

## Tayyare Cemiyeti'nin Propaganda Faaliyetleri ve Tayyare Bayramları\*

### Propaganda Activities of Turkish Aeronautical Association and Aeronautics Days

Arş. Grv. Dr. Demo Ahmet Aslan

#### Öz

Erken Cumhuriyet yıllarında, Türkiye'nin "Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı", "Cumhuriyet Bayramı", "Gençlik ve Spor Bayramı" gibi millî ve resmî bayramlarının yanı sıra, bir de 30 Ağustos günlerinde "Zafer Bayramları"yla birlikte kutlanan "Tayyare Bayramları" vardı. O gün, siyasi iktidarın kontrol ve denetimi altındaki Türk Tayyare Cemiyeti'nce düzenlenen etkinliklerde, havacılığın ve "tayyare"nin önemi anlatılır, halk ile tayyare arasında bir bağ kurulmaya çalışılırdı. Türkiye, bugünün insanına ilginç gelebilecek böyle bir bayram etkinliğine, o dönemde neden ihtiyaç duymuş; tayyareyi gündelik hayatta bir kült haline getirmeye çalışmıştı? Dönemin önde gelen yerel ve ulusal gazetelerinin konuyla ilgili propagandist haber ve ilanlarından ara başlıkların oluşturulduğu bu makalede, arşiv malzemelerinin yardımıyla, yukarıdaki soruya dünya kontekstinden yanıt aranmaktadır.

**Anahtar Kelimeler:** İki Savaş Arası Dönem, Havacılık, Propaganda, Türk Tayyare Cemiyeti, Tayyare Bayramı

#### Abstract

In the early Republic years, there were "Aeronautics Days", which were celebrated together with "30 August Victory Days", as well as "National Sovereignty Day and Children's Day", "Republic Day" and "Youth and Sports Day. Aeronautical Association, which was un-

der the control of political authority, organized activities in those days. During those activities, they told the importance of aeronautics and "airplanes" and tried to connect people with "airplane". Why Turkey need such a special day, which may sound interesting to today's people, at that period and tried to turn the "airplane" to a cult of everyday life? In this article in which propagandist headings and announcements of prominent local and national newspapers of the period are used as subheadings, an answer to the above question is searched through archival documents within the world context.

**Keywords:** Interwar Period, Aeronautics, Propaganda, Turkish Aeronautical Association, Aeronautics Days

#### Giriş

Türk Tayyare Cemiyeti,<sup>1</sup> uçak sanayinde dev adımların atılıp hava sahası güvenliğinin önem kazandığı iki savaş arası dönemde kurulmuştur (16 Şubat 1925). "Acil ve umumi bir ihtiyacın" neticesinde kurulan Cemiyet, Cumhurbaşkanı Atatürk'ün himayesinde, İsmet İnönü'nün ise fahri başkanlığında faaliyet yürütecektir.<sup>2</sup> Kurucu başkanı, Atatürk'ün eski yaverlerinden, Bolu Mebusu Cevat Abbas Gürer, Cemiyet'in kurulduğu gün Ankara Türk Ocağı'nda yaptığı konuşmasında, yabancı orduların havacılıkta kat ettiği

Arş. Grv. Dr. Demo Ahmet Aslan, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, [demoahmet@ankara.edu.tr](mailto:demoahmet@ankara.edu.tr)

\* Bu makale, 2011 senesinde Ankara Üniversitesi'nde tamamladığım, *Cumhuriyet'in Törenselleşmesi: Ulus Devlet İnşa Sürecinde Millî Bayramlar (1923-1938)* başlıklı doktora tezinden üretilmiştir (özellikle s. 141-151).

1 1935'te Cemiyet'in adı "Türk Hava Kurumu" olarak değiştirildi; ancak, makalede bütünlük olsun diye eski adıyla zikredilmeye devam edildi.

2 *Türk Tayyare Cemiyeti Nizamname-i Esasisi*, Ankara Matbaası, 1341, mukaddeme ve s. 1.

mesafeyi, Türkiye'nin ancak halkın maddi katkılarıyla yakalayabileceğini söyledi (Gürer, 2007, s. 285-286).

Türkiye'de devletin, ordunun modernizasyonu için bağış ve yardımlara başvurması, vatandaşların alışık olmadığı yeni bir şey değildi. 1909'da kurulan Osmanlı Donanma Cemiyeti, halktan topladığı bağışlarla ordu ve donanmanın en büyük destekçisi olmuştu. Dahası topladığı bağışlar sadece donanmanın değil, ordunun uçak ihtiyacını da karşılamıştı. Osmanlı/Türk hava gücü, kuruluş dönemi olan II. Meşrutiyet'ten I. Dünya Savaşı ve Millî Mücadele'ye kadar, halkın "ianesi"yle ayakta tutulmuştu. Uçak filosu kurmak için toplanan bağışlar, ayrı bir bağış teşkilatı kurmak yerine, Donanma Cemiyeti'nde biriktirilmişti. Osmanlı döneminde, bir şehir adına orduya ilk uçak bağışını, 25 Mart 1912 tarihinde Drama halkı yapmıştı. Millî Mücadele sırasında ise görev alan uçaklara "İzmir", "Niğde" ve "Bursa" isimlerinin verilmiş olması, uçak bağışlarının bu dönemde de sürdüğü anlamına geliyordu (Kurt, 2013, s. 302-310).

### "Vatandaş, Bugün Tayyare Bayramıdır. Unutma!"<sup>3</sup>

Cemiyetin amacı, Türkiye'de havacılığın askeri, iktisadi, siyasi ve sosyal önemini tanıtmak, havacılığa gerekli insan ve malzemeyi sağlamaktır.<sup>4</sup> Bu faaliyetlere uygun düşen propagandist atmosferi ise "Tayyare Bayramları"nda düzenlenecek etkinlikler sağlayacaktı. Cemiyet, Millî Mücadele'yi kesin zafere ulaştıran Başkumandan Muharebesi'nin yıl dönümü olan "30 Ağustos"u, Tayyare Bayramı olarak kabul etmişti.<sup>5</sup> Savaş uçaklarını yüceltip askeri havacılığı özendirceği için, militer motiflere sahip bu bayramları, böyle bir tarihsel zaferin yıl dönümü kutlamalarına denk getirmek, bu açıdan son derece anlamlıdır. Bayram, Türk ordusunun kara, deniz ve hava kuvvetlerince kutlanan "Zafer Bayramı"<sup>6</sup> törenleriyle aynı gün yapılacaktır. Zafer Bayramları'nda düzenlenecek tören hakkındaki İcra Vekilleri Heyeti'nin 25 Ağustos 1926 tarihli kararname, 30 Ağustos'un Tayyare Cemiyeti'nin de özel günü olduğu için, kutlamalarda Cemiyet ile birlikte hareket edilmesi gerektiğini

3 *Anadolu*, 30 Ağustos 1934, s. 1.

4 *Türk Tayyare Cemiyeti: Esas Nizamname ve Madalya Nizamnamesi*, Ankara: Hâkimiyeti Milliye Matbaası, 1932, s. 3.

5 *Türk Tayyare Cemiyeti: Esas...*, s. 15. 1925'te yayınlanan nizamnamenin 35. maddesine göre "Türk Tayyare Bayramı", "31 Ağustos" olarak kabul edilmişti. Türk Tayyare Cemiyeti Nizamname-i..., s. 11. Ancak ertesi sene bu, "30 Ağustos" olarak değiştirilip "Zafer Bayramı" ile birleştirildi.

