

# EMİRÜ'Ş-ŞUARÂ AHMED ŞEVKÎ'NİN ŞEHİT TÜRK PİLOTLARI: YÜZBAŞI FETHİ, ÜSTEĞMEN SADIK VE ÜSTEĞMEN NURİ BEY'LER İÇİN YAZDIĞI MERSİYE \*

Muhammet Emin Uzunyaylalı\*\*

## Öz

Modern Mısır yazınında seçkin bir konumu olan Türk kökenli Emiru'ş-Şuarâ Ahmed Şevkî, Mahmud Sâmî el-Bârûdî ile başlayan neo-klasik edebiyat akımının öne çıkan isimlerinden biridir. İslâm coğrafyasında meydana gelen siyasî ve askerî olaylara kayıtsız kalmayan şair, dönemin önemli hadiselerini, hilâfetin temsilcisi olması sebebiyle Osmanlı Devleti üzerinden okumuş ve bu tavrını şiirlerine de yansıtmıştır. Ahmed Şevkî'nin şiirleri özel anlamda Mısır, genel anlamdaysa Arap dünyasında Osmanlı-Türk varlığının tarihî, siyasî, kültürel ve edebî boyutları hakkında ipuçları sunan önemli içeriklere sahiptir. Balkan Savaşları akabinde I. Dünya Savaşı sonrasında Osmanlı Devleti'nin Avrupa kıtasındaki topraklarının büyük bir bölümünü kaybetmesi hem devlet hem de halk nezdinde büyük bir hayal kırıklığı ve motivasyon kaybına sebep olmuştur. Bu fiili durum sebebiyle ortaya çıkan olumsuz havayı dağıtmak ve halk nezdinde devletin imajını düzeltmek maksadıyla İstanbul-Kahire hattında uzun mesafeli bir uçuş projesi planlanmıştır. Fransa'nın Paris-İstanbul-Kahire hattındaki uzun mesafe uçuş başarısı bu husustaki çalışmaları şekillendiren temel etken olmuştur. Ancak, havacılık teknolojisinin henüz gelişme aşamasında olması ve uzun mesafe uçuşlardaki tecrübesizlik Osmanlı Devleti'nin bu görev için seçtiği iki Türk pilotunun, 27 Şubat 1914 tarihinde Taberiye Gölü yakınlarında, farklı bir uçakla aynı görevi üstlenen bir diğer subayınsa 11 Mart 1914 tarihinde Yafa kentinde uçaklarının düşmesi sonucu şehit olmalarıyla sonuçlanmıştır. Ahmed Şevkî, şehit Türk subaylar; Yüzbaşı Fethi Bey, Üsteğmen Sadık Bey ve Üsteğmen Nuri Bey hakkında kaleme

65

\* Araştırma makalesi/Research Article; 10.32330/nusha.1524866

\*\* Arş. Gör. Dr., Atatürk Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Arap Dili ve Edebiyatı Bölümü, Erzurum, Türkiye. e-posta: me.uzunyaylalı@atauni.edu.tr, Orcid ID: <https://orcid.org/0000-0002-5413-0463>

aldığı “Fethi ve Nuri” başlıklı altmış beş beyitlik mersiyesinde, Osmanlı Devleti’nin kararlılığını ve dayanaklığını gösteren bir hadise olarak tarihe geçen ve Türk Havacılığı açısından bir dönüm noktası olarak değerlendirilen bu elim kazayı işlemiş ve Türk milletine karşı samimi hislerini şiirinde dile getirmiştir. Çalışmada şehit Türk pilotlar ve kaza hakkında kısaca bilgi verildikten sonra bahse konu mersiye ve Türkçe tercümesi sunulacaktır.

**Anahtar Kelimeler:** Ahmed Şevkî, Mersiye, Tayyareci Şehit Yüzbaşı Fethi Bey, Şehit Üsteğmen Nuri Bey.

**Element Written by Amir al-Shu’ara Ahmed Shawqi for The Martyred Turkish Pilots: Captain Fethi Bey, First Lieutenant Sadık Bey and First Lieutenant Nuri Bey**

**Abstract**

Amir al-Shu’ara Ahmed Shawqi, of Turkish origin, who has a distinguished position in modern Egyptian literature, is one of the prominent names of the neo-classical literature movement that started with Mahmoud Sami el-Baroudi. The poet, who was not indifferent to the political and military events that took place in the Islamic geography, read the important events of the period through the Ottoman Empire, as it was the representative of the caliphate, and reflected this attitude in his poems. Ahmed Shawqi’s poems have important content that provides clues about the historical, political, cultural and literary dimensions of the Ottoman-Turkish existence in Egypt in particular and in the Arab world in general. Following the Balkan Wars and World War I, the Ottoman Empire lost a large part of its territory in the European continent, causing great disappointment and loss of motivation on the part of both the state and the people. In order to disperse the negative atmosphere that emerged due to this actual situation and to improve the image of the state in the eyes of the public, a long-distance flight project was planned on the Istanbul-Cairo line. France’s long-distance flight success on the Paris-Istanbul-Cairo line has been the main factor shaping the studies on this issue. However, due to the fact that aviation technology was still in the development stage and lack of experience in long-distance flights, two Turkish pilots chosen by the Ottoman Empire for this mission were killed near the Lake of Tiberias on 27 February 1914, and another officer who took on the same mission with a different plane flew in Jaffa on 11 March 1914. They were martyred as a result of their plane crashing. Ahmed Şevkî, in his sixty-five couplet elegy titled “Fethi and Nuri”, which

he wrote about the martyred Turkish officers Captain Fethi Bey, First Lieutenant Sadık Bey and First Lieutenant Nuri Bey, went down in history as an event that showed the determination and endurance of the Ottoman Empire and was a turning point for Turkish Aviation. He committed this painful accident, which was considered as a turning point, and expressed his sincere feelings towards the Turkish nation in his poetry. In the study, after giving brief information about the martyred Turkish pilots and the accident, the elegy in question and its Turkish translation will be presented.

**Keywords:** Ahmed Shawqi, Mersiye, Martyr Airplane Captain Fethi Bey, Martyr First Lieutenant Nuri Bey.

### **Structured Abstract**

The social transformation process that began with the French Revolution deeply affected especially the non-Muslim peoples who had been living within the borders of the state for centuries as subjects of the Ottoman Empire, and this process was reinforced with intensive foreign intelligence work and economic support, and the goal of separating non-Muslim communities from the Ottoman Empire was successfully achieved. As a result of one of the products of this separation, the Balkan Wars (1912-1913), the state suffered significant territorial losses. These wars, which initiated a major strategic defeat and a narrowing of the borders for the Ottoman Empire, greatly weakened the Ottoman sovereignty in the Balkans. In the First Balkan War that began in 1912, the Ottoman Empire faced a coalition of Balkan states such as Serbia, Montenegro, Greece and Bulgaria. The wars resulted in the occupation or annexation of strategic and historical regions of the state, especially Albania, Macedonia, Kosovo and Western Thrace, by the Balkan states. The Second Balkan War that began in 1913 further worsened the current situation of the Ottoman Empire. The Ottoman Empire lost its lands in the Balkan region, including Edirne. The processes in question were not limited to physical losses. This situation also had deep and traumatic effects on domestic politics and social structures. The Balkan Wars caused the Ottoman Empire's military and administrative presence in Europe to decrease significantly and thus tensions between religious and ethnic groups to escalate. In addition, the financial burden of the wars shook the economic balances and a new period began in which internal instabilities increased. In addition to all these, the Balkan Wars, which led to the

general weakening of the Ottoman Empire and the disruption of its territorial integrity, were one of the determining factors affecting the political and strategic processes during the state's entry into World War I (1914-1918). The arguments presented in the sources are important in understanding the level of impact that the balance sheet of the Balkan Wars left on the state and society. It has been determined that the Ottoman Empire lost 175,000 km<sup>2</sup> of land and around 4.5 million people as a result of these wars. It has been stated that the borders of the state in Europe have shrunk to 24,000 km<sup>2</sup> and 83% of the Ottoman lands in the European continent have been lost. The fact that the lost lands correspond to an area more than half of today's England or twice the area of Azerbaijan gives an idea about the magnitude of the socio-political trauma that this situation will create. It is also possible to say that the different statistical data given regarding the population loss in the wars in question, which caused the crisis experienced by the Ottoman State under the conditions of the period, provide a clearer picture in terms of understanding in detail how shocking the situation was. Some examples of these are as follows: The Tripoli War (1911-1912) and the Balkan Wars also led to significant changes in the demographic structure of the Ottoman State. It has been stated that approximately 634,000 Turks were killed and 400,000 Turks were forced to migrate to Anatolian lands during the Balkan Wars. As a result of this process, it has been reported that the Ottoman Empire reflected an Asian state profile with a predominantly Turkish and Arab population. When the Tripoli War is included, it has been determined that a total of 5,500,000 people lost their Ottoman citizenship as a result of the wars between 1911 and 1913. This figure corresponds to a large rate of 25% when compared to the general population at that time. As a result of these searches, the use of innovative technologies such as aviation was considered an important breakthrough in terms of the Ottoman society regaining its self-confidence and achieving gains in domestic and foreign areas. However, between the 18th and 20th centuries, the technological backwardness of the Ottoman Empire posed a major obstacle to these projects. Nevertheless, the planned steps in the field of aviation were taken resolutely and the pilots who would make the Istanbul-Cairo flight undertook their duties as envisaged by high-level officials of the period, such as the Minister of War Enver Pasha. In this expedition extending from Istanbul to Egypt, obtaining intelligence information and guiding the people was accepted as a strategic necessity. The leaders of the Union and

Progress worked on new projects in order to get rid of the long-standing capitulations and other fundamental problems in the international arena. The fact that this expedition served intelligence purposes in particular increased the importance of the work of institutions such as the Special Organization. Nuri Bey, who participated in the Istanbul-Cairo expedition and took part in the Special Organization, stands out as an important detail emphasizing the value of this expedition.

