



Türü : Araştırma Makalesi
Konusu : Siyasi Bilimler
Gönderilme Tarihi : 29 Ocak 2022
Kabul Tarihi : 22 Şubat 2022

MODERNLEŞME EKSENİNDE BİR ROL MODEL: SABİHA GÖKÇEN

A Role Model On The Axis Of Modernization: Sabiha Gökçen

Erdal KORKMAZ*
(ORCID: 0000-0003-3260-9403)

Atıf Bilgisi/Reference Information

Chicago: Korkmaz, Erdal, “Modernleşme Ekseninde Bir Rol Model: Sabiha Gökçen”, *BENGİ: Dünya Yörük-Türkmen Araştırmaları Dergisi*, Yıl: 5 (2022), Sayı: 1: 205-221.

Apa: Korkmaz, E. (2022). “Modernleşme Ekseninde Bir Rol Model: Sabiha Gökçen”. *BENGİ: Dünya Yörük-Türkmen Araştırmaları Dergisi*, Yıl: 5, Sayı: 1: 205-221.

Özet

Modernleşme, çağın şartlarına uygun, somut ve soyut gerçeklikler üzerinden tanımlanan, bir ülkenin yenilenme ve gelişimine dönük eylem ve fiilleri ifade eden bir kavramdır. Bu kavram, ülke vatandaşlarının her alanda ilerlemesini ve dönüşümünü içermektedir. Türkiye Cumhuriyeti devleti, kuruluşundan itibaren Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün yaptığı yeniliklerle modernleşme ve çağdaşlaşma çabaları içine girmiştir. Atatürk'ün önderlik ettiği bu süreç, toplumun parçası olan tüm bireylerin modern çağın gereklerine uygun birer vatandaş olmasını öngörmüştür. Atatürk, bir ülkenin kalkınmasında tüm bireylerin sorumluluk sahibi olmasıyla, kalkınmanın gerçekleşebileceğini savunmuştur. Bu yüzden toplumun en önemli parçası olan kadınların, hayatın her alanında yer bulması gerektiğini belirtmiştir.

Atatürk'ün kadınlara yönelik görüş ve fikirleri, onun 1925'te Bursa'ya yaptığı bir gezi sırasında Sabiha Gökçen'i manevi evlat olarak yanına almasına yol açmıştır. Atatürk, Sabiha Gökçen'i yetiştirerek, topluma örnek bir birey katmayı hedeflemiştir. Ayrıca Atatürk, kadınlar ile erkeklerin eşit olmasını savunmuş ve bu yönde adımlar atmıştır. Bu kapsamda 1926 yılında Atatürk'ün girişimleri ile Türk kadını modern bir birey haline getiren Medeni Kanun kabul edilmiştir. Bu kanun ile Türk kadını, siyasi alan hariç; evlenme, boşanma, istediği işte çalışma ve mirastan eşit pay alma gibi birçok sosyal ve ekonomik hakka sahip olmuştur.

Türk kadını, 1930'lu yıllarda Atatürk'ün girişimleri ile diğer dünya milletlerinden daha önce siyasi haklarına kavuşmuş ve modernleşme yolunda ilerleyen Türkiye Devleti'nin önemli bir yüzü ve simgesi olmuştur. Bu sürecin bir yansıması olarak Atatürk, Türk kadınının eğitilmiş, yetkin ve liyakatli bireyler olması için çaba göstermiştir. Bu kapsamda Atatürk, Sabiha Gökçen ve diğer manevi evladı kızların en iyi şekilde yetiştirilmesine çalışmıştır. Böylece manevi kızları nezdinde toplumu çağdaşlaştırmayı öngörmüştür. Atatürk'ün önem verdiği bir diğer alan havacılık olmuştur. Bu durum Atatürk'ün Sabiha Gökçen'e pilotaj eğitimi aldırmasına ve onun dünyanın ilk kadın savaş pilotu olmasına zemin hazırlamıştır.

Bu çalışmada, Atatürk'ün modernleşme çabaları içerisinde önemli bir yeri olan Sabiha Gökçen'in hayatına; arşiv belgeleri, dönemin gazeteleri ve tetkik eserler çerçevesinde yer verilecektir.

Anahtar Kelimeler: Sabiha Gökçen, Mustafa Kemal Atatürk, Modernleşme, Kadın, Havacılık.

