 18 Kasım 1925’te emekliye ayrılmıştır⁸⁷.

Emekli olduktan sonra, 1929-1939 yılları arasında Hava Müsteşarlığı Mütercimliğinde ve Devlet Hava Yollarının ilk teşekkülünde müdür olarak çalışmıştır. 1939 ile 1950 yılları arasında ise Türk Hava Kurumunun Etimesgut Tayyare Fabrikası Mütercimliğinde görev almıştır. Bu görevi esnasında, Etimesgut Tayyare Fabrikası’nda çalışan Polonyalı mühendis ve SSCB’den kaçan Türk asıllı teknisyenler ile kurumu ziyaret eden yabancı heyetlere tercümanlık yapmıştır⁸⁸. Mütercimlik yapmasında Fransızca, Rumca ve Rusça bilmesinin büyük bir etkisi olmuştur⁸⁹. Yabancı dil bilmesi, Türk Hava

84 **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Arşivi**, Binbaşı Mehmet Fesa Evrensev’in Şahsi Dosyası, Dosya No: E-14. Aktaran: Kurt vd., **a.g.e.**, s.105.

85 Hava Kuvvetleri Komutanlığı, **Ufukların Ötesindekiler**, Hava Basımevi, Eskişehir 1967, s.49.

86 Dalkılıç, **a.g.e.**, s.44.

87 **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Arşivi**, Binbaşı Mehmet Fesa Evrensev’in Şahsi Dosyası, Dosya No: E-14. Aktaran: Kurt vd., **a.g.e.**, s.105.

88 Dalkılıç, **a.g.e.**, s.44.

89 Adıgüzel, **a.g.e.**, s.43.

Kurumunun birçok yazışmasının Mehmet Fesa Bey tarafından icra edilmesine etki etmiştir⁹⁰.

Mehmet Fesa Bey Türk Hava Kurumunda görev yaptığı 1943 yılı içerisinde, esarete kaldığı yılların etkisi ile sağlığının iyice bozulması sebebiyle Heybeli Sanatoryumunda üç ay akciğer tüberkülozu tedavisi görmüştür. Ardından Mehmet Fesa Bey, buradaki tedavisinin tam sonuç vermemesi üzerine askerî hastaneye kaldırılmıştır. Kendisi 15 Eylül 1947’de halsizlik, çabuk yorulma ve öksürük şikâyetiyle hava değişimine gönderilmiştir. Bu sırada yaş haddinden dolayı kurumdan ayrılmıştır⁹¹. Mehmet Fesa Bey, 10 Nisan 1948’de Orhan Aydar’a gönderdiği bir mektupla Türk havacılığının 1911-1914 yılları arasındaki ilk faaliyet dönemine ait yaşadıklarını ve geleceğe ilişkin temennilerini belirtmiştir. Bu mektubunda Mehmet Fesa Bey,

“İstedim ki gençler, o devrin 30 beygirlik derme çatma kanatları üstünde başarı için nasıl mücadele ettiğimizi bilsinler. Yarın güzel yurdumuzu göklerde korumak gibi seçme ve özenilecek bir meslek ve vazifenin kahramanı olacak Türk yavrularına, o devrin en eski ve yaşlı bir tayyarecisi sıfatı ile içten gelen bir arzu ve emel ile dün ve bugünü canlandırmaya çalıştım. Hepsi de vatana yararlı ve vatanını kendileri ile iftihar edeceği kahramanlar olsunlar⁹².”

demiştir. Mektubun devamında Mehmet Fesa Bey,

“Eğer erken doğmamış olsaydım ben de mutlaka şimdi tayyareci olurum. Çünkü benim havacılığa girdiğim 1911 yılı uçaklarıyla bugünkü okul uçaklarını kıyaslayacak olursak diğerleri esasen kabil-i mukayese değildir. Şimdikilerin her türlü vesaitle mücehhez olduklarını ve benim üzerimde ders aldığım o devrin uçaklarının ise çocuk oyuncağından daha aşağı kaldıklarını görürüz. Bugün havacılığa girecek gençlere diyorum ki: Siz ileri ve üstün bir havacılık devrinde her türlü öğretim vasıtalarının tekemmül etmiş olduğu bir devirde hiç zahmet, korku, azap çekmeden yetişecek ve kimbilir ne muvaffakiyetleri kazasız, belasız elde edeceksiniz. Bugünkü imalat tarzı artık havada kanad kopartmıyor. Bugünkü motor havada tutuşmuyor. Bugünkü uçak havada yapılacak hataları hazmediyor ve öğrenciyi tam uçucu olarak