Considering that Turkish aviation was just being established and the difficult situation the Ottoman Empire was in, the Istanbul-Cairo flight, which was a risky mission considering the conditions of the period, was a very long-distance journey for an aviation industry that was only three years old. The fact that the route passed through high altitude regions such as the Taurus Mountains was an additional risk factor. The flight was planned to land and take off at 14 different airports. The shortest distance was 90 km between Beirut and Damascus, while the longest distance was 300 km between Homs and Beirut. It was decided that Pilot Captain Fethi and First Lieutenant Observer Sadık Bey would fly in the “Bleriot” type aircraft named “Muâvenet-i Milliyye”, and Pilot First Lieutenant Nuri and First Lieutenant Observer İsmail Hakkı Bey would fly in the “Deperdussin” type aircraft named “Prens Celaleddin”.

Dramatic incidents occurred during the Istanbul-Cairo flight mission; planes were lost and the most experienced of the Ottoman aviators were martyred. Although this expedition is referred to as the Istanbul-Cairo mission, it should actually be seen as an air operation covering three continents, starting from Europe and extending to Asia and then to Africa. Because this initiative symbolizes the efforts of a technologically backward state to integrate with the modern world. The Ottoman State took this step with the aim of passing through the lands it had ruled on horseback for thousands of years and proving its existence again by showing it on three continents worldwide. Moreover, the fact that this flight was carried out at a time when the lands of the Ottoman State were being divided at the international diplomatic tables carries a special meaning. Because the British were uncomfortable with the Turkish pilots who reached Egypt and took various measures to reduce the impact of the expedition are important indicators that reinforce the importance and impact of this step.

## Giriş

### 1. Osmanlı Devleti'nin 1912-1913 Yılları Arası Balkan Savaşları Özelinde Kısaca Durumu

Fransız İhtilali ile başlayan toplumsal dönüşüm süreci Osmanlı'nın tebası olarak yüzyıllardır devletin sınırları dahilinde yaşamlarını sürdüren özellikle gayrimüslim halkları derinden etkilemiştir. Bu süreç yoğun dış istihbarat çalışmaları ve ekonomik destekle perçinlenerek gayrimüslim toplulukların Osmanlı Devleti'nden ayrıştırılması hedefi başarıyla gerçekleştirilmiştir. (Yalçın, 2018, s.328). Bu ayrışmanın mahsullerinden biri olan Balkan Savaşları (1912-1913) neticesindeyse devlet önemli toprak kayıpları yaşamıştır. Osmanlı Devleti için büyük bir stratejik yenilgi ve sınırlarda daralma sürecini başlatan bu savaşlar, Osmanlı'nın Balkanlar'daki egemenliğini büyük ölçüde zayıflatmıştır. 1912 yılında başlayan Birinci Balkan Savaşı'nda Osmanlı Devleti, Sırbistan, Karadağ, Yunanistan ve Bulgaristan gibi Balkan devletleri koalisyonuyla karşı karşıya gelmiştir. Savaşlar, devletin, özellikle Arnavutluk, Makedonya, Kosova, Batı Trakya gibi stratejik ve tarihî bölgelerinin, Balkan devletleri tarafından işgal veya ilhak edilmesiyle sonuçlanmıştır. (Görgülü, 2014, ss.9-44).

70

1913 yılında başlayan İkinci Balkan Savaşı, Osmanlı Devleti'nin mevcut durumunu daha da kötüleştirmiştir. Osmanlı Devleti, Edirne dahil olmak üzere Balkan sahasında bulunan topraklarını kaybetmiştir. Bahse konu süreçler, fizikî kayıplarla sınırlı kalmamıştır. Bu durum, iç politika ve toplumsal yapılarda da derin ve travmatik etkiler ortaya çıkarmıştır. Balkan Savaşları, Osmanlı'nın Avrupa'daki askerî ve idarî varlığının büyük ölçüde azalması ve dolayısıyla dinî ve etnik gruplar arasındaki gerilimlerin tırmanmasına sebep olmuştur. Ayrıca savaşların malî külfeti, ekonomik dengeleri sarsmış ve iç istikrarsızlıkların arttığı yeni bir dönem başlamıştır. Tüm bunların yanı sıra Osmanlı Devleti'nin genel anlamda zayıflaması ve toprak bütünlüğünün bozulmasına yol açan Balkan Savaşları, devletin I. Dünya Savaşı'na (1914-1918) girmesi sürecindeki politik ve stratejik süreçleri etkileyen belirleyici faktörlerden biri olmuştur. (Görgülü, 2014, ss.9-44).

Balkan Savaşları'nın bilançosunun, devlet ve toplum sathında bıraktığı etkinin anlaşılabilmesi için kaynaklarda sunulan argümanlar önem arz etmektedir. Osmanlı Devleti'nin bu savaşlar neticesinde; 175.000 km<sup>2</sup> toprak ve 4,5 milyon civarında nüfusu kaybettiği tespit edilmiştir. Devletin, Avrupa'daki sınırlarının

24.000 km<sup>2</sup> 'ye gerilediği ve Avrupa kıtasında bulunan Osmanlı topraklarının %83'ünün kaybedildiği ifade edilmiştir. (Eldem, 1994, ss.57-59). Kaybedilen toprakların günümüz İngiltere'sinin yarısından fazla veya Azerbaycan'ın yüz ölçümünün iki katı büyüklüğünde bir alana tekabül ediyor olması (Yalçın, 2014, s.328) durumun yaratacağı sosyo-politik travmanın büyüklüğü hakkında fikir vermektedir.

Osmanlı Devleti'nin dönemin şartlarında yaşadığı buhrana sebebiyet veren söz konusu savaşlardaki nüfus kaybıyla ilgili aktarılan farklı istatistik verilerin, vaziyetin ne denli sarsıcı olduğunun detaylı bir şekilde anlaşılması hususunda daha net bir tablo sunduğunu söylemekte ayrıca mümkündür. Bunlardan bazı örnekler şöyledir: Trablusgarp Savaşı (1911-1912) ve Balkan Savaşları, Osmanlı Devleti'nin demografik yapısında da önemli değişikliklere yol açmıştır. Balkan Savaşları esnasında, yaklaşık 634.000 Türk'ün öldürüldüğü ve 400.000 Türk'ün Anadolu topraklarına göç etmek zorunda kaldığı ifade edilmiştir. Bu süreç neticesinde, Osmanlı Devleti'nin Türk ve Arap nüfusun yoğunlukta olduğu, Asyalı bir devlet profili yansıttığı aktarılmıştır. Trablusgarp Savaşı da dahil edildiğinde, 1911-1913 yılları arasında yaşanan savaşlar neticesinde toplam 5.500.000 kişinin Osmanlı Devleti vatandaşlığından ayrıldığı tespit edilmiştir. Bu rakam, o dönemdeki genel nüfusa kıyaslandığında %25 gibi büyük bir orana karşılık gelmektedir. (Yalçın, 2014, s.328)

Netice itibarıyla, Osmanlı Devleti'nin, XX. yüzyılın başlarında iç ve dış birtakım sorunlarla mücadele ettiği aşıkardır. Trablusgarp Savaşı ve Balkan Savaşları'nın devletin demografik yapısına verdiği zarar ve toplumsal dokuda meydana getirdiği tahribat, dönemin Osmanlı Devleti yöneticilerini birlik ve beraberliği sağlamak ve yıkılan motivasyonu tekrar ayağa kaldırmak için çeşitli stratejiler geliştirmeye, farklı dinî ve etnik gruplar arasındaki gerilimleri yönetmek için çareler bulmaya sevk etmiştir. 1914 yılına gelindiğinde, Osmanlı Devleti'nin siyasî coğrafyasında meydana gelen önemli değişiklikler, devletin iç bütünlüğünü ve uluslararası ilişkilerini ciddi şekilde etkilemiştir. Her ne kadar gayrimüslimlerin çoğunlukta olduğu bölgelerde Osmanlı Devleti'nin egemenliği tehdit altında olmasa da büyük bir dış destekle atak yapan Ermeni sorunu, Rusya'nın Ermenistan politikası ve Batı Avrupa'nın desteğiyle, Osmanlı Ermenilerinin hak taleplerini güçlendirmiş ve bu durum devleti iyice zora sokmuştur. (Yalçın, 2019, s.329).

### 1.1. İstanbul-Kahire Uçuşu ve Türk Pilotların Şehâdeti

Bu bağlamdaki arayışlar neticesinde havacılık gibi yenilikçi teknolojilerin kullanımı, Osmanlı toplumunun yeniden özgüven kazanması ve iç-dış alanlarda kazanımlar elde etmesi açısından önemli bir atılım olarak değerlendirilmiştir. Ancak, XVIII. ve XX. yüzyıllar arasında, Osmanlı Devleti'nin teknolojik açıdan geri kalması bu projelerin önünde büyük bir engel teşkil etmiştir. Yine de havacılık alanında planlanan adımlar kararlı bir şekilde atılmış ve İstanbul-Kahire seferini yapacak pilotlar, Harbiye Nazırı Enver Paşa gibi dönemin üst düzey yetkililerinin öngördüğü şekilde görevlerini deruhte etmişlerdir. İstanbul'dan Mısır'a uzanan bu seferde, istihbarat bilgileri edinilmesi ve halkın yönlendirilmesi stratejik bir gereklilik olarak kabul edilmiştir. (Ünalp, 2012, ss.137-145). İttihat ve Terakki'nin yöneticileri, uzun süredir devam eden kapitülasyonlar ve uluslararası alandaki diğer temel sorunlardan kurtulmak amacıyla yeni projeler üzerinde çalışmışlardır. Özellikle bu seferin istihbarat amaçlarına hizmet etmesi, Teşkilat-ı Mahsusa gibi kurumların çalışmalarının da önemini artırmıştır. İstanbul-Kahire seferine katılan ve Teşkilat-ı Mahsusa içinde görev alan Nuri Bey, bu seferin değerini vurgulayan önemli bir detay olarak karşımıza çıkmaktadır. (Ünalp, 2012, ss.137-145).