* * Doktora Öğrencisi, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, E-posta.: erdalkorkmaz.01@gmail.com



Abstract

Modernization is a concept that expresses actions and actions towards the renewal and development of a country, defined in terms of concrete and abstract realities, in accordance with the conditions of the age. This concept includes the progress and transformation of the citizens of the country in every field. The state of the Republic of Turkey, since its establishment, has entered into modernization and modernization efforts with the innovations made by President Gazi Mustafa Kemal Atatürk. This process, led by Atatürk, envisaged that all individuals who are part of the society should be citizens in accordance with the requirements of the modern age. Atatürk argued that development can be realized with the responsibility of all individuals in the development of a country. For this reason, he stated that women, who are the most important part of society, should have a place in every aspect of life. Atatürk's views and ideas towards women led him to take Sabiha Gökçen with him as an adopted son during a trip he made to Bursa in 1925. By raising Sabiha Gökçen, Atatürk aimed to add an exemplary individual to the society. In addition, Atatürk defended the equality of women and men and took steps in this direction. In this context, the Civil Code was adopted in 1926, which made Turkish women a modern individual with Atatürk's initiatives. With this law, Turkish women, except for the political field; He had many social and economic rights such as marriage, divorce, working in the job he wanted and getting an equal share from the inheritance.

Turkish women gained their political rights before the other world nations with Atatürk's initiatives in the 1930s and became an important face and symbol of the Turkish State, which was advancing towards modernization. As a reflection of this process, Atatürk made an effort to make Turkish women educated, competent and qualified individuals. In this context, Atatürk tried to raise Sabiha Gökçen and other spiritual children in the best way possible. Thus, he envisaged to modernize the society in the eyes of his adopted daughters. Another area that Atatürk gave importance to was aviation. This situation paved the way for Atatürk to train Sabiha Gökçen for piloting and for her to become the world's first female fighter pilot.

In this study, the life of Sabiha Gökçen, who has an important place in Atatürk's modernization efforts; archival documents, newspapers of the period and research works, will be included.

Key Words: Sabiha Gökçen, Mustafa Kemal Atatürk, Modernization, Women, Aviation.

Giriş

Yeni Türkiye Devleti'nin kuruluşundan itibaren modernleşme adımları hayata geçirilmiştir. Bu kapsamda bir taraftan kadın hakları genişletilmiş diğer taraftan havacılık alanında yatırımlar yapılmaya başlanmıştır. Konuya girmeden önce Türk tarihinde havacılığın yeri ve Türkiye'de kadın haklarının gelişimine yönelik adım ve atılımları açıklamanın doğru olacağı değerlendirilmektedir.

Havacılık, 1903 yılında Wright kardeşlerin ilk motorlu uçağı icat etmesi ile farklı bir boyut almıştır. Bu durum, balon ve planörün yanına daha etkin ve daha hızlı bir hava aracının yerleşmesine neden olmuştur. Yeni hava aracı, dönemin Türk idarecileri tarafından ilgi ve merakla takip edilmiştir. Neticede Osmanlı Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa'nın emri doğrultusunda yurt dışına gönderilecek personelin seçimi ve yapılacak sınavın icrası için bir tayyare komisyonu kurulması kararlaştırılmıştır. 1 Haziran 1911'de kuruluşu kararlaştırılan bu komisyon, Türk Hava Kuvvetlerinin kuruluşu olarak kabul edilmiştir (Kurt-Korkmaz, 2018: 207-251).

Türk havacılık teşkilatının kurulduğu dönemde İtalya'nın Trablusgarp'a taarruzu ile



Osmanlı-İtalyan Harbi başlamıştır (Vagnini, 2013: 100-110). Bu harbe Yüzbaşı Mustafa Kemal (Atatürk) Bey, gönüllü olarak iştirak etmiştir. Muharebeler sırasında Yüzbaşı Mustafa Kemal Bey, İtalyan uçaklarının attığı bombaların etkisiyle gözlerinden yaralanmış ve belirli bir süre tedavi görmek zorunda kalmıştır. Böylece, Trablusgarp'taki muharebeler sırasında Yüzbaşı Mustafa Kemal, uçakların etkilerine ilk kez maruz kalmıştır (Kurt vd., 2021: 5).

1912 yılında Mahmut Şevket Paşa'nın girişimleri ile yurt dışından ilk uçaklar alınarak İstanbul'a getirilmiştir. Bu sırada İstanbul'da yapılan araştırma ve incelemeler neticesinde Yeşilköy'deki bir arazi tayyare mektep ve merkezi olmak üzere istimlak edilmiştir. Burada yapılan çalışmalar sonucunda 3 Temmuz 1912'de Tayyare Mektep ve Merkezi faaliyete başlamıştır (Gülten, 2013: 74-99).