90 Dalkılıç, **a.g.e.**, s.44.

91 Dalkılıç, **a.g.e.**, s.44.

92 Aydar, **a.g.e.**, s.134.

yetiştiriyor. Böyle kolayca ve her kolaylığı kendi bünyesinde birleştirmiş vasıtalar varken havacılığı kendine bir meslek olarak seçemeyecek Türk gençleri yoktur. Sen ne suretle yetiştin diye bana sorarsanız, bugünkü vesaitе göre o zaman ki uçaklarla talim sisteminin arasındaki farkı düşünerek bize bir fedakârlık notu veriniz demeyeceğim; yalnız maruz kaldığımız müşkülata tesadüf etmeyeceğinizi o mukayeseden anlayacak ve belki bir bravo diyebileceksiniz. Henüz girmemiş olduğunuz bu meslek öğretimi hakkında burada sizlere ders vermek niyetinde değilim. Bu malumatı zaten öğretmenlerinizden alırsınız. Yalnız bizim zamanımızdaki tedrisat vesaitinin basitliği ile çekilen sıkıntılardan bahsedeceğim. Bugün başlangıç uçaklarımız 130 beygir takatinde motorlarla mücehhez olduğu halde o zaman ki okul uçaklarının ancak 36 beygirlik motorları vardı. Bugünkü uçaklarda öğretmenlerinizle beraber havaya çıkıp, yerde gördüğünüz dersleri havada tatbik ederken yaptığınız bir hatayı öğretmeniniz hemen tashih ediyor ve yapılan hata neticesinin vereceği bir kazadan sizi kurtarıyor ve bir daha o hatayı tekrar etmiyorsunuz. Hâlbuki o zamanlar yerde öğrenciye, uçağın başucunda, uçağı ve motoru nasıl kullanacağı öğretilir ve buyurunuz, diyerek uçağı bindirilirdi. Uçak hareket etmeden evvel motorun kuvvetini ayar etmek üzere öğretmen uzaktan gaz manivelasının ileri veya geri alınmasını eliyle işaret eder, sizi de Allah’a emanet ederdi. Aerodinamik denilen hava tesirati neticeleri ilmi henüz ortada yoktu. Bugün bu sayede aleti yani uçağı idare etmek müşkülâtı o fennin ilerlemesiyle artık ortadan kalkmış bulunmaktadır. Yapılmakta ve kullanılmakta olan okul uçakları bu hususlara karşı her vasıtaya sahip ve malik bulunmaktadır. İşte siz bu suretle kolay yetişecek kıymetli hava elamanları olacaksınız. Bizler çok çalışarak büyük yokluklar içinde güçlkle yetiştiğimiz için size ancak gıpta edebiliyoruz. Hepinize başarılar dileyerek sevgi ve takdirlerimle bu satırları makam-ı teşvikte bir hatıra olarak sunuyorum⁹³.”

ifadelerini kullanmıştır. Mehmet Fesa Bey’in açıklamaları, kendi dönemindeki havacılık eğitiminin çok zor şartlar altında icra edildiğini göstermektedir.

Mehmet Fesa Bey, Orhan Aydar’a gönderdiği mektuptan iki yıl sonra tekrar rahatsızlanarak İstanbul Askerî Sanatoryumuna kaldırılmıştır. Burada gördüğü uzun bir tedavi süreci sonucunda 9 Nisan 1951’de vefat etmiş ve İstanbul Karacaahmet Mezarlığı’na defnedilmiştir⁹⁴. Mehmet Fesa Bey hayatı

93 Aydar, a.g.e., s.135-136.

94 **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Arşivi**, Binbaşı Mehmet Fesa Evrensev’in Şahsi Dosyası,

boyunca gerçekleştirdiği başarılarından dolayı Gümüş Liyakat Madalyası, 5'inci Rütbeden Mecidi Nişanı, Hicaz Nişanı ve İstiklal Madalyası ile taltif edilmiştir⁹⁵. Mehmet Fesa Bey, iki kez evlenmiştir. İlk evliliğinden Mustafa ve Kemalettin adında iki oğlu olmuştur. İkinci evliliğini Hatice Sabiha Hanım ile yapmıştır. Bu evliliğinden de Perihan, Beyhan, İlhan ve Ayhan adında dört kız çocuğu olmuştur⁹⁶.