6 1 Nisan 1926'da Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM), Başkumandan Muharebesi'nin yıl dönümü olan 30 Ağustos'u, ordu ve donanmanın "Zafer Bayramı" olarak kabul etmişti. Bkz. *TBMM Zabıt Ceridesi*, Devre: 2, Cilt: 24, s. 7-8.

bildiriyordu (CA: Kutu No: 1/89 (23-1), Fihrist No: 61/4). 30 Ağustos'un basında "Zafer ve Tayyare Bayramı" olarak zikredilmesinin sebebi budur. Yoksa 27 Mayıs 1935 tarihli Ulusal Bayram ve Genel Tatiller Hakkında Kanun, "Tayyare Bayramı" ifadesine yer vermemiş, 30 Ağustos'u sadece Zafer Bayramı olarak tanımlamıştır.<sup>7</sup>

Bayram günü, Cemiyet'in Ankara Hacıbayram'daki merkez binasında bir kabul resmi yapılırdı; bina, bayraklarla donatılır, gece ışıklandırılmak üzere süsletilirdi.<sup>8</sup> Şubeler ise tören ve eğlenceler tertipler, "iane toplama nizamnamesine" uygun şekilde bağış toplamaya çalışırlardı.<sup>9</sup> "Tayyare rozeti" dağıtmak isteyen vatandaşlar, şubelere müracaat ederdi; bunlar, çoğunlukla öğrenciler olurdu.<sup>10</sup> Bayram, yaz mevsimine denk geldiği için genellikle şehir bahçelerinde Cemiyet yararına "müsamereler" verilirdi. 1929'da Ankara Yenişehir'deki Hale Bahçesi'nde canlı müzik eşliğinde bir "garden parti" verilecek; partinin büfesi, ucuz fiyatla halkın istifadesine sunulacaktır.<sup>11</sup> Aynı gün İzmir'deki Türk Ocağı'nın bahçesinde de balo düzenlenecektir.<sup>12</sup> Cemiyet'in bir başka özel günü daha vardı. Bu, Türkiye'nin ilk pilotlarından Binbaşı Fazıl Bey'in, bir eğitim uçuşu esnasında hayatını kaybettiği "27 Ocak"tı. Bu gün, Binbaşı Fazıl Bey'in "hazin hatırası"nın özelinde, havacılık uğrunda hayatını kaybetmiş Türk pilotlarının "aziz ruhlarını" yâd etmek amacıyla "Tayyare Şehitlerini Anma Günü" olarak seçilmişti. 27 Ocakların öğle vaktinde, Türkiye semalarındaki hava faaliyetleri bir saat süreyle tatil edilir; Cemiyet'e bağlı şubeler, bir merasim dâhilinde hava şehitlerini anma ziyaretine giderlerdi.<sup>13</sup>

Erken Cumhuriyet döneminde Cemiyet'e en çok yardım yapan şehir, kasaba, köy, aile, kişi ya da kurumlara ait isimler, merkez idare heyetinin kararıyla bir uçağa verilmekteydi.<sup>14</sup> Cemiyet, 10 bin lira tutarında bağış yapan her şehir, kasaba, köy ya da kişinin, kendi ismini taşıyan bir uçağı görebileceğini duyurmuştu. Aslında Cemiyet'in yaptığı şey, son dönem Osmanlı'dan beri süregelen bağış geleneğini resmi bir karara dönüştürerek şubelerine duyurmak oldu. Çok geçmeden buna ilk yanıt, Adana'nın Ceyhan ka-

7 *Düster*, Cilt: 16, Üçüncü Tertip, s. 1171.

8 *Hakimiyeti Milliye*, 29 Ağustos 1929, s. 1; *Hakimiyeti Milliye*, 31 Ağustos 1929, s. 2; *Hakimiyeti Milliye*, 30 Ağustos 1932, s. 1.

9 *Türk Tayyare Cemiyeti: Esas...*, s. 15.

10 *Hakimiyeti Milliye*, 29 Ağustos 1929, s. 5; *Hakimiyeti Milliye*, 31 Ağustos 1929, s. 2.

11 *Hakimiyeti Milliye*, 29 Ağustos 1929, s. 1.

12 *Hakimiyeti Milliye*, 1 Eylül 1929, s. 4.

13 *Türk Tayyare Cemiyeti: Esas...*, s. 15. Ayrıca bkz. *Hakimiyeti Milliye*, 28 Kanunusani 1929, s. 1 ve 2.

14 *Türk Tayyare Cemiyeti: Esas...*, s. 11-12.

sabasından geldi. 10 bin lira tutarında bağış yaptığını duyuran kasaba halkı, Cemiyet'in satın alacağı ilk uçağa "Ceyhan" adının verilmesini istiyordu. İtalyan Ansaldo fabrikasının ürünü olan Ceyhan Uçağı'nın ilk deneme uçuşu, 17 Haziran 1925'te Ankara'nın At Koşusu mahallindeki kalabalık bir davetli kitlesi önünde yapıldı. 20 Haziran'da uçak, Cemiyet'in Fen Şubesi'ni organize etmekle sorumlu, dönemin meşhur havacılarından Vecihi Hürkuş (Hürkuş, 2000) tarafından, Ceyhan halkına teşekkür etmek amacıyla yolculuğa çıkarıldı. Vecihi Bey, seyir boyunca aşağıdaki yerleşim birimlerine, Cemiyet'in propaganda kâğıtlarını dağıttı. Ceyhan dönüşü ise Adana semalarında helezonlar çizerek bir "reklam uçuşu" yaptı; burada, halkın yoğun tezahüratıyla karşılandı. Cumhuriyet Halk Partisi (CHP)'nin bölge müfettişi Dr. Fazıl Berki Bey, Cemiyet adına bir konuşma yaparak, ülke savunmasında millî havacılığın ne kadar önemli bir yere sahip olduğunu, uçağın etrafını saran kalabalığa anlatmaya çalıştı. Bu gösteri ve konuşmanın ardından Cemiyet'in Adana şubesi, para bağışı için kuyruğa giren vatandaşlarla doldu. Yarım günde Adana şubesine yapılan toplam bağış, 220 bin lirayı geçmişti (Hürkuş, 2000, s. 178-189).

Cemiyet'in, Tayyare Bayramlarında düzenleyeceği en önemli etkinliklerden biri, "uçaklara isim verme törenleri" olmuştur. Cemiyet'e bağış yapan şehir/kasaba halkı, satın alınan uçağın hareket edeceği meydana davet ediliyor; uçağın, gösteri uçuşundan sonra resmi görevlilerce ismi veriliyordu. Halk, "isim koyma törenleri" ile Cemiyet'e yaptığı bağışın sonucunu görür, satın alınan uçağın gövdesinde memleketinin ismini görerek gururlanırdı; törenin amacı buydu. Bağış yapan şehir/kasabanın ismi, uçağın gövde veya dikey kuyruğuna yazılırdı. Böyle bir tören, hem kampanyaya ilgiyi arttıracak, hem de toplanan bağışın boşa gitmediğini göstermiş olacaktı (Gönüllerden Göklerle, 2005, s. 3-4; Kurt, 2013, s. 315). 1929'un Tayyare Bayramı'nda İstanbul Yeşilköy'de yapılan törende CHP Müfettişi, Cemiyet'in İstanbul Şubesi Reisi, Kolordu Komutanı ve İstanbul Mebusları hazır bulunmuşlardı. Cemiyet, töreni izlemeye gelen İstanbullulara bisküvi ve limonata dağıtmıştı.<sup>15</sup> Uçaklar, Tayyare Bayramı'nda yapılan "isim verme törenleri" sonrasında orduya armağan ediliyorlardı. Mesela 1931 senesinde toplanan 37 bağış uçağından, Anadolu kasabalarınınca alınanlardan bazılarını; "Akşehir", "İskilip", "Bayburt", "Siverek", "Bodrum" ve "Cizre" isimleri verilmiştir.<sup>16</sup> Fakat sırf dönemin gazetelerine bakacak

olursak, "Cemiyet'e yardım ve bağışlar, hep böyle gönüllü yapılmıştır", gibi bir anlam çıkarabiliriz. Oysa 30 Ağustos 1927'de, İstanbul Tarabya'daki polis koruması altındaki taklardan geçen araçlar, Tayyare Bayramı dolayısıyla 1 lira ödemek zorundaydılar ki, bunu Birleşik Amerika'nın İstanbul'daki Maslahatgüzarı S. L. Crosby'nin 31 Ağustos 1927 tarihinde Washington'a aktardıklarından öğreniyoruz (NARA: 867.415/2).