Tayyare Mektebi'nin açıldığı dönemde Bulgaristan, Yunanistan, Sırbistan ve Karadağ'ın Osmanlı Devleti'ne saldırısı ile Balkan Harbi başlamıştır. Bu harp sırasında Türk havacılar, ilk hava harekât görevlerine katılım sağlamıştır (Karacagil, 2013: 111-123) Balkan Harbi'nden sonra uçak alımı için yapılan bağış kampanyası çerçevesinde Belkıs Şevket Hanım, Pilot Yüzbaşı Fethi Bey tarafından İstanbul semalarında gezdirilerek, Türk göklerinde uçan ilk kadın havacı olmuştur. Bu uçuş sırasında Belkıs Şevket Hanım, İstanbul halkı üzerine uçak bağış kampanyasına katılım için broşürler atmıştır. Belkıs Şevket Hanım'ın uçuşu ile Türk kadını havacılık alanında varlığını ilk kez göstermiştir (Karabulut-Doğan, 2015: 1393-1401).

1914 yılında Birinci Dünya Harbi başlamıştır (Bozkurt, 2021: 193). Bu harp sırasında Osmanlı Devleti, havacılık alanındaki eksikliğini müttefiki Almanya'dan temin ettiği 450 kadar uçak ve bir kısım pilot ve teknik personel ile gidermeye çalışmıştır. Alınan uçaklarla Irak'tan Çanakkale'ye Kafkasya'dan Sina Cephesi'ne kadar olan coğrafyada kurulan 17 tayyare bölüğü ile harbe iştirak edilerek, katkı sağlanmıştır (Korkmaz-Kurt, 2021: 102-126).

Osmanlı Devleti, müttefiklerinin savaştan çekilmesi üzerine 30 Ekim 1918'de yaptığı Mondros Mütarekesi ile harp durumuna son vermiştir (Arslan, 2021: 105-108). Mütarekeden sonra başlayan işgaller, Türk İstiklal Harbi'nin başlamasına etki etmiştir (Altuncuoğlu-Erdoğan, 2019: 62-71). Mustafa Kemal (Atatürk) Paşa önderliğinde başlayan mücadeleye, Türk kadını da iştirak etmiş ve gösterdiği kahramanlıklar ve cesareti ile ön plana çıkmıştır (Aysal, 2016: 941-945). Kara Fatma, Tayyar Rahmiye, Halide Onbaşı bu kadın kahramanlardan birkaçı olmuştur (Değerli,



2021: 101-120).⁶³ Havacılar da millî mücadeleye katılarak, kendilerine verilen görevleri en iyi şekilde yaparak, Anadolu'nun işgalden kurtarılmasında önemli yararlılıklar göstermiştir (Çetin, 2015: 175-216).

Türk İstiklal Harbi'nin askeri safhası 11 Ekim 1922'de yapılan Mudanya Mütarekesi ile sona ermiştir. Ardından başlayan görüşmeler neticesinde 24 Temmuz 1923'te Lozan Antlaşması imzalanmıştır (Kapucu, 2022: 345-348). Bu antlaşma ile Türkiye Devleti, varlığını uluslararası arenada kabul ettirmiştir. Ardından Mustafa Kemal (Atatürk) Paşa önderliğinde bir modernleşme hamlesi başlatılmıştır (Sarioğlu, 2021: 61-101). Bu kapsamda, 29 Ekim 1923'te Cumhuriyetin ilanı ile başlatılan adımlar, Halifeliğin kaldırılması gibi örnekleri ile birçok alanı kapsamıştır (Kapucu, 2020: 77-95).

Türkiye Cumhuriyeti Devletinin kuruluşu ile birlikte özellikle Atatürk'ün etkisiyle kadının toplum içerisindeki yeri ve önemi yapılan düzenlemeler kapsamında arttırılmıştır. Bu kapsamda, 1926 yılında çıkarılan Medeni Kanun ile Türk kadınına ilk etapta sosyal ve ekonomik hakları verilmiştir. Medeni Kanun ile Türk kadını; evlenme, boşanma, mirastan eşit pay alma ve istediği işte çalışma gibi modern bir toplumda olması gereken hak ve özgürlüklere kavuşmuştur (Sağ, 2001: 9-23). Ardından 1930'lu yıllarda alınan kararla Türk kadını, diğer dünya milletlerinden önce seçme ve seçilme hakkına kavuşmuştur (Konan, 2011: 157-174).