Dosya No: E-14. Aktaran: Kurt vd., **a.g.e.**, s.105.

95 **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Arşivi**, Binbaşı Mehmet Fesa Evrensev'in Şahsi Dosyası, Dosya No: E-14. Aktaran: Kurt vd., **a.g.e.**, s.105.

96 Adıgüzel, **a.g.e.**, 43.

SONUÇ

Sanayi İnkılâbı insanoğluna yeni kapılar açmış, bu kapsamda ilk motorlu uçak gökyüzü ile buluşmuştur. Uçakların icadı, beraberinde pilot ve bakımcı personel yetiştirilmesini zorunlu kılmıştır. Bu sürece ABD ve Fransa gibi Batılı ülkeler öncülük etmiştir. Batılı devletlerin havacılık alanındaki adım ve atılımları, Osmanlı Ordusunun dikkatini çekmiş ve ilk andan itibaren bu gelişmeler askerî ataşeler vasıtasıyla yakından takip edilmiştir.

Osmanlı Devleti, Batılı orduların envanterine 1909'dan itibaren girmeye başlayan bu yeni hava aracını temin etmek ve iki personelinin Avrupa'da bir ülkede pilot olarak yetiştirmek amacıyla 1911 yılında harekete geçmiştir. Bu süreç, yapılan sınav sonucu Süvari Yüzbaşı Mehmet Fesa ile Üsteğmen Yusuf Kenan Beylerin Fransa'ya pilotaj öğrenimine gönderilmesine zemin hazırlamıştır. İlgili pilot adayları Fransa'daki Bleriot Fabrikasının Uçuş Okulunda eğitim görmüştür. Eğitimini tamamlayarak pilotaj eğitimini bitiren Türk pilotlarından ilki Yüzbaşı Mehmet Fesa Bey olmuştur. Böylece Mehmet Fesa Bey, Türk Hava Kuvvetlerinin ve Türk havacılığının ilk pilotu olmuştur.

350

Mehmet Fesa Bey, Türk Hava Kuvvetlerinin bir numaralı pilot brövesi sahibi olarak 1912 yılında, Türk semalarındaki bir Türk tarafından yapılan ilk uçuşu gerçekleştirmiştir. Kendisi ayrıca, Türk Hava Kuvvetlerinin ilk öğretmen pilotu olmuş ve Yeşilköy'deki diğer pilot adaylarının yetişmesine katkı sağlamıştır. Mehmet Fesa Bey, 1912 yılında başlayan Balkan Harbi'nde görev almış, özellikle muharebelerin ikinci safhasında yaptığı keşiflerle, komuta makamlarının taltifini kazanmıştır.

Balkan Harbi'nden sonra Türk havacılığının filo halindeki kol uçuşuna da Mehmet Fesa Bey önderlik etmiştir. Kendisi Birinci Dünya Harbi'nin başında Kafkas Cephesi'nde görevlendirilmesine karşın, Rus savaş gemilerinin Mehmet Fesa Bey'i taşıyan gemiyi vurması üzerine esir düşmüştür. Mehmet Fesa Bey, yaklaşık altı yıl boyunca Sibiry'a da esarette kaldıktan sonra yurda dönmüş ve Millî Mücadeleye Doğu Cephesi Muharebelerine iştirak ederek katılım sağlamıştır. Ardından Büyük Taarruz öncesinde Batı Cephesi'nde görevlendirilmiştir. Millî Mücadeleden sonra binbaşı rütbesinde iken sağlık sorunları sebebi ile emekli olmuş, ardından da bir süre tercümanlık yapmıştır. Mehmet Fesa Bey, 1951 yılında hayatını kaybetmiştir.

Mehmet Fesa Bey yaptıkları ve başarıları ile Türk havacılık tarihine damga vurmuş ve adını gelecek nesillere altın harflerle kazımıştır. Karşısında

herhangi bir örnek yokken havacılığa heves etmesi ve bu süreçte gösterdiği başarı, onu havacılık manzumesinin önemli bir parçası yapmıştır. Balkan Harbi, Birinci Dünya Harbi ve ardından Türk İstiklal Harbi'ndeki hayatı onu havacılık tarihinin unutulmazları arasına sokmuştur. Ayrıca esaret evresinde yaşadıkları Mehmet Fesa Bey'i, asker kişi olarak simge bir şahsiyet haline getirmiştir. Bu açıklamalar ekseninde Mehmet Fesa Bey, ilk Türk pilotu, ilk Türk öğretmen pilot, ilk kol uçucusu gibi sıfatlarla Türk havacılık tarihinde yadsınamaz bir yer edinmiştir.