**"Tayyare En Güçlü Silahtır!.. Tayyare Güçlü Bekçidir!.."**<sup>17</sup>

İki savaş arasında "hava tehlikesi" demek, düşman uçaklarının "yangın, tahrip ve zehirli gaz bombaları"yla şehirlere saldırma ihtimali demektir. Türk ordusu, muhtemel saldırılara karşı önlem olarak "cephanelik", "depo" ve "fabrika" gibi hassas binaların etrafında ağaç yetiştiriyordu (BCA: 030.10.51.330.3). Fakat saldırı uçakları için hedef, sadece askeri tesisler değildi. "Hükümet merkezi", "tarla" ve "imalathane" gibi mekânlar da bir savaş halinde siyasi ve iktisadi hedef haline gelmişlerdi. "Askeri saldırı"nın tanımı, havacılıkta meydana gelen teknolojik gelişmeler sonucunda genişlemişti; demek oluyordu ki, teknik anlamda savaşmayan sivil halkın, muhtemel bir savaşta hayatı tehlikeye girmiş olacaktı (Saundby, 1979, s. 77,82). Bombardıman uçaklarının, ordudan ziyade orduya kaynaklık eden halkın hayat sahasına saldıracağı düşünülüyordu (Bingöl, 1937, s. 3,7). Bu durumda halkın, saldırılara karşı kendini koruyabilmesi için, havadan gelebilecek tehlikeleri iyi bilmesi gerekiyordu. Ancak bu şekilde, hava saldırılarına karşı direnme gücü artabilir, can ve mal kayıpları en aza indirilerek, cephe gerisindeki sivil hayatın devamı sağlanabilirdi. Türk askeri ricalı, savaşan bir ordunun gücünün, cephe gerisindeki memleketin haline bağlı olduğunu iyi biliyordu (Sakmar, 1939, s. 6,8). Fakat bu çabaların "pasif korunma" amaçlı olduğu aşikârdı. Uçak saldırılarına karşı "aktif korunma", ancak yine uçakla mümkün olabilirdi (Erksal, 1936:295-298). Muhtemel bir uçak taarruzuna, "karşı uçak taarruzu"yla mukabele etmek, aktif korunmanın en ideal şekli olarak görülüyordu (Bingöl, 1937, s. 18). Tayyare Bayramlarında bunun altı sürekli çizilmeye çalışılarak, Cemiyet'e yardım çağrısı yapılacaktır. Konya'nın Sille Köyünden Semerci Yusuf Ziya'nın kaleme aldığı şu dizelerde olduğu gibi: "Tayyareler dolaşırlar havayı/ Seyrederler dağı taşı sahrayı/ Açar düşmanlara bir bir yarayı/ Vatandaşlar arttıralım tayyare (...)"<sup>18</sup>

15 *Cumhuriyet*, 31 Ağustos 1929, s. 1 ve 3.

16 *Gaziantep*, 31 Ağustos 1931, s. 2; *Hakimiyeti Milliye*, 1 Eylül 1931, s. 5.

17 *Babalık*, 28 Ağustos 1936, s. 1; *Babalık*, 21 Ağustos 1936, s. 2.

18 Silleli Semerci Yusuf Ziya, "Tayyare Bayramı", *Babalık*, 30 Ağustos 1932, s. 4.

Tonlarca bomba taşıyabilen savaş uçakları, şehirlerde maddi ve manevi tahribat yaratabilecek teknolojik düzeye gelmişlerdi. Bu dönemde Alman Hava Kuvvetleri'nin (Luftwaffe) başında bulunan General Hermann W. Göring, komşu ülkeler üzerinde "bombardımanla panik yaratabilmenin" en becerikli sevk ve idarecilerinden biriydi (Homze, 1986, s. 53). Her sene 23 Mart'ta yapılan "Hava Kuvvetleri Günü" törenlerinde, aralarında yabancı ateşemiliterlerin de bulunduğu kalabalık bir kitleye karşı, Nazi Almanyası'nın sahip olduğu uçak envanterini sergilerdi.<sup>19</sup> İtalyadaki faşist rejimin önde gelen simalarından Italo Balbo ise, ülkesinde havacılığı popülerleştirmeye Göring'ten çok önce başlamıştı. Hava kuvvetlerinin başındaki bu askerin, hava savaşlarına dair geliştirmiş olduğu teorileri bile vardı (De Grand, 1991, s. 122). Türkiye'nin Tayyare Bayramlarında ise öne çıkan böyle bir havacı komutanı olmadı; İtalya ve Almanya gibi bağımsız bir hava kuvvetini henüz oluşturamamıştı. Silahlanma çağrısı yapan bayram retoriği de saldırganlığa değil defansif bir milliyetçiliğe istinat ediyordu.

Başvekil İnönü, 27 Kasım 1932'deki Cemiyet'in V. Kongresi'nde, meydana gelebilecek bir savaşın kesin neticesini, ancak uçakların tayin edebileceğini söyledi. Bu nedenle, hava saldırılarına karşı Avrupa'nın belli başlı şehirlerinde tatbikatlar yapılmaktaydı. Başvekil, Türkiye'ye yönelik saldırılara karşı Cemiyet'in, halkı gerekli bilgi ve teçhizat ile donatmasını istiyordu.<sup>20</sup> Tayyare Bayramlarında halk bu konuda sürekli bilinçlendirilmeye çalışılacaktı.<sup>21</sup> 1935'in Tayyare Bayramı'nda, Adana'nın Yıldız ve Seyhan Parklarında "hava tehlikesi" üzerine konuşmalar yapılmıştır.<sup>22</sup> Nitekim savunmasız bir şehrin hava saldırısı karşısında uğrayabileceği feci sonuç, dönemin yarı resmi gazetesi *Hâkimiyeti Milliye*'de (sonraki adıyla *Ulus*) şöyle tasavvur edilmişti.<sup>23</sup>

"...Bir gaz taarruzuna uğramış, hazırlıksız bir şehir... Herkes bir hercümerç içinde... Canı kadar sevdiği yav-

19 23 Mart 1936'da, Berlin yakınlarındaki Staaken Havaalanı'nda, Hermann W. Göring'in yanı sıra, Nazi liderleri ile yabancı atışe militerlerin de hazır bulunduğu 200 bin kişilik bir kitle önünde, "Hava Kuvvetleri Günü" gösterileri yapıldı. Bu gösterilerde Alman savaş uçakları, gökyüzünde akrobatik hareketler yapıp savaş oyunlarını oynadı. "Berlinde Büyük Tayyare Bayramı", *Cumhuriyet*, 24 Mart 1936, s. 3.

20 Bkz. *Türk Tayyare Cemiyeti Beşinci Kongre Zabıtları 27-28 Teşrinisani 1932*, Ankara: Hâkimiyeti Milliye Matbaası, 1932, s. 3-10.

21 Şakir Hazım Gökmen, "Ulusal Hava Seferberliği", *Ulus*, 1 Eylül 1935, s. 2.

22 *Ayın Tarihi*, Sayı: 21, 1-31 Ağustos 1935, s. 14.

23 B.O., "Hava Akınlarına Karşı Korunmanın Şartları", *Hâkimiyeti Milliye*, 17 Nisan 1933, s. 3.

rusunu veya zevcesini bile ihmal ederek kendi canını kurtarmaya savaşan bir baba... Kundaktaki yavrusunu bağrına basmış, onunla beraber can çekişen bir ana... Herkes ne yapacağını şaşırılmış bir kısım halk sokaklara fırlamış, kaçmak istiyor, kaçamıyor, ölenler, bayılanlar... Sokaklar bir meydan muharebesinin son saatlerini hatırlatan bir manzara gösteriyor. Bu haldeki bir şehrin feci akıbetini kim ıslah edecek? Bu paniğin önüne kim geçecek? *Talim ve terbiye edilmiş sivil halk ve ona dayanan teşkilat!*" (İtalikler gazeteye ait.)

İki savaş arası dönemde Fransız basını da benzer şekilde kullandığı ajitatif sözlerle vatandaşların ilgisini havacılığa çekmeye çalışıyor, gençleri pilot olmaya çağırıyordu. Başvekil Edouard Daladier, 5 bin adet uçak yapana kadar iç ve dış politika hakkında kendisine hiçbir sual yöneltmemesini istiyordu; o sıralarda tek politikası vardı: uçak yapmak ve uçak satın almak.<sup>24</sup> Türk basınının ise Başkumandan Muharebesi'nin yıl dönümü olan Tayyare Bayramlarında vatandaşlara yaptığı çağrılardan bazıları şunlardı:

"Aziz Yurttaş! 30 Ağustos Zafer ve Tayyare Bayramı yaklaşıyor. Bu büyük günde Türk Tayyare Cemiyeti'ne yardım etmek en büyük bir yurt borcudur."<sup>25</sup> "Vatandaş! Bugün Tayyare Bayramıdır. Unutma!"<sup>26</sup> "Hava tehlikesini bilenlerin arasına katılmayanlar! Acele ediniz. Yurt sizi ödeve çağırıyor,"<sup>27</sup> "Tayyare En Güçlü Silahtır!";<sup>28</sup> "Tayyare Güçlü Bekçidir!";<sup>29</sup> "Uçağı olmayan bir yurt, damı olmayan bir eve benzer"<sup>30</sup>

1932'nin Tayyare Bayramı'nda vatandaşın devlete olan uçak borcunu hatırlatmak için, Ankara'da düzenlenen "Millî Mücadeleyi Temsil Alayı"nda iki adet "pervane"ye yer verilmişti (Namık Edip, 1932, s. 27-28). Endüstriyel dünya için uçak, bir modernite sembolü ve bir gelişmişlik göstergesi olarak algılanıyordu. Bu açıdan Atatürk'ün, "İstikbal göklerde dir!" deyişinin, zamanının modernlik algısına tekabül ettiği söylenebilir. O yüzden, "uzun mesafe rekoru" kırmak için *Cape Cod* uçağıyla New York'tan havalanıp "hiç yere inmeksizin" İstanbul'a gelen Birleşik Amerikalı iki pilot,<sup>31</sup> dönemin yabancı devlet adamlarına bile kısmet olmayacak şekilde, bizzat kendisi tarafından

24 F. R. Atay, "Tehlikeden Sonra!", *Ulus*, 27 İkteşrin 1938, s. 1 ve 9.

25 *Anadolu*, 29 Ağustos 1934, s. 1.