Atatürk, modernleşme çabalarının bir yansıması olarak, manevi evlat olarak yanına aldığı Sabiha Gökçen ve diğer kızlarının iyi birer eğitim alması için adım ve girişimlerde bulunmuştur. Bu kapsamda, Sabiha Gökçen'in eğitimi ile bizzat alakadar olan Atatürk, onun havacılık eğitimi alarak dünyanın ilk kadın savaş pilotu olmasına etki etmiştir.

1. Sabiha Gökçen'in Çocukluğu ve İlk Yılları

Sabiha Gökçen, Bursa Vilayet Başkâtibi Hafız Mustafa İzzet Bey ile Hayriye Hanım'ın kızları olarak Bursa'da 22 Mart 1913'te dünyaya gelmiştir. Doğumundan kısa süre sonra babasını ve ardından annesini kaybetmiştir. Bunun üzerine ağabeyinin yanında yaşamını sürdürmeye başlamıştır. Sabiha Gökçen, Atatürk'ün 1925'te Bursa'ya yaptığı bir ziyaret sırasında kendisi ile tanışmış ve ardından manevi evlat olarak alınmıştır (Gökçen, 1982: 24).

⁶³ Ayrıntılı bilgi için bakınız: Ferhat Uyanıker, *Millî Mücadele'de Türk Kadını*, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul, 2007.



Sabiha Gökçen, Çankaya köşkü içindeki ilkokuldan mezun olmuştur. Ardından Arnavutköy Kız Kolejine yatılı olarak verilmiştir. Ancak, Sabiha Gökçen yaşadığı sağlık sorunları nedeniyle bu okuldan alınarak Üsküdar Amerikan Kız Koleji'ne kaydedilmiştir. Buradan sonraki eğitimini Çankaya Köşkü'nde özel olarak aldığı eğitim sonucu tamamlamıştır (Gökçen, 2007: 9-40).

Sabiha Gökçen'in okuduğu dönemde Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal (Atatürk) Paşa'nın direktifleri ile millî ve yerli bir hava harp sanayii kurulması amacıyla 1925'te Türk Tayyare Cemiyeti kurulmuştur (Ulus, 2021: 2333-2372). Türk Tayyare Cemiyeti, havacılığı Türk milletine sevdirmek ve havacı bir nesil yetiştirmek amacıyla çalışmalarına başlamıştır (Aslan, 2014: 141-150).

2. Sabiha Gökçen'in Havacılık Eğitimi

Soyadı kanununun çıkmasından sonra Cumhurbaşkanı Atatürk'ün onayı ile Sabiha'ya "Gökçen" soyadı verilmiştir (Göksel, 1984: 213-235). Atatürk, Türk Tayyare Cemiyetinin kuruluşundan sonra sivil havacılığın gelişmesi için 3 Mayıs 1935'te Türkkuşu'nun açılışına önderlik etmiştir (Cumhuriyet Gazetesi, 1935: 1). Türkkuşu'nun açılışına Sabiha Gökçen, Cumhurbaşkanı Atatürk ile beraber katılmıştır. Açılıştaki konuşmasında Atatürk;

"Bayanlar, Baylar!.. Bizim dünyamız topraktan, sudan ve havadan oluşmuştur. Hayatın da temel unsurları bunlar değil midir? Bu unsurlardan birinin eksikliği, yalnız eksikliği değil sadece bozukluğu, hayatı imkânsız kılar. Hayatı, hele ulusal hayatı seven, onu korumak isteyen; yurdunun topraklarına, denizlerine olduğu gibi havasına da ilgisini her gün biraz daha çoğaltmalıdır. Bu ilgi, saydığım hayat organlarına egemenlikle olur.

Tabiat insanları türetti, onları kendine taptırdı da. Ancak, insanların dünyada yaşayabilmeleri için onların tabiata egemenliğini de şart kıldı. Tabiata egemen olmasını bilemeyen yaratıklar varlıklarını koruyamamışlardır. Tabiat, onları kendi unsurları içinde ezmekten, boğmaktan, yok etmekten ve ettirmekten asla çekinmemiştir. Türk, bu büyük gerçeği ezelden tanımak yeteneğini göstererek kapsamlı bir kararlılıkla toprağı ve onun türlü ürünlerini insanlığa refah veren kültür yolları açmıştır. Ancak yaşadığımız bu çağda artık insanlar yalnız karada ve denizde kalmadılar. Tabiatın hava varlığının da içine daldılar.