72

Türk Havacılığı'nın henüz kurulduğu ve Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu zor durum göz önünde bulundurulduğunda, dönemin şartlarına göre riskli bir görev olan İstanbul-Kahire seferi henüz üç yıllık bir havacılık endüstrisi için oldukça uzun mesafeli bir yolculuktur. Güzergahın Toros Dağları gibi yüksek rakımlı bölgelerden geçmesi ise ek bir risk faktörüdür. Sefer, 14 farklı meydana iniş ve kalkış şeklinde planlanmıştır. En kısa mesafe Beyrut ile Şam arası 90 km., en uzun mesafe ise Humus ile Beyrut arası 300 km uzaklıktadır. (Yalçın, 2014, s.330) “Muâvenet-i Milliyye” isimli “Bleriot” tipi uçakla Pilot Yüzbaşı Fethi ve Rasıt Üsteğmen Sadık Bey'lerin “Prens Celaleddîn” isimli “Deperdussin” tipi uçakla da Pilot Üsteğmen Nuri ve Rasıt Yüzbaşı İsmail Hakkı Bey'lerin uçuşu kararlaştırılmıştır. (Özdemir, 1981, s. 11). İstanbul-Kahire seferinin uzun güzergahı ve uçuş mesafeleri aşağıdaki tabloda görülmektedir:





Fig. 2. Güzergah Haritası, TŞA

(Yalçın, 2014, s.330).

Şehir	Mesafe
İstanbul-Eskişehir	220 Km.
Eskişehir-Afyon	120 Km.
Afyon-Konya	280 Km.
Konya-Ulukışla	150 Km.
Ulukışla-Adana	130 Km.
Adana-Halep	200 Km.
Halep-Humus	180 Km.
Humus-Beyrut	300 Km.
Beyrut-Şam	90 Km.
Şam-Kudüs	200 Km.
Kudüs-El Arış	150 Km.
El Arış-Port Said	150 Km.
Port Said-Kahire	175 Km.
Kahire-İskenderiye	170 Km.
<b>Toplam</b>	<b>2.515 Km.</b>

8 Şubat 1914'te Ayastefanos'ta Enver, Talat, Cemal ve

Çürüksulu Mahmut Paşa'nın katıldığı bir tören düzenlenmiştir.

Bu törene Sultan Reşat'ın yanı sıra sarayın önde gelen isimleri de

iştirak etmiştir. Saat 09.10'da Nuri Bey'in yönettiği

"Prens Celaleddin" adlı uçak havalanmış, iki dakika sonra ise Pilot Yüzbaşı

Fethi Bey'in yönettiği "Muavenet-i Milliye" kalkış yapmıştır. Nuri

Bey'in uçağı, hava kapalı olduğu için Bursa üzerinden geri dönmüş,

ancak Fethi Bey yolculuğuna devam etmiştir. "Prens Celaleddin"

özellikle motor açısından zayıf



Görsel (1): Fethi Bey ve Sadık Bey

olduğundan Toros Dağları'nı aşamamıştır. Bunun üzerine Yüzbaşı İsmail Hakkı Bey, ağırlığı hafifletmek için karayoluyla Karaman'dan Tarsus'a gönderilmiştir. Hafifleyen uçak, 4000 metre yüksekliğe tırmanarak Torosları başarıyla aşabilmiştir. (Yalçın, 2014, s.331).

27 Şubat 1914 tarihinde Taberiye Gölü yakınlarına uçakları düşen Pilot Yüzbaşı Fethi ve Rasıt Üsteğmen Sadık Bey'ler görevlerini tamamlayamadan şehit olmuşlardır. Muâvenet-i Milliye'nin düşüşüyle ilgili; Taberiye Gölü'nde oluşan buharın kazaya sebep olduğu yahut uçağın bazı askı tellerinin kopmasının nedeniyle düştüğü yönünde yorumlar yapılmıştır. Şam halkının Kuneytra'ya atılmak üzere Fethi Bey'e bir mektup verme talepleri neticesinde Fethi Bey'in alçaldığı ve bu esnada gölde oluşan hava akımının uçağı kontrolden çıkarttığı ve düşmesine sebep olduğu yönünde iddialar da ileri sürülmüştür. (Keyüsk, 1951, s.188). Ahmed Şevki'nin mersiyesinde ifade ettiği üzere kazanın sebebi net bir şekilde belirlenmeden olay tarihin karanlık sayfalarındaki yerini almıştır:

أَضْحَتْ وَمِنْ سُفْنِ الْجَوِّ طَوَائِفٌ      فِيمَا وَمِنْ خَيْلِ الْهَوَاءِ رَعِيْلٌ  
وَأَزِيْلَ هَيْكَلِهَا الْمَمُونُ وَسِرُّهُ      وَالذَّهْرُ لِلسَّيْرِ الْمَمُونِ مُذِيْلٌ

*Uçaklar bir kazaya kurban gittiler, içlerinde hava kuvvetlerinin öncü kuşağı varken,*

*Kaldırıldı korunan enkazla birlikte sırları, felek gizemlerini tarumar etmişken. (Şevki, 2012, s.671).*

74



**Görsel (2): Selahattin Eyyûbî Türbesi Haziresindeki İlk Türk Hava Şehitlerinin Kabirleri** (Kurter, 2009, ss.202-204).

Fethi ve Sadık Bey'lerin şehadete eriştiği gün Nuri ve İsmail Hakkı Bey'ler de Şam'a ulaşmışlardır. Arkadaşlarının şehadet haberlerini orada almışlardır. Şehitlerin cenazeleri, 28 Şubat 1914'de Şam'da Süleymaniye Camii'nde, Nuri ve İsmail Hakkı Bey'in ve yerli halktan yaklaşık 100.000 kişilik bir topluluğun katıldığı cenaze namazı akabinde Emeviye Camii'ndeki Selahaddin Eyyûbî Türbesi'nin haziresine

Ahmed Şevki, şehit Türk pilotların cenaze merasimini tasvir ettiği mersiyesinin ilgili beyitlerinde; Fethi ve Sadık Bey'lerin naaşlarının Süreyya yıldızı misali bir ihtişama sahip olduklarını, Cebrail'in gözyaşlarıyla yıkanmış, Kur'an ile kefenlenmiş vaziyette,

kökleri Süha ve Müşteri yıldızları, dallarıysa cenazelerini sırtlayanların omuzlarında taşınan tabutların içerisinde, Selahattin Eyyûbî'nin türbesini şereflendirdiklerini ifade etmiştir. Bahse konu beyitler şöyledir:

فِي الْأَرْضِ عَالٍ وَالسَّمَاءِ أَصِيلٌ  
بِمَدَامِعِ الرُّوحِ الْأَمِينِ غَسِيلٌ  
بَيْنَ السُّهَى وَالْمُشْتَرِي مَحْمُولٌ  
أَوْلَى بِذَلِكَ مَشَى بِهِ جَبْرِيْلُ  
مَنْ قَبْلُ تَأَوَّاهِ وَالسَّمَاحُ نَزِيْلُ  
حَمَى كَأَنَّ الْمَيِّتَ فِيهِ رَسُولُ

مِنْ كَلِّ نَعَشٍ كَالْتُرْتَابِ مَجْدُهُ  
فِيهِ شَهِيدٌ بِالْكِتَابِ مُكْتَمُنٌ  
أَعْوَادُهُ بَيْنَ الرِّجَالِ وَأَصْلُهُ  
يَمْشِي الْجُنُودُ بِهِ وَالْوَلَدُ أَنَّهُمْ  
حَمَى نَزَلْتُمْ بُقْعَةً فِيهَا الْهَوَى  
عَظَمَتْ وَحَلَّ ضَرْيْحُ يُوسُفَ فَوْقَهَا

*Her bir naaşın, yeryüzünde yüce, gökyüzünde asil Süreyya yıldızı misali ihtişamı vardır,*

*O tabutların içerisinde Kur'ân'la kefenlenmiş, Cibril'in gözyaşlarıyla yıkanmış şehitler vardır.*

*Tabutların tahtaları; dalları erlerin, kökleri Süha ve Müşteri yıldızları arasındaki ağaçtandır, omuzlarda taşınır.*

*Askerler tabutları sırtlamış yürüyorlar, Cibril'e yaraşırdu o iş, olmasaydı askerler,*

*Evvelce hoşgörünün mesken tuttuğu, muhabbetin yerleştiği bölgede konaklayınca sizler,*

*Yüceldi ve şeref buldu “Yusuf’un” (Selahattin Eyyûbî) türbesi, sanki şehitler orada huzura gelen elçiler gibiydiler. (Şevkî,2012, ss.671-672).*

Şam'a gelinceye kadar birçok riskli durumla karşılaşan Nuri ve İsmail Hakkı Bey'lerin “Prens Celaleddin” ile Kahire'ye varamayacağı değerlendirildiğinden Harbiye Nezareti tarafından yeni bir uçak hazırlanmış ve bir onur meselesi haline gelen İstanbul-Kahire uçuşunun tamamlanması için Pilot Yüzbaşı Salim İlkuçan ile Rasıtı Kurmay Yüzbaşı Kemal Bey'in kontrolünde “Ertuğrul”