26 *Anadolu*, 30 Ağustos 1934, s. 1.

27 *Ulus*, 30 Ağustos 1937, s. 2 ve 3.

28 *Babalık*, 28 Ağustos 1936, s. 1.

29 *Babalık*, 21 Ağustos 1936, s. 2.

30 *Akşam*, 30 Ağustos 1936, s. 4.

31 R. N. Boardman ile J. Polando, 28 Temmuz 1931'de New York'tan havalanıp 30 Temmuz'da İstanbul'a varmışlardı. *Hâkimiyeti Milliye*, 31 Temmuz 1931, s. 1.

Yalova'da kabul görebiliyordu (Grew, 1966, s. 123-124).<sup>32</sup> Atatürk, Cumhuriyet Bayramı dolayısıyla verilen balolarda, havacı subaylarla özel olarak ilgilenir; kordiplomatiğe, ülkesindeki havacılara duyduğu güveni göstermeye çalışırdı (Erenli, 1985, s. 236, 243).<sup>33</sup> Türkiye'de havacılık öylesine özendirilmişti ki, 1932 senesinde "Tayyare Kahramanları" adına Ankara'da bir anıt dikileceği bile söyleniyordu (Celâl, 1932, s. 33).

### "Propaganda Uçuşları: Vecihi Bey Seyahatine Devam Ediyor"<sup>34</sup>

1929'un Tayyare Bayramı'nda uçaklar, Adana semalarından renkli kâğıtlar atmışlardı. Kâğıtlardan birinde Başvekil İnönü'nün ağzından, havacılıkta geri kalmamanın gereği anlatılıyordu: "Geride ve alta kalmak... Bu, Türk'ün bilmediği bir şeydir."<sup>35</sup> Vecihi Hürkuş'un uçağın havadaki seyrini gösterip, halkın "hamiyetini" özendirmek maksadıyla 1931'in Eylül ayında Anadolu'ya yaptığı 5 bin km.'lik uçuş, Cemiyet'in propaganda mesaisinin bir başka örneğiydi.<sup>36</sup> Kendi tasarım ve imalatı olup *Vecihi XIV* adını verdiği özel uçağıyla; Ankara, Bolu, Zonguldak, Sinop, Samsun, Trabzon, Rize, Gümüşhane, Erzincan, Sivas ve Yozgat ile bu şehirlere bağlı kasabalarda, Avrupa'nın hava mitinglerini andıran toplantılar yapan Vecihi Bey, "tayyarenin yurt savunmasında oynadığı rolü" anlatmış; halkı, Cemiyet'e bağış yapmaya çağırılmıştı.<sup>37</sup> Aynı senenin Kasım ayında bu defa; Aksaray, Konya, Antalya, Muğla, Uşak, Kütahya, Eskişehir ve Adapazarı'na uğramış; gittiği şehirlerde ilk defa uçak gören halkın yoğun ilgisiyle karşılanmıştı. Vecihi Bey'in özel gösterilerinden sonra halk, Cemiyet'in kurmuş olduğu bağış sandıklarına gidip para yardımında bulunmuştur (Hürkuş, 2000, s. 266-281).

Bunların yanı sıra Cemiyet'in propaganda bürosunca çıkartılan, *Havacılık ve Spor ile Köylünün Sesi* adlarında birer süreli yayın vardı.<sup>38</sup> *Havacılık ve Spor*, Tayyare Bayramlarına mahsus "fevkalade nüsha" çıkarırdı.<sup>39</sup> Bundan başka Cemiyet, ilkokul öğrencilerine uçak hakkında fikir versin diye, resimli bir Fransızca kitabı, *Orhan'ın Tayyareciliği* adıyla Türkçeye çevirtmişti. Çocukların önüne havacılık, hem bir "eğlence

aracı", hem de bir "vatani görev" olarak sunuluyordu. Bu tip yayınlar, havacılığı sevdirmekle kalmıyor, hava saldırılarından nasıl korunmak gerektiğini de izah ediyordu.<sup>40</sup>

Propaganda hususunda milliyetçi edebiyatçılar da boş durmadılar. Aka Gündüz'ün *İnkılâp Hikâyeleri*'nde resmettiği Emine Bacı'nın, zamanında cepheye gönderdiği iki oğlu, bir damadı ve bir torunu, düşman uçaklarının hücumları sonucunda hayatlarını kaybetmişlerdi. Emine Bacı, uzun uzun düşünüp "bu akıl erdiremediği şeyin [uçağın] var olduğuna dört defa inandıktan" sonra, dört öküzüden ikisini şehre götürüp "paşa"ya teslim eder; "...benim gibi evlât kaybetmiş çok Türk ninesi, Türk babası var, onlar da bir şeyler versinler, benim öküzlerin parasına kat; bir Tayyare al..." der. Bu hikâyenin sonunda Aka Gündüz'ün verdiği mesaj şudur: "Bunu yapsa yapsa bir ev dolusu evlâdını şehit veren Türk bacısı yapar." (Aka Gündüz, 1930, s. 5-7).

Cemiyet'e gelir sağlayıcı diğer bir propaganda aracı da 1926 senesinden beri tertiplenen "Tayyare Piyangoları"dır.<sup>41</sup> TBMM, karşılığı nakit olarak ödenen, yardım mahiyetindeki piyango çekilişlerinin tekeline Tayyare Cemiyeti'ne vermişti (9 Ocak 1926).<sup>42</sup> 11 Ağustos 1932'de yapılan çekilişin 30 bin liralık büyük ikramiyesi, Karagümrük polislerinin almış olduğu 16013 numaralı ortak bilete isabet etti.<sup>43</sup> Piyango biletlerinin Ankara'daki satış merkezinde, Tayyare Bayramı öncesinden başlayan ve kıymetli eşyalarla dolu piyango çekilişi, gece yarısına kadar sürerdi.<sup>44</sup> 1930'ların İstanbul'unda piyango bayiliği bir meslek haline gelecekti; o zamanların meşhur bayileri arasında: "Nimet Abla", "Malul Cemal", "Uzun Ömer" ve "Cüce Simon"un adlarını zikretmek mümkündür. Nimet Abla, en çok kazandıran bayi olarak 1937 senesinde "Rekor Kraliçesi" ilan edilecektir (Koloğlu, 2000, s. 38).<sup>45</sup>

40 *Türk Tayyare Cemiyeti Beşinci...*, s. 16; *Hakimiyeti Milliye*, 2 Şubat 1933, s. 5.

41 "...1925'te Türkiye Tayyare Cemiyeti Mektepleri yararına üç ayda bir para ödüllü piyangolar düzenlenmiş ve aynı yıl içinde (1 Temmuz, 15 Eylül, 15 Aralık tarihlerinde) üç çekiliş yapıldıktan sonra, kurulan sistem yeni bir örgütlenmeyle Tayyare Piyangosuna dönüştürülmüştür." (Tunçay, 1993, s. 137).

42 *TBMM Zabıt Ceridesi*, Devre: 2, Cilt: 21, s. 80-82, 96-97.

43 *Hakimiyeti Milliye*, 13 Ağustos 1932, s. 1 ve 2.

44 *Hakimiyeti Milliye*, 31 Ağustos 1929, s. 2.