Hayat için havayı yalnız solumanın yeter olmadığı anlaşıldı. Gerek ve gerçek olanın hava egemenliği olduğu açık olarak ortaya çıktı. Bütün ulusların büyük kararlılıkla üzerinde çalıştıkları bu cepbede, Türk ulusu da kuşkusuz yerini almalydı. Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti kara ordumuzun yanında donanmamızı kurarken hava filolarımızı da en son hava araçları ile düzenlemekten geri kalmadı. Kendileriyle onur duyduğumuz hava subaylarımız ve komutanlarımız da yetişmiş bulunuyorlar. Pilotlarımız, her zaman ve her durumda, ulusun yüzünü ağırtacak yüksek değerdendirler.



Lakin arkadaşlar; bu kadarını yeter görmek doğru olamazdı. Hava işine, onun bütün dünyada aldığı önem derecesine göre genişlik vermek lazımdı. Bunu göz önünde tutan Cumhuriyet Hükümeti, havacılığı bütün ulusun işi yapmak kararında idi. Türk, yurdun dağlarında, ormanlarında, ovalarında, denizlerinde, her bucağında, nasıl bir bilgi ve kendine güvenle yürüyor, dolaşıyorsa yurdun havasında da aynı surette dolaşabilmelidir.

Bu ise Türk'ü çocukluğundan, vatan kuşları ile vatan havası içinde yarışa alıştırarakla başlar. İşte bugün burada bizi toplayan sebep, o kutsal işe başlama ayıdır. Havacılık çalışmalarına ciddi sarılmalarından dolayı Hükümete, Genelkurmay Başkanı Sayın Mareşal'e (Fevzi Çakmak) ve Türk Tayyare Cemiyeti Başkanı değerli arkadaşım Fuad'a burada özel minnetlerimi sunarım...

Bu ödevimizi başarmada, bizden, değerli yardımlarını esirgemeyen dostumuz Rus Sovyet Cumhuriyeti'ne ve onun Sayın Büyükelçisi Bay Karaban'a önünüzde açıkça teşekkür etmekten kwanç duyurum.

Türk çocuğu, her işte olduğu gibi havacılıkta da en yüksek düzeyde, gökte seni bekleyen yerini az zamanda dolduracaktır. Bundan, gerçek dostlarımız sevinecek, Türk ulusu mutlu olacaktır." (Ulus Gazetesi, 1935: 1) demiştir.

İki planörle eğitimlerine başlayan Türkkuşu'nda ilk etapta Sabiha Gökçen ile birlikte 20 kişiye eğitim verilmiştir (Tayhani, 2001: 196). Türkkuşu'nda eğitim gören kişi sayısı iki yıl içerisinde 350 olmuştur (Havacılık ve Spor Dergisi, 1937: 3118).

Sabiha Gökçen, Türk Hava Kurumu adına başlangıç kursunda başarı gösteren yedi erkek öğrenci ile birlikte A ve B planör brövelerini aldıktan sonra yüksek planörcülük eğitimi için Sovyet Rusya'nın Kırım Koktobel'deki yüksek planör okuluna gönderilmiştir. Sabiha Gökçen burada, altı ay planörcülük eğitimi görmüştür. Koktobel'deki Yüksek Planör Okulu'nda eğitim gören Türk planörçüler, daha sonra Türkkuşu kadrosunda öğretmen olarak göreve alınmıştır (Atak, 2000: 7).

Sabiha Gökçen, Rusya'daki planör eğitimini tamamlayıp motorlu uçak eğitimine başlayacağı günlerde manevi kız kardeşi Zehra'nın ölüm haberi üzerine Türkiye'ye dönmüştür. Ardından kendisi, motorlu uçak eğitimine Türkkuşu tesislerinde devam etmiştir (Gökçen, 2007: 97-106). Türkkuşu'ndaki başarısı üzerine Atatürk'ün isteği ve yönlendirmesi ile Sabiha Gökçen'in askeri havacılık eğitimi alması kararlaştırılmıştır.⁶⁴ Atatürk'ün yönlendirmesi sonucunda Sabiha Gökçen, Eskişehir Askeri Tayyare Okulu'na giderek iki yıl sürecek bir eğitim almaya başlamıştır (Karaca, 1994: 31). Sabiha Gökçen, Eskişehir Hava Okulu'nda 1936-1937 döneminde on bir ay süren bir eğitime tabi tutulmuştur (Halkevi Dergisi, 1936: 36). Eğitim sonunda Sabiha Gökçen, uçuş brövesini aldıktan sonra savaş pilotu olmak üzere Eskişehir'deki Birinci Tayyare Alayı'nda