**Görsel (3): Pilot Üsteğmen Nuri Bey**

isimli, “Bleriot” uçağın görevi sürdürmesi kararlaştırılmıştır. (Yalçın, 2014, s.331). Nuri ve İsmail Hakkı Bey’ler ise 6 Mart 1914 tarihinde Şam’dan havalanıp Beyrut’a inmiştir. 11 Mart 1914 tarihinde, binlerce insan Yafa’da Nuri Bey’in uçuşunu izlemek üzere toplanmıştır. Olumsuz hava koşullarına rağmen Nuri Bey, halkın izdihamı ve görevi bir an önce tamamlama isteğiyle deniz üzerine kalkış yapmıştır. Uçak, motorunun zayıf olması nedeniyle toparlanamamış ve denize düşmüştür. Çok iyi yüzme bilen Nuri Bey, uçağın su yüzünde kalan kısmının, kendisini ve rasıtını taşımalarının zor olacağını hesaplamış ve yüzme bilmeyen İsmail Hakkı Bey’in uçakta kalması kararlaştırılmıştır. Kıyafetinin ağırlığına rağmen Nuri Bey kıyıya doğru yüzmüş, ancak kurtarıcılar yetişmeden çok su yuttuğundan boğularak şehit düşmüştür. Rasıt Yüzbaşı İsmail Hakkı Bey ise olaydan sonra bölgeye gelenler tarafından kurtarılmıştır. (Aydar, 1948, s.88).

İstanbul-Kahire uçuş görevinde dramatik hadiseler yaşanmış; uçaklar kaybolmuş ve Osmanlı havacılarının en deneyimlileri şehit olmuştur. Bu sefer, her ne kadar İstanbul-Kahire görevi olarak anılsa da aslında Avrupa’dan başlayıp Asya’ya ve sonrasında Afrika’ya uzanan, üç kıtayı kapsayan bir hava operasyonu olarak görülmelidir. Zira bu girişim, teknolojik olarak geri kalmış bir devletin, çağdaş dünya ile entegrasyon çabalarını simgelemektedir. Osmanlı Devleti, binlerce yıl at üstünde yönettiği toprakları bu sefer ile havadan geçmek ve varlığını dünya çapında; üç kıtada göstererek yeniden kanıtlamak gayretiyle bu adımı atmıştır. Üstelik bu uçuşun, Osmanlı Devleti’nin topraklarının, uluslararası diplomasi masalarında pay edildiği bir dönemde gerçekleştirilmesi, ayrı bir anlam taşımaktadır. Zira İngilizlerin Mısır’a ulaşan Türk pilotlardan rahatsızlık duyması ve seferin etkisini azaltmak için çeşitli tedbirlere başvurması, bu adımın önemini ve etkisini pekiştiren önemli göstergelerdir. (Yalçın, 2014, s.332).

İstanbul-Kahire uçuş görevi akamete uğramış fakat serdengeçti Türk subayları vazifeyi tamamlamak için gönüllülük esasına bağlı olarak uçuşa kaldığı yerden devam etmeyi kabul etmişlerdir. Uçuş görevi için, “Ertuğrul” isimli üçüncü uçak, Rasıt Yüzbaşı Kemal Bey ve Pilot Yüzbaşı Salim İlkuçan’dan oluşan bir ekip tarafından farklı bir rota izleyerek yolculuğuna başlamıştır. (Yalçın, 2014, s.335). Uçak, Kemerdere yakınlarında bir arıza geçirmiştir. Arıza giderildikten sonra 13 Mart’ta Edremit’e doğru yeniden havalanmış, ancak hava şartları sebebiyle Küçükkuşu civarında ormanlık bir alana iniş yapmak zorunda kalmıştır. Uçak

adeta ikiye bölünmüştür. Olay yerine gelen yerel halk, uçuş ekibini kurtarmıştır. Salim ve Kemal Beyler, uçaklarının hasar görmesi üzerine İstanbul'a geri dönmüşlerdir. Edremit halkının cömert



**Görsel (4).** İlk Türk Tayyarecileri (Sağdan Sola): Şehit Üsteğmen Nuri Bey, Şehit Yüzbaşı Fethi Bey, Rasıt Üsteğmen İsmail Hakkı Bey, Şehit Rasıt Üsteğmen Sadık Bey

yardımıyla seferin dördüncü uçağı hemen satın alınmış ve kahraman Türk subayları ikinci kez gönüllü olarak İstanbul-Kahire seferine katılmışlardır. Yeni Edremit uçağı, 7 Nisan 1914'te İstanbul'a gelmiştir. 11 Nisan 1914'te Hidviyye Kumpanyasına ait Saidi gemisiyle uçak, mürettebat ve makinistler Beyrut'a gönderilmiştir. Beyrut'ta uçağın montaj işlemleri tamamlanmış ve antrenmanlara başlanmıştır.

1 Mayıs 1914'te Kudüs'e varılmış ve burada 3.000 kişilik bir cemaatle Mescid-i Aksa'da namaz kılınmıştır. Ardından Port-Said'e uçulmuştur. "Edremit" uçağı 9 Mayıs 1914'te Kahire'ye varmıştır. Böylece görev, 3 uçak zayıyatı ve 3 şehit verilerek tamamlanmıştır. (Yalçın, 2014, s.335).

Osmanlı Devleti'nin son yıllarında I. Dünya Savaşı öncesinde tecrübe edilen uzun uçuş seferi bütün dramatik aksaklıklara rağmen tamamlanmıştır. Osmanlı Devleti'nin içerisinde bulunduğu zorlu koşullara rağmen kararlı bir tavırla sürdürdüğü İstanbul-Kahire uçuşu Türk Havacılığı açısından önemli bir dönüm noktası olmuştur. I. Dünya Savaşı sonrasında hava kuvvetlerinin savaştaki etkin rolü daha net bir biçimde anlaşılmıştır. Yeni Türkiye Cumhuriyeti Devleti, havacılık alanındaki bu saha tecrübeleriyle vizyonunu şekillendirmiş ve bu alanda gerekli olan adımları azimli bir şekilde atmıştır. Fethi, Sadık ve Nuri Bey'lerin şehadetinin üzerinden geçen on yıl zarfında Türk Havacılığı gözle görülür değişimler geçirmiş ve konuyla ilgili halk tabanında bir bilinç oluşturulması hedeflenmiştir. 1 Temmuz 1924'te İzmir'de yayımlanmaya başlayan "Tayyare Mecmuası" bu husustaki gayretlerin somut göstergelerinden biridir. Mecmuanın amacı; havacılığın gelişimini takip etmek, Türkiye'de havacılığın ve

tayyarelerin önemini anlatmak ve gençlere havacılığı sevdirmektir. Bahse konu derginin 1 Temmuz 1340 yılında yayımlanan ilk sayısının “Hedef” başlıklı giriş makalesini kaleme alan “ Kuvve-i Havâiyye Müfettişi Erkân-ı Harp Miralay Muzaffer Bey’in yazısından alınan aşağıdaki kesit Türkiye Cumhuriyeti’nin bu husustaki vizyonunu gösteren önemli ipuçları barındırmaktadır:

“Umûmî harbin kıymettar tecârîbi, devam edip duran fennî tatkîkât, tayyareciliğe ehemmiyet vermek lüzumunu tevliid ediyor ve yarının harplerine mükemmel ve müthiş vesâit-i hevâiyyeyi ihdâr, milletler için mübrem bir ihtiyaç, bir umde-i esâsiyye şeklinde tebellür ediyor. Artık her memlekette tayyare işleri en mühim umur-i vataniyyeden daha âli ve daha fevkalâde tutulmaya başlanmış... Bu umûmî cereyana tab’en bizim de ibzâl-i gayret ve fedâkârî ederek tayyareciliğimizi terakkî ve tekâmüle îsâl ve tam bir inkişâfa nâiliyyetini te’mine sâî olmamız en hayatî bir vazîfe-i milliyemiz olmalıdır.” (Komisyon, 1924, s.1).

## 1.2. Ahmed Şevkî ve Şehit Türk Pilotlar için Nazmettiği Mersiyenin Türkçeye Tercümesi

Ahmed Şevkî 1868 yılında Kahire’de zengin bir ailenin çocuğu olarak dünyaya gelmiştir. Babaannesi nezaketiyle tanınan bir Çerkes hanımıdır. Annesinin babasıysa Niğde’den Mısır’a göç etmiş Ahmet Halim Bey’dir. Şairin adını taşıdığı babası tarafından dedesiye, Mehmed Ali Paşa devrinde Osmanlı Devleti’nin Kahire’deki yüksek seviye memurlarından biri olarak görev yapmış olan Ahmed Şevkî’dir. Şair, üç yaşındayken anneannesi tarafından Hidiv İsmail Paşa’nın himayesine verilmiş ve onun sarayında büyümüştür. (Ürün, 2002, s.47).

Ahmed Şevkî, ilk ve orta öğrenimini tamamladıktan sonra 1885 yılında Kahire’de Hukuk Fakültesi’ne girmiştir. Ancak hukuk alanından hoşlanmadığı için aynı fakültenin Tercüme Bölümü’ne geçmiş ve 1887’de bu bölümü tamamlamıştır. Şiir yeteneği Arapça hocası Şeyh Muhammed el-Besyûnî’nin dikkatini çekmiş ve onun yardımıyla bu yönünü geliştirmiştir. el-Vekâ’i ‘u’l-Mısriyye gazetesinde Hidiv Tefvik Paşa’yı öven şiirler yayımlamıştır. Ali Mübârek Paşa’nın desteğiyle sarayda memuriyet görevi almıştır. Daha sonra Hidiv Tefvik Paşa’nın yönlendirmesiyle yarıda bıraktığı hukuk eğitimini tamamlamak üzere 1888’de Fransa’ya gönderilmiş ve dört yıl boyunca Montpellier ve Paris’te hukuk ve edebiyat okumuştur. Bu süreçte Batı edebiyatını yakından tanımıştır. Eğitimini sürdürdüğü devrede İngiltere ve Cezayir’i ziyaret etmiştir.