45 Türkiye'deki Tayyare Piyangoları ile Sovyetler Birliği'ndeki Osoviakhim Piyangoları arasında bir benzerlik yok değildi. Osoviakhim, Sovyetler Birliği'nde Türk Tayyare Cemiyeti'nin muadili olarak faaliyet gösteren bir teşkilattı; ancak Tayyare Cemiyeti'nden daha geniş bir faaliyet sahasına sahipti. 1927'nin yazında ikincisi gerçekleştirilen bu piyango çekiliş-

32 *Hakimiyeti Milliye*, 3 Ağustos 1931, s. 1.

33 *Tan*, 30 İlkteşrin 1937, s. 1.

34 *Hakimiyeti Milliye*, 7 Eylül 1931, s. 1.

35 *Cumhuriyet*, 1 Eylül 1929, s. 4.

36 *Hakimiyeti Milliye*, 1 Eylül 1931, s. 5.

37 *Hakimiyeti Milliye*, 2 Eylül 1931, s. 1; *Hakimiyeti Milliye*, 3 Eylül 1931, s. 1; *Hakimiyeti Milliye*, 7 Eylül 1931, s. 1; *Hakimiyeti Milliye*, 9 Eylül 1931, s. 1.

38 *Türk Tayyare Cemiyeti Beşinci...*, s. 16.

39 *Hakimiyeti Milliye*, 29 Ağustos 1929, s. 2.

Tayyare Cemiyeti'nin propagandaya dayalı bir gelir kaynağı da Ramazan ve Kurban Bayramları'nda toplanılan "fitre ve zekât" ile "deri ve bağırsak"lardır. 1926'da Diyanet İşleri Başkanı Rıfat Efendi, Müslümanların fitre ve zekât ile kurban derilerini Cemiyete vermelerinin şer'an caiz olduğuna dair fetva vermişti (BCA: 051.V22.3.19.4; BCA: 051.V35.5.44.23). Ertesi sene Atatürk, hayvanları kesmek yerine bedellerini Cemiyete bağışlamayı önerdi.<sup>46</sup> Dinî bayramlarda Başvekâlet'e bağlı Diyanet İşleri Başkanlığı, "hava müdafaasına lazım olan silahları çoğaltmağa çalışan" Cemiyeti'e bağış yapılması için camilerde "telkin ve irşat"ta bulunuyordu (BCA: 051.V421.12.101.11; BCA: 051.V42.12.102.7). Ayrıca Kurban ve Ramazan Bayramı dolayısıyla basında şu tür ilanları görmek mümkün olabiliyordu: "Zekât ve Fitrenizi Tayyare Cemiyetine Veriniz",<sup>47</sup> "Aziz Vatandaş! Kurban Paralarını, Kurban Derilerini Tayyare Cemiyetine Ver. Hem dinî borcunu ödemiş, hem de memleketin müdafaasına, hava kuvvetlerine yardım etmiş olursun!"<sup>48</sup> Bunlar, Tayyare Bayramları dışında uçağı ve havacılığı kültleştirilmeye dönük diğer resmi ve kamusal etkinliklerdi.

#### "Uçağı Olmayan Bir Yurt, Damı Olmayan Bir Eve Benzer"<sup>49</sup>

Türkiye'nin savunma bütçesi, kişi başına bölündüğünde ortaya çıkan para, birçok Avrupa ülkesinin gerisindeydi. 1934 senesinde kuruş bazında hesaplanan rakamlara göre, bazı ülkelerde bu durum şöyleydi: İtalya 1.747, Birleşik Amerika 1.085, Yunanistan 956, Romanya'da ise bu rakam, 618 kuruştur. Önde gelen havacılarından Şakir Hazım Ergökmen, diyor ki: "...bizim millî müdafa bütçemizin vatanış başına tahmil ettiği yük, bu listenin en küçük rakamının yarısından da azdır".<sup>50</sup> Türkiye'nin 1935'de hazırladığı üç yıllık askeri plan, hava gücünü arttırmayı ve hava savunmasını yeniden örgütlemeyi öngörüyordu (Kral, 2010, s. 215). Fakat savunma giderlerine ayrılan payın, bütçenin genel dengesini bozmaması gerekti; bunun için kara ordusunun giderlerinden ya-

lerinin, Osoaviakhim'in hedef ve faaliyetlerini topluma duyurmak ve bu uğurda mali kaynak yaratmak gibi amaçları vardı. Bir Sovyet işçisi ya da köylüsü, 50 kopek karşılığında aldığı bir bilette, Osoaviakhim'in gönüllülük esasına dayalı sivil savunma seferberliğinin pasif bir katılımcısı olabiliyordu. Bu biletten elde edilen gelirle Sovyet ordusuna uçak ve tank alınıyor, ülkenin kimya sanayine mali destek sağlanıyordu (Slepyan, 1993, s. 855-856).

46 *Resimli Ay*, Numara: 6, Ağustos 1927, s. 1.

47 *Milliyet*, 1 Kânunusani 1934, 3.

48 *Gaziantep*, 27 Nisan 1931, s. 2

49 *Akşam*, 30 Ağustos 1936, s. 4.

50 Şakir Hazım, "Müdafa Bütçemiz", *Hakimiyeti Milliye*, 8 Temmuz 1934, s. 4

pılacak bir kısıntıyla askeri havacılık desteklenebilirdi (Kral, 2010, s. 223). Cumhuriyet idaresi için toplumsal kalkınma, her şeyden önce geliyordu; orduya fazla bir para ayrılmıyordu (Hale, 1996, s. 79).

24 Mayıs 1935'te Cemiyet'in VI. Kongresi'nin açılış konuşmasında Başvekil İnönü, Türkiye'nin "hava tehlikesiyle" karşı karşıya olduğunu açık bir şekilde dile getirdi. Havacılık, on sene öncesine göre akla hayale gelmeyecek derecede ilerlemeler kaydetmişti. Uçakların, üstünden geçemeyeceği bir dağ, yeryüzünde göremeyeceği bir köşe kalmamıştı. İnönü'ye göre Türkiye, karadan uğrayabileceği bir saldırıya karşı kendini savunabilirdi; denizden gelebilecek saldırılara karşı, her ne kadar yeterli savunma araçlarına sahip olmasa da, mücadele edebilecek bir kudreti vardı. Ancak havadan bir saldırıya maruz kaldığı takdirde ülke harap olabilirdi.

Başvekil'in verdiği rakamlara bakılırsa orta karar bir uçak, aşağı yukarı 60 bin liraya mal olmaktadır. Bu uçağı işe yarar bir şekilde hazır tutmak için ise yine her sene 60 bin lira harcamak lazımdı. Binlerce uçağın, dünya siyasetini baskı altına aldığı bir sırada, Türkiye'nin kendini koruyabilmesi için hiç olmazsa 500 adet uçağı sahip olması gerekiyordu ki, bu da senede 30 milyon lira demektir. Dahası, savaşta görev alacak bir pilotu yetiştirmek de öyle zannedildiği kadar kolay ve ucuz bir iş değildi. Dönemin Avrupası, gençleri havacılık mesleğine özendiriyordu. Abbas Gürer'den sonra Cemiyet'in başkanlığına getirilen Fuat Bulca'nın aynı gün verdiği rakamlara göre, Fransa 26 bin, İtalya ise 20 bin yedek pilot yetiştirmişti.<sup>51</sup> Avrupa'nın gerisinde kalmak istemeyen Türkiye, havacılık eğitimindeki başarısını Tayyare Bayramlarında göstermeye çalışacaktı. Mesela 1936'da Türkkuşu Okulu'nun yardımcı öğretmenlerinden Ali Bey, planörüyle 18 saat 35 dakika havada kalarak yeni bir rekor kıracaktı. Bayram gösterileri dolayısıyla Eskişehir'den Ankara'ya uçan Türkkuşu filosu, şehirlerarası uçuşta yeni bir rekor elde edecek; Ankara'daki gösterilerde ise paraşütçüler, başarılı atlayışlar yapacaklardı.<sup>52</sup>

Artık bir savaşın kaderini "hava gücü" tayin edeceğine göre, bağımsızlığını korumak isteyen her devlet, uçak sanayini bir şekilde kurmak zorundaydı. Gerçi Türkiye, bu tarihe kadar Kayseri Uçak Fabrikası ile Eskişehir Uçak Tamir Fabrikası'nı kurmuştu (Evsile, 2002, s. 720). 1935'te Ankara'daki Tayyare Bayramı'nda uçakların akrobasi hareketlerinin ardından törenin geçit resmi, "Kayseri fabrikasında yapılmış planörlerle" tamamlanmıştı. Ertesi günkü *Ulus* gazetesi, "havacı-