⁶⁴ Ayrıntılı bilgi için bakınız: Ercan Dolapçı, *Göklerin Kızı Sabiha Gökçen Dünyanın İlk Kadın Savaş Pilotu*, Kategori Yayıncılık, İstanbul, 2017.



altı ay pilotaj kursu görmüştür (Göksel, 1998: 406-416). Sabiha Gökçen, Birinci Tayyare Alayı'nın ikinci bölümünde bir taraftan savaş uçaklarıyla uçuş eğitimi alırken, diğer taraftan tabiye dersleri alarak tam bir subay gibi yetiştirilmiştir. Hava Okulunu iki yılda bitiren Gökçen, bu arada Trakya ve Ege manevralarına katılmıştır (Askeri Hava Mecmuası, 1937: 118).

Sabiha Gökçen, Trakya ve Ege Manevraları ile çeşitli faaliyetlerdeki başarılarından dolayı, 28 Mayıs 1937 tarihinde Türk Hava Kurumu Genel Merkezi'nde yapılan bir törenle "1 Numaralı Murassa Madalyası" ile ödüllendirilmiştir. Bu törene, Büyük Millet Meclisi Başkanı Abdülhalik Renda, Başbakan İsmet İnönü, Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak ve üst düzey bürokratlar ile üç yüzden fazla davetli katılmıştır (Gökçen, 2007: 143-145).

3. Sabiha Gökçen'in Balkan Turu

1938 yılına gelindiğinde Avrupa'da İkinci Dünya Savaşı'nın ayak sesleri duyulmaya başlamıştır. Bu sırada Balkan Antantı üyesi ülkelerin temsilcileri, görüşmeler yapmak için Ankara'ya gelmiştir. (Karcacı, 2000: 26). Atatürk, bu görüşmeye Sabiha Gökçen'in de madalyası ile birlikte katılmasını istemiştir. Görüşmeler sırasında Atatürk, Sabiha Gökçen'e uçağıyla Balkan ülkelerine gitmesini teklif etmiştir.⁶⁵ Bu önerinin kabulü ve Balkan temsilcilerinin de desteklemesi ile gezi hazırlıkları başlamıştır (Kapucu-Korkmaz, 2020: 136). Neticede Sabiha Gökçen, 16 Haziran 1938 tarihinde başlayan ve beş gün süren "Balkan Turunu" tek başına gerçekleştirmiştir (BCA, 030.10.59.399.19).

Sabiha Gökçen, 16 Haziran 1938'de Balkan Turu'na başlamadan önce veda için Atatürk'ün yanına gitmiştir. Atatürk burada kendisine;

"Birkaç saat sonra senin Balkan Turu'na çıktığını ve Türk kadınılığını göklerde şerefle temsil ettiğini bütün dünya radyoları yayınlayacaklar, herkese duyuracaklar. Gittiğin yerlerde gazeteciler etrafını saracak, sorular soracak, fotoğraflarını çekecek, dört bir ülkeye gönderecekler... Her ne zaman olursa olsun, kamuoyu aydınlatma ve oluşturma yolunda çalışan gazetecilere açık ve samimi konuşmakta yarar vardır. Barışçı bir ülkenin barışçı bir kızı olduğunu, yurttan ve dünyada barışı arzu ettiğini, her Türk gibi bunu gönülden istediğini söylemeyi unutma. Türkiye Cumhuriyeti olarak şu kısa dönem içinde nasıl kalkındığımızı, nasıl birbirimize kenetli bir bütün, bir tek yumruk olduğumuzu söyle. Fırsat düşerse isim vermeden bize dün düşman olanlarla bugün dost olmayı şerefli bir barış adımı saydığımızı da sözlerine ilave et. Fazla politikaya girme. Ama Türk kadını, yeni Türk toplumunu ve bu toplumda kadınının yüceldiği yeri, noktayı anlat. Daha da ilerleyeceğimizi, daha da uygar bir ülke olacağımızı ilave et." (Kurt

⁶⁵ Ayrıntılı bilgi için bakınız: Güven Taneri Uluköse, *Dünyanın İlk Kadın Pilotu Sabiha Gökçen*, Kastaş Yayınevi, İstanbul, 2007.



vd., 2020: 38) demiştir.