Öğrenimini tamamlayıp Mısır'a döndüğünde Hidiv Abbas Hilmî Paşa'nın divanında Frenk Kalemî müdürü olarak görevlendirilmiştir. 1894 yılında Cenevre'de düzenlenen Müsteşrikler Kongresi'ne Mısır'ı temsil etmek üzere katılmıştır. (Ürün,2002, s.48).

Emîru'ş-Şuarâ ünvanlı Ahmed Şevkî, aralarında Mahmûd Sâmî el-Bârûdî'nin de bulunduğu şiirde yeniden canlanma ve diriliş ekolünün (ihyâ) kurucuları arasındadır. Modern dönem Arap Edebiyatı'nın önemli ve etkili simalarından biri olan Ahmed Şevkî, yaşadığı dönemde İslam dünyasında meydana gelen sosyo-politik hadiselerle de bigâne kalmamıştır. Hem aile kökeni itibariyle Türk milletine olan iltisakı hem de hilâfet müessesesinin temsilcisi olması hasebiyle Osmanlı Devleti ve ardı sıra Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nde meydana gelen gelişmeleri yakından takip etmiş ve şiirlerinde dönemin hadiselerine daima değinmiştir.

Oldukça hareketli siyasi ve edebî bir yaşamı olan Ahmed Şevkî, hem şairlik yeteneğinin kendisine kazandırdığı şöhret hem de Kahire Sarayı ile olan irtibatı neticesinde gelişen siyasî olaylar sonucu İngiliz sömürgeciliğine karşı faaliyette bulunan milliyetçi cephenin üyeleriyle birlikte İspanya'ya sürgün edilmiştir. Ahmed Şevkî, 1919 yılı sonlarına kadar kaldığı sürgün sürecinde İspanya'daki Endülüs İslâm medeniyetini, Arap ve Batı edebiyatını derinliğine inceleme imkânını bulmuştur. Mısır'a dönüşünde bir kahraman gibi karşılanan şair, 1927'de Mısır Âyan Meclisi (Meclisu'ş-Şuyûh) üyeliğine seçilmiştir. 4 Ekim 1932 tarihinde yaklaşık 64 yaşındayken Kahire'de vefat etmiş ve resmî törenle defnedilmiştir. (Ürün, 2002, ss.50-51).

Şairin, Türk milletine karşı samimi hislerini gösteren şiirlerinden biri de şehit Türk Pilot Subaylar; Yüzbaşı Fethi Bey, Üsteğmen Sadık Bey ve Üsteğmen Nuri Bey için kaleme aldığı "Fethi ve Nuri" başlıklı 65 beyitlik mersiyesidir. Farklı dillerde çeşitli şekillerde ifade edilen مَرْثِيَّةٌ-ج-مَرَائِي "mersiye" kelimesi, Arapça'da "ölüye ağıt yakmak" veya "ölüye ağlamak" anlamına gelen resâ/رَثَى fiilinden türetilmiştir. Sözlüklerde, mersiye'nin genellikle "ölüye ağıt yakarak onun iyi hallerini yâd etmek, ölünün faziletlerini şiir veya nesirle dile getirerek ağlamak, ölünün yokluğuna duyulan derin acıyı ifade etmek ve aynı zamanda ölen kişinin erdemlerini anmak" gibi anlamlar taşıdığı ifade edilmektedir. Ayrıca, bazen "birinden bahsetmek, ondan duyduklarını anlatmak



veya aktarmak” anlamında da kullanıldığı görülmektedir. (Üstün, 2021,394). Ağlama/النَّدْبُ، övgü/التَّأْيِينُ ve sabır/الصَّبْرُ، العَزَاءُ bölümlerinden müteşekkil (Üstün, 2023) olan klasik mersiye yapısına uygun olarak Ahmed Şevkî'nin kaleme aldığı çalışmanın konusu mezkûr şiirin Arapça orijinali ve Türkçeye yaklaşık çevrisiyse şöyledir:

فَتَحِي وَنُورِي (Şevkî, 2012, ss.669-672)

(الْكَامِلُ)

وَالِي وَجُوهِ السَّعْدِ كَيْفَ تَحُولُ  
عَادِي السَّرْدَى بِإِسَارَةٍ فَتَمِيلُ  
صَرَخَى عَلَيَّ مِنْ التُّرَابِ مَهْمِيلُ  
وَالْعَهْدُ فِي عُمْرِ النَّسُورِ يَطُولُ  
قَمَرٌ مِنَ الْعُرِّ السُّمَاءِ قَتِيلُ  
هَمَّاتٍ لَيْسَ مِنَ الْقَضَاءِ مُقِيلُ  
فَالْأَرْضُ وَلَهَا وَالسَّمَاءُ تُكُولُ  
الْمَوْتُ لَا يَخْفَى عَلَيْهِ سَبِيلُ  
نَسْرٍ يُرْفِرُ فِيهِ عِزْرَائِيلُ  
فِيمَا عَزِيزًا مَاتَ وَهُوَ ذَلِيلُ  
وَالِي الْأَمَانِي يَسْكُنُ الْمَسْأَلُ  
نُغْمَى الْحَيَاةِ وَتُؤَسُّهَا تَضْلِيلُ  
عُمْرُ الْوُودِ وَإِنَّهُ لَقَلِيلُ  
كَالْحَلْمِ جَاءَ بِضُرِّهِ التَّأْوِيلُ  
مَا كَانَ مِنْ قَرَحٍ عَلَيْهِ يَسِيلُ  
كَالرُّقْطِ فِي ظِلِّ الرِّضَا تَقِيلُ  
فَتُخَّ أَعْرُ عَلَى السَّمَاءِ جَمِيلُ  
وَلَمَنْ يُشِيدُ بَعْدَهُ فَيُطِيلُ  
لَمْ يَهْدِ فِيهَا السَّالِكِينَ ذَلِيلُ  
أَوْ عَلِمَهُ وَالْآخِرُونَ فَضُولُ  
وَالتَّابِعُونَ مِنَ الْخَمِيسِ حُجُولُ  
فِيمِ الْوُقُوفِ وَدُونَ مَصْرٍ مِيلُ  
لَمَّا طَلَعْتُمْ فِي السَّحَابِ كَلِيلُ  
لَكُمْ عَلَى طُغْيَانِهَا لَذُولُ  
أَنَّ الْمَنِيَّةَ نَالَتْ وَزَمِيلُ

أَنْظُرُ إِلَى الْأَقْمَارِ كَيْفَ تَزُولُ  
وَالِي الْجِبَالِ الشُّمِّ كَيْفَ يَمِيلُهَا  
وَالِي الرِّجَاحِ تَخْرُ دُونَ قَرَارِهَا  
وَالِي النَّسُورِ تَقَاصَّرَتْ أَعْمَارُهَا  
فِي كُلِّ مَنزِلَةٍ وَكُلِّ سَمِيَّةٍ  
يَهْوِي الْقَضَاءُ بِهَا فَمَا مِنْ عَاصِمٍ  
(فَتُخَّ السَّمَاءِ) وَ(نُورِهَا) سَكْنَا النَّرَى  
سِرٌّ فِي الْهَوَاءِ وَلَذِ بِنَاصِيَةِ السُّهَى  
وَارْتَكَبَ جَنَاحَ النَّسْرِ لَا يَعْصِفُكَ مِنْ  
وَلِكُلِّ نَفْسٍ سَاعَةٌ مَنْ لَمْ يُمْتْ  
أَلَى الْحَيَاةِ سَكَنْتَ وَهِيَ مَصَارِعُ  
لَا تَخْفَلَنَّ بِؤُوسِهَا وَتَعْيِمِهَا  
مَا بَيْنَ نَضْرَتِهَا وَبَيْنَ ذُبُولِهَا  
هَذَا بَشِيرُ الْأَمْسِ أَصْبَحَ نَاعِيًا  
يَخْرِي مِنَ الْعَبْرَاتِ حَوْلَ حَدِيثِهِ  
وَلَرُبَّ أَعْرَاسٍ خَبَانٌ مَا تَمَّا  
يَا أَهْلَهَا الشُّهْدَاءُ لَنْ يُنْسَى لَكُمْ  
وَالْمَجْدُ فِي الدُّنْيَا لِأَوَّلِ مُبْتَنِي  
لَوْ لَا نُفُوسٌ زَلْنَ فِي سُبُلِ الْعُلَا  
وَالنَّاسُ بِأَذَلِّ رُوحِهِ أَوْ مَالِهِ  
وَالنَّصْرُ عُرْتُهُ الطَّلَانُ فِي الْوَعَى  
كَمْ أَلْفِ مِيلٍ نَحْوُ مِصْرٍ قَطَعْتُمْ  
(طُورُوسٍ) تَخْتَكُمُ ضَرْبِيْلَ طَرْفُهُ  
تَرْخُونَ لِلرِّيحِ الْعِنَانَ وَإِهْمَا  
إِثْنَيْنِ إِثْرَ اثْنَيْنِ لَمْ يَخْطُرْ لَكُمْ