51 Bkz. *Ayın Tarihi*, Sayı: 18, 1-31 Mayıs 1935, s. 120-134.

52 *Ulus*, 1 Eylül 1936, s. 1 ve 4.

lığın Türk eliyle yapılmış bu güzel sembolünü”, Ankaralıların benimseyerek alkışladığını yazacaktı. Bayram dolayısıyla Cemiyet adına söz alan Dr. Ragıp Bey, bir devletin elindeki uçak sayısının, o devletin gücünün bir göstergesi olduğunu dile getirmiş; dünyanın “bu yeni silaha verdiği önemi düşünerek”, Cemiyete yapılmakta olan bağışların arttırılmasının, bir vatan borcu olduğunu söylemişti.<sup>53</sup> Çünkü Türkiye’nin hava savunma sanayisi için gerekli 20-30 milyon lirayı, salt devlet bütçesinden karşılayabilecek gücü yoktu. Cemiyet’in ise tedarik edebildiği rakam, bunun onda biri kadar bile değildi. O halde yapılması gereken şey, ülkenin maruz kaldığı “hava tehlikesi”ni vatandaşlara anlatarak, Tayyare Bayramlarında halkı bağış yapmaya çağırmaktı. Bu kampanyayı yürütmek, “matbuatın öncelikli vazifelerinden” biri olacaktı; Başvekil, 25 Mayıs 1935’te toplanan Basın Kurultayı’nda böyle demişti.<sup>54</sup> Yine aynı gün, Cemiyet’in tüzüğünde bazı değişiklikler yapıldı; “Hava Şehitlerini Anma Günü”, 15 Mayıs olarak değiştirildi;<sup>55</sup> ayrıca bir de “Hava Haftası” saptandı ki bu süre zarfında “konferans”, “gösteri”, “şenlik” gibi etkinlikler yapılması kararlaştırılmıştı.<sup>56</sup>

#### “Havalarımızı Korumak İçin Beş Yüz Uçak Lâzım... Biz Bu Sayıyı da Aşmağa Çalışacağız!”<sup>57</sup>

Başvekil’in kitapçığa dönüştürülerek CHP’nin taşra teşkilatlarına gönderilen konuşması (BCA: 490.01.16.82.2.), kısa süre sonra kamuoyunda büyük bir tesir uyandırdı.<sup>58</sup> Bu tesiri arttırmak için silahlanmanın gerekliliğine işaret eden yazı ve resimlere gazetelerde yer verildi.<sup>59</sup> Şehirlere, etrafi uçaklarla sarılmış kafatası posterleri yapıştırıldı. Zamanla vatandaşların, “hava tehlikesini bilen üye” olarak Cemiyete yaptıkları başvuruların arttığı görüldü. İktisat Vekâleti ile Jandarma Komutanlığı’nın çalışanları, maaşlarının yüzde ikisini; İstanbul Valiliği’nin personeli ise maaşının bir kısmını, Cemiyete bıraktıklarını duyurdular (BCA: 030.10.51.330.9.) Bin lira tutarında nakit bağış yapan Ankaralı tüccar Vehbi Koç, “hava tehlikesini bilen üye” olarak Cemiyete kayıt yaptıran isimlerden biriydi. Cemiyete “hava tehlikesini bilen üye” olarak kaydolmanın şartlarından biri, her yıl 20 lira vermeyi taahhüt etmektir. Merkez ya da şubelere müracaat

ederek kaydolun üyelerine, numaralarıyla birlikte özel bir rozet veriliyor; isimleri, *Anadolu Ajansı* aracılığıyla kamuoyuna duyuruluyordu.<sup>60</sup> CHP Meclis Grubu, Cemiyet’i her surette destekleyeceğini açıkladı; Parti, daha önceki tarihlerde de Cemiyete üye kazandırmak için aktif çalışmalar yürütmüştü (BCA: 490.01.1.3.10). *Nutuk*’un yayın hakkını Cemiyete bırakan Atatürk (Gökçen, 1994, s. 72), 29 Mayıs 1935’te bu defa 10 bin lira bağış yaptığını açıkladı.<sup>61</sup>

“Tayyare Bayramı” ve “Tayyare Şehitlerini Anma Günü”nden sonra Cemiyet, her senenin 30 Ağustos ile 5 Eylül günleri arasında “Hava Haftası” olarak belirledi. 1935’ten itibaren bu hafta boyunca çeşitli eğlence ve müsamereler tertiplenmeye başlandı. O sene Cemiyet yararına, İstanbul’da “Hava Kupası Maçları” düzenlendi. Kastamonu’da pehlivan güreşleri, Ordu’da kayık yarışları yapıldı. Muğla’da ise “tayyare”nin önemi anlatıldı.<sup>62</sup> 1938’de Konya Şubesi, durumu yerinde olan tüccar ve serbest meslek sahiplerine, “Hâsılâtınız tayyarenindir” levhalarını dağıtmayı kararlaştırdı.<sup>63</sup> Aynı sene Tayyare Bayramı’nda halka rozet dağıtmak suretiyle bağış toplamak yasaklanmış; 30 Ağustos günlerinde toplu taşıt araçlarının bilet fiyatlarına zam yapıp, mektup ve telgraflara ise Cemiyet yararına pul yapıştırılması kararlaştırılmıştı.<sup>64</sup> Kısacası, Hava Haftası zarfında halkı ucuza eğlendirmek suretiyle, Cemiyete gelir temin edilmeye çalışıldı; sünnet düğünleri, balolar, fasıllar, sinema filmleri, tiyatro oyunları ve spor yarışmaları, bu eğlencelerden bazılarıydı; propaganda ile eğlence anlayışı, bayramda olduğu gibi hafta zarfında da iç içe geçirilmişti.

İki savaş arası dönemde havacılığa özel önem veren devletlerden biri de Sovyetler Birliği idi. Kendi yapımı olan TB-3 bombardıman uçaklarını Moskova semalarında, 1933’ün 1 Mayıs Bayramı’nda uçurmuştu (Homze, 1986, s. 53).<sup>65</sup> Havacılığa mahsus bir gün tahsis etmiş, o gün düzenlenen gösteri ve yarışlarla, havacılıkta ne kadar güçlü ve başarılı olduğuna dair bir efsane üretmeye çalışıyordu. Sovyet takviminin önemli tatil günlerinden biri sayılan “18

53 *Ulus*, 31 Ağustos 1935, s. 1.

54 *Ayın Tarihi*, Sayı: 18, 1-31 Mayıs 1935, s. 103-104.

55 *Kurun*, 17 Nisan 1936, s. 7.

56 *Ayın Tarihi*, Sayı: 18, 1-31 Mayıs 1935, s. 136.

57 *Ulus*, 12 Temmuz 1935, s. 1.

58 *Ülkü*, Cilt: 5, Sayı: 29, Temmuz 1935, s. 328.

59 *Anadolu*, 29 Mayıs 1935, s. 1; *Ulus*, 10 Temmuz 1935, s. 1; *Ulus*, 12 Temmuz 1935, s. 1; *Ulus*, 17 Temmuz 1935, s. 1; *Ulus*, 8 Temmuz 1935, s. 5.

60 *Anadolu*, 29 Mayıs 1935, s. 1.

61 *Atatürk’ün Bütün Eserleri*, Cilt: 27, İstanbul: Kaynak Yay., 2010, s. 267.

62 *Ulus*, 31 Ağustos 1935, s. 3; *Ulus*, 1 Eylül 1935, s. 3; *Ulus*, 2 Eylül 1935, s. 5.

63 *Babalık*, 25 Ağustos 1938, s. 2.

64 *Sabah*, 26 Ağustos 1938, s. 1 ve 3; *Sabah*, 27 Ağustos 1938, s. 2.

65 Cemiyet’in Başkan Yardımcısı Şükrü Bey’in, Sovyet havacılığı hakkında verdiği malumata bkz. *Hakimiyeti Milliye*, 6 Eylül 1934, s. 1, 4-5; *Hakimiyeti Milliye*, 7 Eylül 1934, s. 1 ve 5.