Sabiha Gökçen, Başbakan Celal Bayar'ın da katıldığı görkemli bir uğurlama töreni sonrasında havalanmıştır (Ulus Gazetesi, 1938: 1). Sabiha Gökçen, Savarona Yatı üzerinde bir tur atıp Atatürk'ü selamlayarak yola çıkmıştır (Balci-Karadeniz, 2018: 1-7). Yeşilköy'den ayrıldıktan sonra hava durumu bozmuş, fırtına bulutuna rastladığından yönünü değiştirerek Edremit'e zorunlu iniş yapmıştır. Buradan havalanan Sabiha Gökçen, Edremit'ten İzmir'e, oradan da planlandığı gibi Atina'ya ulaşmıştır (CDAB, BCA.030.10.59.399.19).

Yunanistan'dan sonra Bulgaristan'a ve oradan da Yugoslavya ile Romanya'ya uğrayan Sabiha Gökçen'e her gittiği ülkede askeri tören düzenlenmiş ve halk tarafından büyük sevgi gösterileri yapılmıştır (CDAB, BCA.030.10.59.399.19). Hatta Yugoslavya'da kendisine Beyaz Kartal Nişanı ile Hava Harp Okulları'nın brövesi verilmiştir (CDAB, BCA.030.10.59.399.19). Bu sırada uçak bakım ve onarımı ile görevli makinistler karadan Sabiha Gökçen'i takip etmiştir. Sabiha Gökçen başarılı bir uçuştan sonra İstanbul'a dönerken, dönüş sırasında da Savarona yatı üzerinde bir tur atıp Atatürk'ü selamlayarak Yeşilköy'e inmiştir (CDAB, BCA.030.10.59.399.19).

Sabiha Gökçen'in 1938 yılında tek başına çıktığı Balkan gezisiyle bir taraftan yeni imzalanan Balkan Paktı sonrasında dostluk mesajları verilirken, diğer taraftan da Türk Hava Kuvvetleri'nin gücü gösterilmiştir. Zira Gökçen bu geziye o dönemde henüz Balkan devletlerinin kullanmadığı Vultee model askeri uçakla katılmıştır (Gökçen, 2007: 269-279).

Sabiha Gökçen'in bu gezisinin kadınlar üzerindeki etkisi, sadece Türkiye ile sınırlı kalmamıştır. Sabiha Gökçen'in uçakla Balkanları gezmesinden ve Sofya'da yaptığı gösterilerden çok etkilenen Nezihe Viranyalı, Bulgaristan'dan Türkiye'ye gelerek Gökçen'in yetiştirdiği kadın pilotlardan biri olmuştur (CDAB, BCA 030.10.59.399.5). Bu geziyle Sabiha Gökçen, modernleşen Türkiye Cumhuriyeti'nin ve özelde kadınların geldiği yeri uygulamalı bir şekilde göstermiştir.

4. Sabiha Gökçen'in Diğer Faaliyetleri

Sabiha Gökçen, manevi babası Atatürk'ün ölümünden duyduğu üzüntüden dolayı altı ay Numune Hastanesinde yatmıştır (CDAB, BCA 490.01/897.518.1). Geçirdiği zor günlerin ardından Sabiha Gökçen, kadınların orduda görev yapmasına ilişkin yasa çıkmadığı için ordudan kendi isteğiyle ayrılıp, Türk Hava Kurumu Türkkuşu Genel Müdürlüğü'nde 1938 yılından itibaren



başöğretmen olarak çalışmaya başlamıştır (Yazıcı, 2005: 43-44).

1950 yılında Kore Savaşı'na katılmak için gönüllü olan Gökçen'in talebini Cumhurbaşkanı Celal Bayar uygun görmüştür. Ancak, Birleşmiş Milletler yasalarına göre kadınların fiili olarak askerlik yapmaması nedeniyle kendisinin geri hizmette çalışmasına onay verilmiştir. Ancak Sabiha Gökçen, askeri pilot olarak geri hizmette çalışmayı kabul etmediği için Kore Savaşı'na katılmamıştır (Taşdemir, 2013: 267-278). Uzun yıllar çok sayıda pilot, planörcü ve paraşütçü yetiştirdikten sonra kendi isteğiyle 1954 yılında emekliye ayrılmıştır. Son uçuşunu 1996'da 83 yaşında iken Fransız pilot Daniel Acton eşliğinde Falcon 2000 uçağıyla yapmıştır. Sabiha Gökçen, hayatı boyunca toplam 22 değişik hafif bombardıman ve akrobatik uçakla uçuş gerçekleştirmiştir (Adıgüzel, 2006: 200-204).