لَكَ فِي الْحَيَاةِ وَفِي الْمَمَاتِ خَلِيلٌ  
 فِي الْجَوْ نَسْرٌ بِالْحَيَاةِ بَخِيلٌ  
 عَرْضُ السَّمَاءِ ضَرِيحُهُمُ وَالطَّلُوعُ  
 وَيُرْفُوفُ السُّنْبُوحِ وَالنَّهْلِيلُ  
 وَيَسْوَعُ فَوْقَ يَمِينِهِ إِكْلِيلٌ  
 طِيبٌ وَهَمْسٌ حَدِيثُهُمْ إِنْجِيلٌ  
 فِي يَوْمٍ يَفْسِدُ فِي السَّمَاءِ الْجِيلُ  
 لَا أَدَمُ فِيهَا وَلَا قَابِيلُ  
 وَيَرَى هَا بَرَقَ الرَّجَاءِ عَلِيلُ  
 سَبِيحٌ وَبِاللَّحْظِ الْبَرِي بِتُولُ  
 سَيْكُ وَاللَّدَمُ وَالذُّمُوعُ مَسِيلُ  
 فِيهَا وَمِنْ خَيْلِ الْهَوَاءِ رَعِيلُ  
 وَالسَّهْرُ لِلسَّيْرِ الْمَمُونِ مُذِيلُ  
 مَلْهُوقَةٌ لَمْ تَذَرِ كَيْفَ تَقُولُ  
 بَيْنَ الْجَدَاوِلِ وَالْعُيُونِ ذُبُولُ  
 وَبِكُلِّ حُزْنٍ رَنَّةٌ وَعَوِيلُ  
 لِلْمَسْجِدِ الْأَمْوِيِّ فَهَوْ طَلُولُ  
 لَكُمْ الصَّلَاةُ وَقَرَبَ التَّزْيِيلُ  
 فِي الْأَرْضِ عَالٍ وَالسَّمَاءِ أَصِيلُ  
 بِمَدَامِ الرُّوحِ الْأَمِينِ عَسِيلُ  
 بَيْنَ السُّهْمِ وَالْمُسْتَرِي مَحْمُولُ  
 أَوْلَى بِذَلِكَ مَشَى بِهِ جَبْرِيلُ  
 مِنْ قَبْلِ نَاوٍ وَالسَّمَاحِ نَزِيلُ  
 حَتَّى كَأَنَّ الْمَيْتَ فِيهِ رَسُولُ  
 وَخَوَاكِ ظِلٌّ فِي فُرُوقِ ظَلِيلُ  
 بَيْنَ الْمَادِنِ وَالْقِلَاعِ نُزُولُ  
 لِسُورِهَا التَّمْسِيحُ وَالتَّقْيِيلُ  
 صَبْرُ الْعِظَامِ عَلَى الْعَظِيمِ جَمِيلُ  
 نَاءُ الْفُرَاتِ بِشَطْرِهَا وَالتَّيْلُ  
 قَالِقَابُ مِنْ أُمَّتِلِهَا مَا هُولُ  
 عِنْدَ الْإِلَهِ وَإِنَّهُ لَجَزِيلُ  
 لِلْحَقِّ أَنْتَ بَأَنْ يُحَقِّقَ كَفِيلُ  
 عَدْلًا يُقِيمُ الْمُلْكَ حِينَ يَبِيلُ  
 لَا الْجَائِسُ يَرْفَعُهُ وَلَا الْأَسْطُولُ

وَمِنْ الْعَجَائِبِ فِي زَمَانِكَ أَنْ يَفِي  
 لَوْ كَانَ يُفِيدِي هَالِكَ لَفَدَاكُمْ  
 أَيُّ الْعُرَاةِ أَلْسِي الشَّهَادَةِ قَبْلَكُمْ  
 يَفْعُدُو عَلَيْنَكُمْ بِالتَّجِيَّةِ أَهْلَهَا  
 إِذْ رِيَسُ فَوْقَ يَمِينِهِ رِيْحَانَةٌ  
 فِي عَالِمِ سُكَّانِهِ أَنْفَاسُهُمْ  
 إِنِّي أَخَافُ عَلَى السَّمَاءِ مِنَ الْأَذَى  
 كَانَتْ مَطَهْرَةَ الْأَدِيمِ نَقِيَّةً  
 يَتَوَجَّهَ الْعَبَانِي إِلَى رَحْمَتِهَا  
 وَيُشِيرُ بِالرَّاسِ الْمَكَّلِ نَحْوَهَا  
 وَالْيَوْمُ لِلشَّهَوَاتِ فِيهَا وَالْهَوَى  
 أَضْحَتْ وَمِنْ سُفْنِ الْجَوَاءِ طَوَائِفُ  
 وَأُزِيلُ هَبِكُلَهَا الْمُصُونِ وَسِرُّهُ  
 هَلَعَتْ دِمَشْقُ وَأَقْبَلَتْ فِي أَهْلِهَا  
 مَشَتْ الشُّجُونُ هَا وَعَمَّ غِيَاطُهَا  
 فِي كُلِّ سَهْلٍ أَنْتَةٌ وَمَنَاحَةٌ  
 وَكَانَتْما نَعِيَّتْ أُمَّيَّةُ كُلُّهَا  
 خَضَعَتْ لَكُمْ فِيهِ الصُّرُوفُ وَأُزْلِفَتْ  
 مِنْ كُلِّ نَعَشِي كَالْتَرْتَابِ مَجْدُهُ  
 فِيهِ شَهِيدٌ بِالكِتَابِ مُكَمَّنٌ  
 أَغْوَادُهُ بَيْنَ الرِّجَالِ وَأَصْنَلُهُ  
 يَمْشِي الْجُنُودُ بِهِ وَلَوْلَا أَنَّهُمْ  
 حَتَّى نَزَلْتُمْ بُقْعَةً فِيهَا الْهَوَى  
 عَظَمَتْ وَجَلَّ ضَرِيحُ يَوْسُفَ فَوْقَهَا  
 شِعْرِي إِذَا جُبَّتِ الْبِحَارُ ثَلَاثَةٌ  
 وَتَدَاوَلَتْكَ عَصَابَةٌ عَرِيَّةً  
 وَبَلَعَتْ مِنْ بَابِ الْخِلَافَةِ سُدَّةً  
 قُلْ لِلْإِلَهِ مَخْمَدٌ وَلِلَّهِ  
 تِلْكَ الْخُطُوبُ وَقَدْ حَمَلْتُمْ شَطْرَهَا  
 إِنْ تَفَقِدُوا الْأَسَادَ أَوْ أَشْبَابَهَا  
 صَبْرًا فَاجْرُ الْمُسْلِمِينَ وَاجْرُكُمْ  
 بِمَا مِنْ خِلَافَتِهِ الرِّضِيَّةُ عِصْمَةٌ  
 وَاللَّهُ يَعْلَمُ أَنَّ فِي خُلُقَانِيهِ  
 وَالْعَدْلُ يَرْفَعُ لِلْمَمَالِكِ حَابِطًا

وَالرِّفْقُ عِنْدَ مُحَمَّدٍ مَأْمُولٌ      هَذَا مَقَامٌ أَنْتَ فِيهِ مُحَمَّدٌ  
 مَا أَنْفَكَ فِي جَنْبِ الْهَيْلَالِ يَسِيلُ      بِاللَّهِ بِالْإِسْلَامِ بِالْجُحِّ الَّذِي  
 إِنَّ الْوَسَاقَ عَلَى الْأَسْوَدِ تَقْبِيلُ      إِلَّا حَلَلْتَ عَنِ السَّجِينِ وَتَأَقَهُ  
 صَنْدِيدُ بُرْقَةِ مَوْتِي مَكْبُولُ      أَيَقُولُ وَاشِي أَوْ يُرَدُّ شَامِتُ  
 مَا كَانَ يُعْمَدُ مَنِيْفَكَ الْمَسْلُولُ      هُوَ مِنْ سُيُوفِكَ أَعْمَدُوهُ لِرَيْبَةٍ  
 وَأَسْتَبْقِهِ إِنَّ السُّيُوفَ قَلِيلُ      فَادْكُرْ أَمِيرَ الْمُؤْمِنِينَ بَلَاءَهُ

*Aylara bak! Nasıl gözden kayboluyorlar, mutluluk dolu  
yüzlere bak! Nasıl da değişiyorlar!*

*Yüce dağlara bak! Ölümün hıncı nasıl bir işaretiyle  
büküyor boyunlarını da eğiliyorlar!*

*Bak uğuldayıp yerinde duramayan rüzgârlara, eleniyor  
toprak üzerlerinden saçılarak ortaya!*

*Ve bak! Ömürleri kısalan kartallara, uzayıp giderken  
kartalların ömürleri nice yıllara!*

*Her hanede ve ailede bir "ay" var artık; göğün parıldayan  
yüceliklerinde kurban gitmiş kazaya,*

*Canlarına kastetti kaza, yoktu bir koruyucuları, Heyhat!  
Kazanın olmaz ki duru durağı,*

*(Göğün Fethi'si) ve (Nuri'si) toprağa cansız düştürler, yer  
kahroldu üzüntüden, gök, yitirdi çocuklarını,*

*Süzül havada ve yapış Sühâ yıldızının perçemine, gizli  
kalmaz ama ölüme hiçbir rota!*

*Koruyamaz Azrail'in içinde kanat çırpıtığı kartaldan seni;  
binmiş olman demirden kartalın kanatlarına,*

*Her canın bir eceli var, kim ölmezse şereflice vaktinde,  
pipisine ölür rezil rüsva bir halde,*

*Ölümlerden ibaret olan bu hayata mı güvenden sen,  
yaşama ümidini kesen itimat mı eder emellerine?*

*Umursama sakın dünyanın sevincini derdini, zira  
aldatmacadır bu dünyanın neşesi, kederi.*

*Güllerin yaşamları açması ve solması kadardır, şüphesiz  
çok kısıdır onların ömürleri,*

*İşte dünün müjdecisi, bugün oldu kara haber veren, adeta bir rüya; yorumunun tersi gerçekleşti.*