İntihal Taraması Plagiarism Detection	Bu makale intihal taramasından geçirildi. (https://intihal.net/) <i>This paper was checked for plagiarism. (https://intihal.net/)</i>
Etik Beyan Ethical Statement	Bu makalede Etik Kurul Onayı gerektiren bir çalışma bulunmamaktadır. <i>There is no study that would require the approval of the Ethical Committee in this article.</i>
Açık Erişim Lisansı Open Access License	Bu makale, Creative Commons Atıf-GayriTicari 4.0 Uluslararası Lisansı (CC BY-NC) ile lisanslanmıştır. <i>This work is licensed under Creative Commons AttributionNonCommercial 4.0 International License</i>

KAYNAKÇA

Adıgüzel, M.Bahattin, **Türk Havacılığında İz Bırakanlar**, Türk Hava Kurumu Kültür Yayınları, Ankara 2006.

Akca, Ayşe, “Dünyada Havacılığın Doğuşu”, **Türk Hava Kuvvetlerinin 100’üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu, 8-10 Şubat 2011**, Ayrıntı Basımevi, Ankara 2013, s.XIV-XVIII.

Anderton, David A., **History of U.S. Air Force**, New York Military Press, New York 1989.

Armaoğlu, Fahir, **19. Yüzyıl Siyasi Tarihi 1789-1914**, 2. Baskı, TTK, Ankara 1999.

Aydar, Orhan, **Uçan Süvariler**, Ulus Basımevi, Ankara 1948.

Aysal, Necdet, “Kurtuluş Savaşı’nda Bir Kadın Örgütü: Sivas Anadolu Kadınları Müdafaa-i Vatan Cemiyeti: Geçmişten Günümüze Şehir ve Kadın”, **Geçmişten Günümüze Şehir ve Kadın**, Ed. Prof. Dr. Osman Köse, Cilt II, Canik Belediyesi Kültür Yayınları, Samsun 2016, s.941-964.

Berkes, Niyazi, **Türkiye’de Çağdaşlaşma**, Yay. Haz. Ahmet Kuyaş, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2002.

Çolak, İhsan, “Moskova Antlaşmasına Giden Yol: Millî Mücadele Dönemi TBMM Bolşevik İlişkileri”, **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**, C 17, S 49, 2001, s.23-48.

Dalkılınç, Deniz, **Kanatlarımdaki Cesaret (Havacılık Tarihinden Notlar)**, Küçükçekmece Belediyesi Yayını, İstanbul 2021.

Erdem, Ufuk, “Türkiye Büyük Millet Meclisinin Açılma Süreci ve Meclisin Açılış Günü (23 Nisan 1920)”, **Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, C 31, S 2, 2021, s.1055-1068.

Green, Walter, **Flying Colors**, Salamander Books Ltd., Londra 1981.

Gülten, Zeynep, “Havacılık Tarihinde Yeşilköy”, **Türk Hava Kuvvetlerinin 100’üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu, 8-10 Şubat 2011**, Ayrıntı Basımevi, Ankara 2013, s.74-95.

Gündüz, Arif Emre, **Türk Kartallarının Doğuşu (Osmanlı’da Havacılığın Kısa Tarihi)**, 1. Baskı, Ketebe Yayınları, İstanbul Mayıs 2018.

Hava Kuvvetleri Komutanlığı Arşivi, Binbaşı Mehmet Fesa Evrensev'in Şahsi Dosyası, Dosya No: E-14.

Hava Kuvvetleri Komutanlığı, **Ufukların Ötesindekiler**, Hava Basımevi, Eskişehir 1967.

İlmen, Süreyya, **Türkiye’de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi**, Hilmi Kitabevi, Ankara 1947.

Kansu, Yavuz, Şensöz, Sermet, Öztuna, Yılmaz, **Havacılık Tarihinde Türkler**, Cilt I, Hava Basımevi, Ankara 2006.