Ağustos", sosyalizmin havacılıkta kat ettiği mesafeyi ortaya koymak üzere "Havacılık Günü" olarak kabul edilmişti. 1936'da Moskova'daki hava şenliklerine, Osoaviakhim<sup>66</sup>'in davetlisi olarak katılan Fuat Bulca, seyahati hakkında Başvekil İnönü'ye sunduğu raporun bir yerinde şunları kaydetmişti: "Bu şenliklerin tertibinden ve yabancı heyetlerin davet edilmesinden gaye, Sovyet havacılığın, hava sanayinin (...) son senelerdeki terakki ve inkişafını, millî kuvvet ve kudretini göstermektir". Şenliği izlemek üzere, Tushino Havaalanı'na yaklaşık 500 bin vatandaş toplanmıştı. Tribünlerde Sovyet ricalinin yanı sıra, kordiplomatik ile yabancı heyetlerin de hazır bulunduğu alanda, muhtelif tipteki doksana yakın Sovyet uçağı, çeşitli akrobatik gösteriler gerçekleştirmiş; ANT 4 Uçağı'nın taşıdığı iki yüz erkek ile yirmi beş kadın paraşütçü, "kahraman havacılar"ın posterlerinin asılı olduğu tören alanına atlayış yapmışlardı (BCA: 030.10.200.363.1).<sup>67</sup> Sadece Sovyetler Birliği'nde değil, Fransa, İngiltere ve İtalya'da da yapılan bu tür şenliklerin, halkta heyecan uyandırmak ve elde edilen heyecanı havacılığa aktarmak gibi "millî" ve "terbiyevi" amaçları vardı. Halkın, havacılığın maddi cephesine lazım olan parayı seve seve vermesi için Türkiye de 14 Mart 1937'de İstanbul Yeşilköy'de böyle bir hava şenliği düzenledi; gösteriler, Sovyetler Birliği'ninki kadar şatafatlı olmasa da 100 bin kadar vatandaş Yeşilköy'e toplamayı başarmıştı.<sup>68</sup>

### "Türk Kadınlarına Havacılık Sevgisini Veren İlk Kadın Tayyarecimiz Bayan Sabiha Gökçen"<sup>69</sup>

Sovyetlerde Valerii Chkalov gibi havacılar, "komünist toplum inşası"nın ideal vatandaşları olarak sunulmaktaydılar. "Yeni Sovyet insanı"nın temsil eden bu "kahramanlar", gerçekleştirdikleri başarılar sonunda Sovyet liderlerinden ödül ya da methiyeler alırlardı ki, bunla-

66 Osoaviakhim, Sovyetler Birliği'nde Türk Tayyare Cemiyeti'nin muadili olarak faaliyet gösteren bir teşkilattı; ancak Tayyare Cemiyeti'nden daha geniş bir faaliyet sahasına sahipti. Sovyet halkuna gaz maskeleri dağıtıyor; kalabalık yerleri boşaltma talimlerini yaptırıyor; sığınaklar meydana getiriyor; bunlarla kalmayıp, pilot yetiştiriyor; uçak gösterileri düzenliyor; yeni makine ve paraşüt icat edenlere yardım ediyordu. *Kurun* gazetesi, Sovyetler Birliği için "Hiçbir memlekette tayyarecilik bu kadar büyük bir kült halini almış değildir" diyordu. *Kurun*, 5 Nisan 1936, s. 5.

67 Ayrıca bkz. *Akşam*, 26 Ağustos 1936, s. 2.

68 Abidin Daver, "Hava Bayramının Büyük Manası", *Cumhuriyet*, 16 Mart 1937, s. 1 ve 3.

69 *Kurun*, 29 Haziran 1936, s. 1. Dönemin *Kurun* gazetesi, Sabiha Gökçen'i "ilk kadın tayyarecimiz" şeklinde haber etse de, aslında ilk Türk kadın pilotu Bedriye Tahir Gökmen'dir. Kendisi ise makalede de zikredileceği gibi, ilk Türk kadın savaş pilotudur. Bu noktaya dikkatimi çekerek katkı yapan makale hakemine, teşekkür ederim.

rın arasında "kadın pilotlar" da vardı. Sadece Sovyetler Birliği'nde değil, Birleşik Amerika'da da Anne Morrow Lindbergh ve Amelia Earhart gibi kadın havacılar, dönemin başkanları tarafından "hakiki Amerikan kahramanları" olarak taltif edilirdi (Bergman, 1998, s. 136-137; McCannon, 1997, s. 349; Nesbet, 2001, s. 91). Lindbergh, o zamanlar havacılığa kuşku ve korkuyla bakan kitleye, uçmayı sevdirmeye çalışmıştı (Corn, 1979, s. 565). Geleneksel olarak erkeklerin daha yatkın olduğu düşünülen havacılıkta, kadınların boy göstermeye başlaması, iki savaş arasının önemli yeniliklerindendi (Langlois vd., 2000, s. 192-193).<sup>70</sup>

1932 senesinde Birleşik Amerika'da 554, İngiltere'de 63, İtalya ve Fransa'da ise 40 kadar kadın pilot vardı. Bunların arasında özellikle Amelia Earhart, Birleşik Amerikalı kadınlar için önemli bir emsal teşkil ediyordu.<sup>71</sup> Earhart, havacılık mesleğinin modernitenin büyüleyici simgelerinden biri olarak görüldüğü bu dönemde, geleneklere aykırı pantolonu ve deri ceke-tiyle, Amerikan popüler kültürünün ikonalarından biriydi adeta.<sup>72</sup> 2 Temmuz 1937'de uçağıyla birlikte Pasifik Okyanusu'nun semalarında gizemli bir şekilde kaybolmuştu. Hayatı üzerine filmler çekilip biyografiler yazılan Earhart, modern hayatın yeni fırsatlarını kovalayan ideal kamusal kadın tipi-ydi (Pisano, 1994, s. 1405-1406; Rupp, 1995, s. 1803-1804; Alpern, 1995, s. 223). Avrupada ise Hitler Almanyası'nın öne çıkardığı isim Hanna Reitsch idi; bu gözü pek havacı kadın, faşist rejimin "cinsiyet hiyerarşisi"ne rağmen, Nazi havacılığının propaganda yıldızı olmayı başarmıştı (Rieger, 2008, s. 387-389).

Böylesine geniş bir bağlamdan Türkiye'ye bakınca, Tayyare Bayramları'nda Türk toplumunun önüne Sabiha Gökçen'in çıkarılması, bizlere şaşırtıcı gelmemelidir. Kendisi, Atatürk'ün manevi kızı ve ilk kadın savaş pilotuydu; aynı zamanda laik rejimin, kadınları toplumsal yaşama katma çabasında sembol bir figürdü. Merkezi hükümetin, doğudaki Kürt aşiretlerine karşı 1937'de başlattığı Dersim Harekâtı'nda askeri görev alan Gökçen, dönemin "güçlü ve kahraman cumhuriyet kadını"nın temsil ediyordu.<sup>73</sup> Kadınların askerlik yapmasının gündemde olduğu bir sırada,<sup>74</sup> Türk kadınının önüne

70 Ayrıca bkz. *Hafta*, Sayı: 58, 15 Mayıs 1935, s. 3.

71 *Havacılık ve Spor (Fevkalade Nüsha)*, Sayı: 78-79, 30 Ağustos 1932, s. 1302.

72 *Havacılık ve Spor*, Sayı: 72, 1 Haziran 1932, kapak ve s. 1184.

73 Nureddin Artam, "Kahraman Türk Kızı Sabiha Gökçen", *Ulus*, 30 Ağustos 1937, s. 8. Ayrıca bkz. *Kurun*, 8 Haziran 1936, s. 1; *Akşam*, 31 Mayıs 1936, s. 1; *Kurun*, 31 Mayıs 1936, s. 1; *Kurun*, 29 Haziran 1936, s. 1.