*Gözyaşları akar bahisleri geçince, mutluluktan değildir gözden dökülenler hatıraları üzerine,*

*Nice düğünler var ki matemleri gizler içinde, kaylûleye yatan yılan gibi bahçenin gölgesinde,*

*Ey şehitler, gökyüzünü kışkandıran güzel zaferiniz unutulmayacak asla!*

*Dünyada şeref ilk temel atanındır, yürütür şanı, yapıyı yükseltip devam ettiren ilkinden sonra,*

*Yücelere erişme yolunda canlarını feda edenler olmasaydı, yola koyulanları hedefe ulaştıracak işaretler olmazdı,*

*İnsanlar, canlarını, mallarını ve ilimlerini cömertçe harcayanlardır, ötekilerse işe yaramaz, fuzuli olanlardır.*

*Zaferin öncüleri, çarpışma anında ön safta duranlardır, onları takip edenlerse emekleyen ardıllardır,*

*Mısır'a doğru nice mil yol kat ettiniz, Niçin durdunuz, Mısır'a bir mil kalmışken?*

*Torosların gözü zayıf, yorgun kalır izlemede, sizler bulutların içinde yükselirken,*

*Dizginleri salıverdiniz, rüzgârı alıp önünüze, boyun eğdi size o, bütün azgınlığına rağmen,*

*İkişerli uçuyordunuz birbirinin ardı sıra, geçmedi aklınızdan, ölüm üçüncünüz ve dostunuzdu yanı başınızda,*

*Zamanınızın hayret uyandıran işlerinden biridir dostlarınızın size vefalı olması; ölümden ve yaşamda,*

*Şayet ölecek kimsenin yerine can feda edilseydi, göklerdeki cimri kartallar bile yolunuza can verirdi.*

*Sizden önce şehadete erişen gazilerden hangisinin, göz alabildiğine geniş semâ olmuş türbesi?*

*Sizi selam ve tebriklerle karşılıyor gök ehli, dalga dalga yükselirken tesbih ve kelime-i tevhidleri,*

*İdrîs'in (as.) sağ elinde reyhân, İsâ'nın (as.) sağ elinde bir taç var,*

*Öyle bir âlemdeler ki ahâlisinin nefesleri ıtır, sözlerinin fısıltıları da kutsal kitap.*

*İncinmesinden korkuyorum gökyüzünün, bu kuşağın semada savaşıp huzuru bozacağı gün;*

*Yüzeyi hep tertemizdi ve parıldardı, orada ne Âdem vardı ne de Kabil zira,*

*Darda kalan yönelirdi lütuflarına, hasta olan ümit ışığı görürdü orada,*

*İhtiyar (Zekeriya) ağarmış başıyla işaret ederdi semaya ve Betül de (Meryem as.) aynı yere iffetli bakışlarıyla,*

*Bugün ise arzular ve hırs akar semaya, kan ve gözyaşı su yatağı olmuş varır oraya.*

*Uçaklar bir kazaya kurban gittiler, içlerinde hava kuvvetlerinin öncü kuşağı varken,*

*Kaldırıldı korunan enkazla birlikte sırları, felek gizemlerini tarumar etmişken,*

*Panikledi Şam (yönetimi), hayıflanarak, haberi nasıl söyleyeceğini bilmeden ve yöneldi halkına,*

*Etrafı hüznün sardı ve kara haber yayıldı; Dımaşk'ın kurumuş gözeleri ve pınarları arasındaki derelerine, ormanlarına,*

*Her ovada inilti ve yas var, hüznünler ve ağlamalar yankılanıyor,*

*Emeviye Camii'nin yıkılan enkazı başında sanki Ümeyyeoğulları'nın hepsi feryat figan ediyor,*

*Sizler için boyun büktü saf saf olanlar, yaklaşmışken namaz ve Kur'ân okuma vakti,*

*Her bir naaşın vardır ihtişamı, yeryüzünde yüce gökyüzünde asil Süreyya yıldızı misali,*

*O tabutların içerisinde Kur'ân'la kefenlenmiş, Cibril'in gözyaşlarıyla yıkanmış şehitler vardır.*

*Tabutların tahtaları; dalları erlerin, kökleri Süha ve Müşteri yıldızlarının arasındaki bir ağaçtandır, omuzlarda taşınır.*

*Askerler o tabutları sırtlamış yürüyorlar, Cibril'e yaraşır o iş, olmasaydı askerler,*

*Evvelce hoşgörünün mesken tuttuğu, muhabbetin yerleştiği bölgede konaklayınca sizler,*

*Yüceldi ve şeref buldu "Yusuf'un (Selahattin Eyyûbî) türbesi, sanki şehitler orada huzura gelen elçiler gibiydiler,*

*Keşke bilseydim, üç denizi aştığınızda dokurcasına takip ettiğiniz rotanın "Furûk'u (Âsitâne)" karartan bir gölge olduğunu,*

*Arap kabilelerinin başlarına bağladıkları sarımlar misali; minareler ve kaleler arasında göğde dolanmalarınızın bir düşüş olduğunu,*

*Yüce bir makama eriştiniz; örtülerine el sürülen ve öpülen Hilâfet kapısının eşik taşı misali,*

*Halife Muhammed (Reşat) ve âline söyleyin, zorluklara karşı yüce kimselerin sabrı çok güzeldi.*

*İşte sizin sırtladığınız bu sıkıntılar var ya; yüklenseydi bir yarısını Fırat bir yarısını Nil nehri altında kalıp ezilirlerdi,*

*Kaybettiyseniz aslanlarınızı yahut onların yavrularını, bilin ki orman denklelerini barındırır bağrında,*

*Sabredin! Müslümanların ve sizlerin ecirleri, rabbın katındadır ve Allah çok cömerttir mutlaka.*

*Sensin kefilliğe en layık olan! Ey, razı olunan hilâfeti, hakkın koruma perdesi olan kişi!*

*Allah bilir: Yarattıklarının arasında düzen bozulduğunda adaletin, dirliği tesis edeceğini.*

*Adalet, hükümdarların etrafında yükselen, ordular ve donanmaların bina edemeyeceği bir duvardır,*

*O, öyle bir makamdır ki, Muhammet (Reşat) sen oradasın, hoşgörü Muhammedler katında umulandır.*

*O<sup>2</sup> hilalin yanından ayrılmadı; And olsun, Allah'a, İslâm'a ve kanları akan yaralara,*

*Ki sen, o mahkûmun zincirlerini çözdün; zincir zuldür aslana.*

*“Burka'nın yiğidi hapsedilmiş, kelepçeli” şeklinde konuşuyor mu ispiyoncular yahut alay edenler geveliyor mu bu sözleri ağızlarında?*

*O senin kılıçlarından biriydi; bir şüphe sebebiyle koydular kınına, senin çekilmiş kılıcın konulamaz ki kınına.*

<sup>2</sup> Mersiyenin son beyitleri Osmanlı Subayı Aziz Ali el-Mısrî (ö.1965) hakkındadır. Ahmed Şevkî, Azîz Ali'nin yargılanma süreci ve hakkındaki iddiaların asılsız olduğu yönündeki görüşlerini ilgili beyitlerde dile getirmiştir. Aziz Ali'nin beyitlere konu olan durumu kısaca şöyledir: Basra asıllı bir ailenin çocuğu olarak Kahire'de dünyaya gelen Azîz Ali, 1906 yılında Selanik'teki Mekteb-i Harbiyye-i Şâhâne'ye girmiş ve 1904'te bitirip Osmanlı ordusunda göreve başlamıştır. Aziz Ali, 1910 yılında Yemen'deki İmam Mütevekkil-Alellah Yahyâ b. Muhammed ile yapılan görüşmelerde arabuluculuk yaparak ayaklanmanın sona erdirilmesine katkı sağlamıştır. İtalyanların Trablusgarp'ı işgal etmeleri üzerine bölgede direnişi örgütlemek amacıyla görevlendirilmiş ve Enver Bey'in ayrılmasının ardından Libya'daki savunma kuvvetlerini yönetmiştir. Ancak 1913 sonbaharında İstanbul'a erken ve izinsiz dönmesi nedeniyle ağır eleştirilerin hedefine konmuş; İtalyanlara karşı verilen mücadeleye zarar verdiği iddia edilmiştir. İstanbul'a döndükten sonra Azîz Ali, sadece Arap subaylardan oluşan gizli bir cemiyet olan *Ahd*'ı kurmuş ve İttihatçılara karşı muhalefet etmeye başlamıştır. 1914 yılında tutuklanarak; para zimmetine geçirmek ve vatana ihanet suçlarından yargılanmıştır. İlk olarak idama mahkûm edilen Azîz Ali'nin, Enver Paşa ile aralarının açık olması sebebiyle yargılama sürecinin etkilendiği yönünde içeriden ve dışarıdan gelen baskılar sonucu cezası on beş yıla indirilmiş ve ardından affedilmiştir. Geniş bilgi için bkz. Ş Tufan Bozpınar, Mısrî, Aziz Ali, *DİA*, Ankara 2020, XXX/2-3.