Kapucu, Davud, **Osmanlı Devleti’nin Birinci Dünya Harbi’nde Hava Harp Gücü (1914-1918)**, Paradigma Akademi Yayınları, Çanakkale 2022.

Karacagil, Kürşad, “Balkan Harbi’nde Türk Havacılığı”, **Türk Hava Kuvvetlerinin 100’üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu**, 8-10 Şubat 2011, Ayrıntı Basımevi, Ankara 2013, s.111-123.

Karacagil, Kürşad, “Balkan Savaşları’nda Osmanlı Devleti’nde Havacılık Faaliyetleri”, **Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi**, S 200, İstanbul 2012, s.73-90.

Keleşoğlu, Erhan, “Kafkas Cephesi’nde Hava Harekâtı”, **Türk Hava Kuvvetlerinin 100’üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu**, 8-10 Şubat 2011, Ayrıntı Basımevi, Ankara 2013, s.188-197.

Keyüsk, Mazlum, **Türk Havacılık Tarihi I (1912-1914)**, Hava Basımevi, Eskişehir 1951.

Korkmaz, Erdal, Kurt, Deniz, “Türk Devriminin Egemenliğin Değişimi Açısından Fransız ve Rus Devrimleriyle Mukayesesi”, **TBMM’nin Açılışının 100. Yılı: Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Türkiye’de Demokrasi Uluslararası Sempozyumu, 12-13 Mart 2020 Edirne**, Cilt I, AAM Yayınları, Ankara 2021, s.313-365.

Köksal, Orhan, **Türk Askerî Havacılığının Kuruluş Sürecinde Hava Harp Araçlarının Temini (1911-1914)**, Yeditepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2023.

Kundakçı, Deniz, Kavaklı, Sibel, “Türk Havacılığının Gelişiminde Uğrak Noktaları: Hava Sefinesinden Tayyareye, 20. Yüzyıl Başlarında Bir Yolculuk (1909-1914)”, **Türk Hava Kuvvetlerinin 100’üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu, 8-10 Şubat 2011**, Ayrıntı Basımevi, Ankara 2013, s.57-73.

Kural, Fethi, **Kuruluş Yıllarında Türk Askerî Havacılığı Belgeleri (1909-1913)**, Hava Basımevi, Ankara 1975.

Kurt, Deniz, Korkmaz, Erdal, “Yeni Arşiv Belgeleri Işığında Türk Askerî Havacılığının Doğuşu (1911-1912)”, **Savunma Bilimleri Dergisi**, C 17, S 2, Kasım 2018, s.207-251.

Kurt, Deniz, Korkmaz, Erdal, **Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri (Harekât ve Teşkilatlanma Tarihi 1911-1922)**, Cilt I, Hava Basımevi, Ankara 2020.

Kurt, Deniz, Pehlivan, Yavuz, Korkmaz, Erdal, Bayar, Zeynep, **Türk İstiklal Harbi’ne Katılan Havacılar**, Cilt II, Hava Basımevi, Ankara 2021.

Kurter, Ajun, **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1910-1914)**, Cilt I, Hava Basımevi, Ankara 2006.

Millî Savunma Bakanlığı Arşiv ve Askerî Tarih Daire Başkanlığı (Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı) Arşivi (ATASE), BHK, K: 179, D: 92, F: 13.

Millî Savunma Bakanlığı Arşiv ve Askerî Tarih Daire Başkanlığı (Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı) Arşivi (ATASE), BHK, K: 178, D: 89, F: 7-1.

Millî Savunma Bakanlığı Arşiv ve Askerî Tarih Daire Başkanlığı (Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı) Arşivi (ATASE), BHK, K: 178, D: 89, F: 7-1 (2:7).

Millî Savunma Bakanlığı Arşiv ve Askerî Tarih Daire Başkanlığı (Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı) Arşivi (ATASE), BHK, K: 174, D: 69, F: 1-16.

Millî Savunma Bakanlığı Arşiv ve Askerî Tarih Daire Başkanlığı (Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı) Arşivi (ATASE), BHK, K: 174, D: 69, F: 1-2 (3:5).

Millî Savunma Bakanlığı Arşiv ve Askerî Tarih Daire Başkanlığı (Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı) Arşivi (ATASE), BHK, K: 328, D: 2319, F: 2-15.

Millî Savunma Bakanlığı Arşiv ve Askerî Tarih Daire Başkanlığı (Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı) Arşivi (ATASE), BHK, K: 328, D: 2319, F: 2-19.