74 *Cumhuriyet*, 1 İkinciçeyrin 1936, s. 1.



bir “rol modeli” olarak sunulmuştu (Gökçen, 1994, s. 227-229; Ünder, 2000, s. 55-56). Askeri uçuş brövesini, 1937'nin Tayyare Bayramı'nda alan Gökçen (Ayhan, 2009, s. 387), 25 Eylül'de Türkkuşu Komutanı Yüzbaşı Zeki Gülsün'ün komutası altında, Yıldız Uçman ve Naciye Toros gibi diğer kadın havacılar ile birlikte, 2 bin kilometrelik bir memleket turuna çıkacaktı. Bu turun amacı, Türkkuşu'nun Başöğretmeni olan Gökçen'i halka tanıtmaktı.<sup>75</sup>

## Sonuç

İki savaş arası dönemde, uçak teknolojisinde meydana gelen gelişmeler, sermaye ve teknoloji açısından geri bir ülke olan Türkiye'nin hava sahası güvenliğini tehlikeye düşürmüştü. Bu tehlike karşısında Cumhuriyet ricali, modern havacılığın kat ettiği mesafeyi yakalamak ve ülkenin hava sahası güvenliğini arttırmak için, halkın maddi yardımlarını Türk Tayyare Cemiyeti eliyle örgütlemek zorunda kaldı. Cemiyet, dünyanın bir gelişmişlik göstergesi olarak algıladığı “tayyare”yi kültüleştirerek, halkla “tayyare” arasında bir bağ kurmaya çalıştı. Yürüttüğü propaganda faaliyetleriyle, ülkedeki sınırlı kaynakları harekete geçirerek, Türkiye'nin dünya havacılığındaki yerini alması için çaba gösterdi. Bu amaçla düzenlediği Tayyare Bayramları, gençlerin sivil ve askeri havacılığa heves etmeleri, vatandaşların havacılığın manevi cephesine kendilerini vermeleri, hava sahası güvenliği için lazım gelen maddi sorumlulukları üstlenmeleri ve muhtemel bir hava saldırısına karşı uyanık olmaları için, devletin arzu ettiği motivasyon ve heyecan ortamını yaratıyordu. Hiç şüphesiz ki, muhayyel bir askeri hava saldırısına karşı hazırlanmanın, içeride “millet” ve “vatan” gibi mefhumları geliştireceği muhakkaktır. Ancak Tayyare Bayramları, “Cumhuriyet Bayramı” ya da “Ulusal Egemenlik Bayramı” gibi yeni Türk ulus devletinin kimlik kurucu semboller dizgesinin asli bir parçası değildi; daha çok, konjonktürel ihtiyaca karşı üretilmiş görsel ve işitsel türde bir “çare söylemi”ydi. Nitekim bu bayramlar, II. Dünya Savaşı'ndan sonra Cumhuriyet'in tören takvimindeki önemini yitirmeye başlayacaktır.

## Kaynakça

### Akşam

Alpern, S. (1995). Still Missing: Amelia Earhart and the Search for Modern Feminism, by Susan Ware. *The American Historical Review*, 100 (1), 223.

<sup>75</sup> *Ayn Tarihi*, Sayı: 46, 1-30 Eylül 1937, s. 12-13, 15-16.

### Anadolu

Atatürk'ün Bütün Eserleri. (2010). Cilt: 27, İstanbul: Kaynak.

Ayhan, F. (2009). Sabiha Gökçen. *Cumhuriyet Dönemi Türk Kültürü: Atatürk Dönemi 1920-1938*. Cilt: 1, Ankara: Atatürk Kültür Merkezi.

### Ayn Tarihi

B. O. Celâl. (1932). Ankara Tayyare Abidesi Münasebetiyle. *Mimar* 2, 33.

### Babalık

*Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi* (BCA)

Bergman, J. (1998). Valerii Chkalov: Soviet Pilot as New Soviet Man, *Journal of Contemporary History* 33 (1), 135-152.

Bingöl, İ. (1937). *Türk Gençlerine Havacılık Dersleri*. İstanbul: Ahmet İhsan.

Corn, J. J. (1979). ‘Thinkable’: Women Pilots and the Selling of Aviation 1927-1940. *American Quarterly* 31 (4), 556-571.

*Cumhurbaşkanlığı Arşivi* (CA)

### Cumhuriyet

De Grand, A. (1991). Italo Balbo: A Fascist Life by Claudio Segre. *The Journal of Military History* 55 (1), 121-122.

### Düstur

Erenli, M. (1985). Atatürk ve Havacılık, *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 2 (4), 215-244.

Erksal, İ. (1936). Hava Tehlikesi ve Yangın Bombaları, *Ülkü* 7 (40), 295-298.

Evsile, M. (2002). Atatürk Devri Harp Sanayi (1920-1938). Hasan Celâl Güzel vd. (Ed.), *Türkler*, Cilt: 17 içinde (s. 719-726). Ankara: Yeni Türkiye.

### Gaziantep

Gökçen, S. (1994). *Atatürk'le Bir Ömür*. İstanbul: Altın.

*Gönüllerden Göklere*. (2005). Ankara: Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı.

Grew, J. (1966). *Atatürk ve İnönü: Bir Amerikan Elçisinin Hatıraları*. Muzaffer Aşkın (Çev.). İstanbul: Kitapçılık Ticaret.

Gürer, T. (2007). *Atatürk'ün Yaveri Cevat Abbas Gürer*, İstanbul: Gürer.

*Hafta*

*Hakimiyeti Milliye (Ulus)*

Hale, W. (1996). *1789'dan Günümüze Türkiye'de Ordu ve Siyaset*. Ahmet Fethi (Çev.). İstanbul: Hil.

*Havacılık ve Spor*

Hürkuş, V. (2000). *Bir Tayyarecinin Anıları*, İstanbul: Yapı Kredi.

Homze, E. (1986). Kıtasal Tecrübeler. *Hava Gücü ve Savaş: ABD Hava Kuvvetleri Akademisi'nde 18-20 Ekim 1978'de yapılan 8 nci Askeri Tarih Sempozyumu Tutanakları*. Mehmet Erdoğan (Çev.) içinde (s. 43-56). Ankara: Gnkur. Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı.

Koloğlu, O. (2000). Piyango Ticareti Nasıl Başladı? *Po-püler Tarih* 7, 34-38.

Kurt, E. (2013). Türk Hava Kuvvetlerine Türk Milleti-nin Desteği: Bağış Uçaklar. *Türk Hava Kuvvetleri-nin 100'üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu (8-10 Şubat 2011)* içinde (s. 302-317) Ankara: T.C. Genelkurmay Başkanlığı Hava Kuvvetleri Komutanlığı.

Kral, A. R. V. (2010). *Kemal Atatürk'ün Ülkesi*. S. Eriş Ülger (Çev.). İstanbul: Alfa.

*Kurun*

Langlois, G. vd. (2000). *20. Yüzyıl Tarihi*, Ömer Turan (Çev.). İstanbul: Nehir.

*Milliyet*

Mc Cannon, J. (1997). Positive Heroes at the Pole: Celebrity Status, Socialist-Realist Ideas and the Soviet Myth of the Arctic, 1932-39. *Russian Review* 56 (3), 346-365.

Namık Edip. (1932). *30 Ağustos 1922 Dumlupınar Baş-kumandan Meydan Muharebesi ve İnkılâplarımız*, Ankara: Ankara Halkevi Zafer Bayramı Komitesi.

Nesbet, A. (2001). In Borrowed Balloons: The Wizard of Oz and the History of Soviet Aviation, *The Slavic and East European Journal* 45 (1), 80-95.

Pisano, D. A. (1994). Amelia Earhart. By Nancy Porter. *The Journal of American History* 81 (3), 1405-1406.

*Resimli Ay*

Rieger, B. (2008). Hanna Reitsch (1912-1979): The Global Career of a Nazi Celebrity. *German History* 26 (3), 383-405.

Rupp, L. J. (1995). Still Missing: Amelia Earhart and the Search for Modern Feminism, by Susan Ware, *The Journal of American History* 81 (4), 1803-1804.

*Sabah*

Sakmar, M. (1939). *Tayyare Bombardımanlarına Karşı Korunma Kılavuzu*, İstanbul: Cumhuriyet.

Saundby, R. (1979). İnsanın Göklere Yükselişi. J. M. Roberts (Ed.) *20. Yüzyıl Dosyası*, Cilt: 5 içinde (s. 3-95). İstanbul: Milliyet.

Slepyan, K. D. (1993). The Limits of Mobilisation: Party, State and the 1927 Civil Defence Campaign. *Europe-Asia Studies* 45 (5), 851-868.

*Tan*

*TBMM Zabıt Ceridesi*

*The US National Archives and Records Administration (NARA)*

Tunçay, M. (1993). *Türkiye'de Piyango Tarihi ve Milli Piyango İdaresi*, Ankara: Milli Piyango İdaresi.

*Türk Tayyare Cemiyeti Beşinci Kongre Zabıtları 27-28 Teşrinisani 1932. (1932)*. Ankara: Hâkimiyeti Milliye.

*Türk Tayyare Cemiyeti: Esas Nizamname ve Madalya Nizamnamesi. (1932)*. Ankara: Hâkimiyeti Milliye.

*Türk Tayyare Cemiyeti Nizamname-i Esasisi. (1341)*. Ankara Matbaası.

*Ülkü*

Ünder, H. (2000). Atatürk ve Kadınların Askerliği, *Tarih ve Toplum* 195, 51-58.