*Ey müminlerin emiri onun başına gelen belayı hatırla, affet onu, emrine âmâde kılıçların azdır zira.*

### **Sonuç**

8 Şubat 1914'te Ayastefanos'ta başlayıp, 27 Şubat 1914 tarihinde Taberiye Gölü yakınlarındaki kaza sonucu Pilot Yüzbaşı Fethi ve Rasıt Üsteğmen Sadık Bey'lerin, 11 Mart 1914 tarihindeyse, Üsteğmen Nuri Bey'in Yafa'daki kaza sonucu şehadetiyle, Türk milletinin ve hilafet topraklarındaki Osmanlı tebaasının yüreğinde onulmaz yaralar açan ve Türk tarihinin şanlı sahifelerine adları altın harflerle kazınan ilk hava şehitlerimiz hakkında tarihî arka planı göz önünde bulundurarak uzunca bir değerlendirme yapmak mümkündür. Ancak konuyla ilgili Türk Tayyare Cemiyeti Merkezi Umûmiyesi tarafından çıkartılan, Ankara'da basılan 1927 tarihli "Hava Edebiyatı" başlıklı, eserde yer alan bir yazı, Türk milletinin bu husustaki duygularına tercüman olan etkili bir metin niteliğini hâiz görüldüğünden ilgili eserde aktarılmıştır. Dolayısıyla, çalışmanın ruhuna uygun bir içeriğe sahip olduğu kanaatinden hareketle bu makalenin sonuç kısmının bahse konu eserden alınan ilgili yazı ile tamamlanmasının uygun olacağı düşünülmüştür.

"(1)926 senesinin şehit tayyareciler ihtifal günü olan 27 Kânûn-î Sâni tarihinde, memleketimizin her tarafında merasim yapılmış ve nutuklar îrâd olunmuştu. O gün söylenmiş olan nutukların en güzeli, Giresun'da Memleket Hastanesi ser tabibi ve operatörü Doktor Memduh Necdet Bey'in îrâd eylediği nutuktur:

Aziz ve Muhterem kardeşler,

Bugün buraya hepimizin ortak ölümlerini anmak, ruhlarına fatihalar okumak için toplandık. Her milletin iki türlü ölüsü vardır. Birisi: Aile ölüleridir ki onlara yalnız sayılı gözler ağlarlar. Ölen bir babanın arkasından akan gözyaşları nihayet bir aile kalbinin içinden gelir ve ancak mezarının bir avuç toprağını sular. Halbuki ortak ölümlere yanan kalplerle ağlayan gözler bir milletin adedi kadar çoktur ve onlar için dökülen yaşlar, sade kendi mezarlarını değil bütün vatan toprağını yıkayacak kadar boldur. Milletlerin en mübarek duyguları onları bir yere toplayanlarıdır. Yeşil Giresun'umuz yiğit tayyarecilerimizden hiçbirinin mezarını sinesinde saklamadığı halde niçin biz burada onlar için yas tutuyoruz?

Mezar: Kara toprakların ölümler üzerine yığılan birikintisi demek değildir. Mezar, onların kalplerimizde açtığı yaranın geçmeyen yeri, nasırı demektir. Onun içindir ki bugün buraya toplandık. Her birerlerimizin içinde sevgili vatanın, hürriyet ve saadeti uğruna ölen ortak ölümlerin acı ve sızısı vardır. Onları burada birbirimize söylüyor, yiğitlik ve kahramanlıklarını birbirimize anlatıyoruz. Şimdiden sonra, bu uğurda ölecekler de bilsinler ki onları da unutmayacak, acıyacak, ağlayacağız.

Ölüm soğuk; mezar, korkunçtur. Öyle ise neden vatan ve millet uğrunda ölüp de o milletin sıcak ve sevgili kalbine gömülmeyelim... Dünyada maksatsız ve sade kendi için yaşayıp ölenlerden daha talihsiz insanlar var mıdır? Ölmek acı ise; unutulmak, ikinci ve daha acı bir acı değil midir? Ne mutlu o kimselere ki ölümler ve arkalarından bir milleti böyle ağlatırlar, sızlatırlar.

Arkadaşlar! Dünyada Türk milletinden yiğit, Türk milletinden azimli bir millet daha yoktur. Onun göklerde uçarken düşüp ölen oğulları, yiğitliklerinin, cesurluklarının kurbanı oldular. Başka milletlerin en iyi, en sağlam tayyarelerle başardıkları işleri bizim çocuklarımız, bizim kardeşlerimiz, en fena, en çürük aletlerle yapmışlardır. İstanbul- Mısır yolunda şehit olan Fethi ile Sadık, nice Paris'ten Tokyo'ya uçan Fransız'dan daha cesur daha yılmazdır. Büyük harpte bir harika gördüm ki onu Türk'ten başka hiçbir milletin evladı yapamaz;

Bir gün öğle vakti, on sekiz İngiliz tayyaresi, İstanbul Boğazı'nın mavi göğü üzerinden kayarak pâ-yi tahta giriyorlardı. Bütün İstanbul halkı telaş içindeydi. Bulutların beyaz kıvrımları arasında korkusuz ve saygısız yaklaşan bu on sekiz büyük düşman kartalına karşı koyacak bir tek şahinimiz yoktu. Çaresiz yukarıdan düşecek bütün belayı kabul edecektik. Onlar süzüle süzüle geliyor, siyah bir ifrit gibi iniyorlardı. Gönüllerimiz, gözlerimiz gökte, Allah'ta (cc.) idi. Nafile bekliyorduk. Bilmem nasıl oldu? Birdenbire gök karıştı, bulutlar koyulaştı ve tayyareler birbirine girdi. Başımızın üstünde kıyamet kopuyordu. Silah ve mitralyöz sesleri, korku ve durgunluk kaplayan şehri sarsıyordu. O on sekiz tayyare dağılmış, darmadağın olmuştu. Kaçıyorlar, boğazın mavi suyu ve mavi göğü üzerinden çabuk çabuk uçuyorlardı. Bu ne idi ulu tanrım! Bunları korkutan, bunları kaçırın, çil yavrusu gibi dağıtan kim idi? Sevinçten büyüyen gözlerle gökleri aradık. Ufak, siyah bir nokta bize doğru, İstanbul'a doğru uçuyordu. On sekiz İngiliz tayyaresiyle tek başına döğüşen ve üst(ün) gelen Türk tayyaresiydi, Fâzıl Bey'di.



İşte ben büyük harpte bu harikayı gördüm ve o zaman inandım ki bir Türk başka yüz millete bedeldir. Kim bilir Türk; benim görmediğim ve sizin işitmediğiniz daha ne kadar büyük harikalar yapmıştır? ....”

**Kaynakça**

- Abdulhalîm, A. Z. (1977). *Şevkî Şâiru'l-Vataniyye*. Kahire: Dâru'l-Hilâl.
- el-'Amerî, A.S. (1972). *Edebu Şevkî fi's-Siyâse ve'l-İctima'*. Kahire: Mektebetu'l-Anclû el-Mısriyye.
- Aydar, O. (1948). *Uçan Süvariler*. Ankara: Ulus Basımevi.
- Bozpinar, Ş. T. (2020). Mısrî, Aziz Ali, İçinde Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi (C.30, ss.2-3). Ankara: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları.
- Dalkılıç, D. (2022). *Türk Havacılık Tarihi*. İstanbul: İBB Yayınları.
- Eldem, V. (1994). *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Görgülü, İ. (2014). *On Yıllık Harbin Ordusu (1912-1922)*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- el-Keylânî, N. (1963). *Şevkî fi Rekbi'l-Hâlidîn*. Kahire: eş-Şerîketu'l-Arabiyye li't-Tibâ'a ve'n-Neşr.
- Keyüsk, M. (1951). *Türk Havacılık Tarihi (1914-1916)*. Eskişehir: Hava Basımevi.
- Kılıne, S. (2002). *Türk Havacılık Kronolojisi/ A Chronicle Of Turkish Aviation*. İstanbul: Havaş Yayınları.
- Komisyon, (1924). *Tayyare Mecmuası* (C.1). İzmir.
- Komisyon, (1927). *Hava Edebiyatı*. Ankara: Türk Tayyare Cemiyeti.
- Kural, F. (tsz.). *Kuruluş Yıllarında Türk Askeri Havacılığı Belgeleri (1909-1913)*. Ankara: Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü.
- Kurşun, Z. (1992). *Yol Ayrımında Türk-Arap İlişkileri*. İstanbul: İrfan Yayınevi.
- Kurter, A. (2009). *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi (1910-1920)* (C.1). İstanbul: Hava Kuvvetleri Komutanlığı.
- Özdemir, Y. (1981). *Şehit Pilot Binbaşı Fazıl Bey*. Ankara: T.C. Genel Kurmay Başkanlığı Hava Basımevi.
- Sultan, M. (1997). *el-Bedi' fi Şi'ri's-Şevkî*, İskenderiyye: Munşietu'l-Ma'ârif.

- Şevkî, A. (2012). *eş- Şevkiyyât*. Leiden: Mektebetu Hindâvî.
- Teymûr, M. (1959). *İtticâhâtu'l-Edebi'l-Arabî*. Kahire: el-Matbaatu'n-Nemûzeciyye.
- Ünalp, F. R. (2012). *İstanbul-Kahire Seferi ve Ardındaki Gerçek*. Ankara: Ayrıntı Basımevi.
- \_\_\_\_\_. (2014). *Afrika Cephesi-Kanal Savaşları-Avrupa Cephesi*. İstanbul: ATASE Dairesi Başkanlığı.
- Ürün, K. (2002). *1868-1932 Mısır'da Türk Bir Şair Ahmet Şevki*. İstanbul: Kaknüs Yayınları.
- Üstün, M. (2023). *Fahr-i Kâinat'a Ağlamak (Peygamber Mersiyeleri)*. Konya: Rûmî Yayınları.
- \_\_\_\_\_. (2021). "Klasik Arap Şiirinde Mersiye" c.XV/8, 393-417. Doi. 10.17050/kaüifd.O.2021-18-840699.
- Yalçın, O. (2014). "Osmanlı İmparatorluğu'nun Son Yıllarında Bir Kararlılık Gösterisi: Kıtalararası Osmanlı Hava Seferi" c.IV/2, 327-347. Doi. 10.13114/MJH.201428448.