Millî Savunma Bakanlığı Arşiv ve Askerî Tarih Daire Başkanlığı (Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı) Arşivi (ATASE), BHK, K: 328, D: 2319, F: 2-22.

Millî Savunma Bakanlığı Arşiv ve Askerî Tarih Daire Başkanlığı (Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı) Arşivi (ATASE), BHK, K: 328, D: 2319, F: 2-23.

Millî Savunma Bakanlığı Arşiv ve Askerî Tarih Daire Başkanlığı (Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı) Arşivi (ATASE), BHK, K: 328, D: 2319, F: 2-23, 2-24.

Millî Savunma Bakanlığı Arşiv ve Askerî Tarih Daire Başkanlığı (Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı) Arşivi (ATASE), BHK, K: 328, D: 2319, F: 2-25.

Millî Savunma Bakanlığı Arşiv ve Askerî Tarih Daire Başkanlığı (Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı) Arşivi (ATASE), BHK, K: 178, D: 89, F: 7-5.

Millî Savunma Bakanlığı Arşiv ve Askerî Tarih Daire Başkanlığı (Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı) Arşivi (ATASE), BHK, K: 3, D: 13, F: 5-17, 5-17a.

Millî Savunma Bakanlığı Arşiv ve Askerî Tarih Daire Başkanlığı (Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı) Arşivi (ATASE), BHK, K: 328, D: 2319, F: 2-10.

Millî Savunma Bakanlığı Arşiv ve Askerî Tarih Daire Başkanlığı (Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı) Arşivi (ATASE), BHK, K: 178, D: 89, F: 7, 7-10.

Millî Savunma Bakanlığı Arşiv ve Askerî Tarih Daire Başkanlığı (Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı) Arşivi (ATASE), BHK, K: 177, D: 83, F: 6-11.

Millî Savunma Bakanlığı Arşiv ve Askerî Tarih Daire Başkanlığı (Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı) Arşivi (ATASE), BHK, K: 177, D: 83, F: 6-12.

Okyar, Fethi, Üç Devirde Bir Adam, Tercüman Yayınları, İstanbul 1980.

Önder, Mehmet, “Atatürk Fransa-Picardie Manevralarında”, **Erdem Dergisi**, C 11, S 32, 1998, s.527-532.

Özkurt, Fatih, **Gazi Mustafa Kemal Askerî Manevra ve Tatbikatlar (1909-1938)**, Genelkurmay Basımevi, Ankara 2017.

Öztaş, Sezai, Koçan, Şenol, “II. Balkan Savaşı’nda Doğu Trakya’nın Bulgar İşgalinden Kurtarılması”, **HUMANITAS-Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi**, C 11, S INCSOS VIII Özel Sayısı, s.273-297.

Özüçetin, Yaşar, “Millî Mücadele İçerisinde 19 Mayıs 1919”, **Gazi Üniversitesi Kırşehir Eğitim Fakültesi Dergisi**, C 5, S 2, 2004, s.65-74.

Petit, Edmond, **Historie Mondiale De L’Avition**, Editions Hachette, Paris 1967.

Sabah Gazetesi, 28 Nisan 1912.

Süer, Hikmet, **Balkan Harbi Şark Ordusu İkinci Çatalca Muharebesi ve Şarköy Çıkarması**, Genelkurmay ATASE Yayınları, Ankara 1981.

Şahin, Feyza Kurnaz, “I. Dünya Savaşı Sırasında Sırbistan ile Osmanlı Devleti Arasında Yaşanan Tabiiyet Sorunlarına Dair Bazı Tespitler”, **Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi**, TAED-65, Mayıs 2019, s.363-379.

Tanin Gazetesi, 28 Nisan 1912.

Türkgeldi, Ali Fuat, **Görüp İşittiklerim**, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1984.

Türkmen, Zekeriya, “Türkiye’de Havacılık Teşkilatının Kuruluşunda Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa ve Döneminde Gerçekleştirilen Faaliyetlere Bir Bakış”, **Türk Hava Kuvvetlerinin 100’üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu, 8-10 Şubat 2011**, Ayrıntı Basımevi, Ankara 2013, s.28-56.

Uçarol, Rifat, **Hava Harp Okulu Tarihçesi**, Hava Harp Okulu Basımevi, İstanbul 1974.

Vagnini, Alessandro, “İtalyan-Türk Savaşı’nda İtalyan Hava Kuvvetleri: Uzun Süreli Bir Geleneğin İlk Adımı”, **Türk Hava Kuvvetlerinin 100’üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu, 8-10 Şubat 2011**, Ayrıntı Basımevi, Ankara 2013, s.100-110.

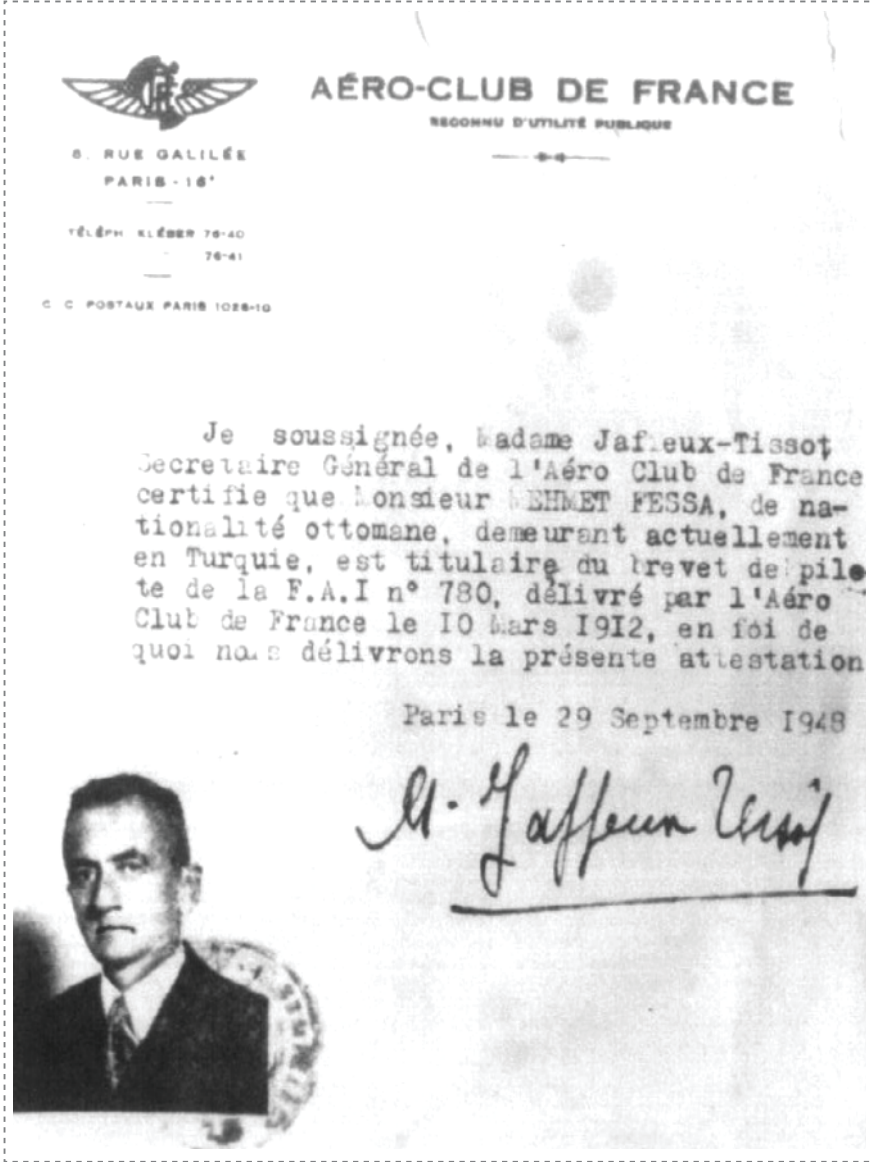
EKLER

Ek-1. Mehmet Fesa Bey'in Pilotaj Eğitimine Seçimine İlişkin Sınav Sonucunu İçeren Resmi Belge

[illegible]

(Kaynak: **ATASE**, BHK, K: 328, D: 2319, F: 2-22.)

Ek-2. Mehmet Fesa Bey'e Fransız Hava Kulübü Tarafından 780 Numaralı Pilot Brövesi Verilmesine İlişkin Belge



(Kaynak: **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Arşivi**, Binbaşı Mehmet Fesa Evrensev'in Şahsi Dosyası, Dosya No: E-14. Aktaran: Kurt vd., **a.g.e.**, s.106.)