Türk Hava Kurumu Genel İdare Kurulu'nda 23 Kasım 1961 tarihinden itibaren 5 Ekim 1970 tarihine kadar üye olarak görev yapan Sabiha Gökçen, 1991 tarihinde FAI (Uluslararası Havacılık Federasyonu) tarafından hava etkinliklerinde aldığı iyi sonuçlar ve gösterdiği üstün başarılar nedeniyle FAI Altın Madalyası ile ödüllendirilmiştir (Uçantürk Dergisi, 1991: 12). Ayrıca, ABD Hava Kurmay Koleji'nin 1996 yılı mezuniyet töreninde "onur konuğı" olarak davet edilmiştir. 7-12 Haziran tarihleri arasında Uluslararası Kartallar Birliğı (IAE) ve Hava Komuta ve Kurmay Koleji'nin (ACSC) Alabama'daki Maxwell Hava Kuvvetleri Üssü'nde yapılan "Kartallar Toplantısı"na da katılmıştır. Her yıl ülkelerinde havacılık alanında önemli çalışma ve etkinliklerde bulunmuş, 20 seçkin havacının çağrıldığı toplantının on beşincisine Türkiye'den ilk kez Sabiha Gökçen çağrılarak, bu ödüle layık görülen ilk ve tek kadın havacı olmuştur (Uçantürk Dergisi, 1996: 4). Sabiha Gökçen, 22 Mart 2001'de 88 yaşında hayatını kaybetmiştir (Kurt vd., 2021: 41).

Sonuç

Türk İstiklal Harbi'nin ardından Lozan Antlaşması ile varlığını uluslararası arenada kabul ettiren Türkiye Devleti, Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün önderliğinde hızla modernleşme ve çağdaşlaşma adımlarını hayata geçirmiştir. Bu kapsamda, yapılan inkılâplar ile ülkenin çağdaş devletler seviyesine ulaşması hedeflenmiştir.

Modernleşme çabalarının bir yansıması olarak, Atatürk'ün önderliğinde kadına önce sosyal ve ekonomik, ardından da siyasal hakları verilmiştir. İlgili sürecin farklı bir yansıması olarak



Atatürk tarafından evlat edinilen Sabiha Gökçen'in, toplum için bir rol model hüviyeti kazanması için adımlar da hayata geçirilmiştir.

Sabiha Gökçen, dönemin şartları içerisinde Türkiye'nin önde gelen eğitim kurumlarında öğrenim görmüş, ardından Atatürk'ün talebi ile havacılık eğitimi alarak dünyanın ilk kadın savaş pilotu olmuştur. Yeni Türkiye devletini modern devletler seviyesine ulaştırmak isteyen Gazi Mustafa Kemal Atatürk, Sabiha Gökçen özelinde Türk kadınına çağdaş bir kimliğe kavuşturmak istemiştir. Atatürk'ün istek ve görüşleri dâhilinde hareket edip kendini yetiştiren Sabiha Gökçen, yaptıkları ve başardıkları ile Türkiye ile dünyanın diğer bölgelerindeki kadınlara örnek bir rol model olmuştur.

KAYNAKÇA

Arşiv Belgeleri

- Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı, BCA, 030.10.59.399.19.
CDAB, BCA 030.10.59.399.5.
CDAB, BCA 490.01/897.518.1.
CDAB, BCA, 030.10.59.399.19.
CDAB, BCA, 030.10.59.399.19.
CDAB, BCA, 030.10.59.399.19.
CDAB, BCA.030.10.59.399.19.

Kitap ve Makaleler

- Adıgüzel M. B. (2006). Türk Havacılığında İz Bırakanlar, Türk Hava Kurumu Kültür Yayınları.
- Altuncuoğlu N., Erdoğan A. (2019). "Arşiv Belgeleri Işığında Mustafa Kemal Paşa'nın Askerlikten İstifa Süreci", , Cilt: 2, Sayı: 1, s.62-71.
- Arslan L. (2021). "Uluslararası İlişkiler Ekseninde Türk-Fransız İlişkileri ve Hatay Meselesinin Çıkar Çatışmasındaki Yeri", Hatay Araştırmaları-VI, Editörler: Ahmet Gündüz, Haydar Çoruh, Süleyman Hatipoğlu, Yahya Yılmaz, İksad Publishing House, Ankara, s.105-132.
- Askeri Hava Mecmuası, "İlk Askeri Kadın Tayyarecimiz", 14/118 (Birinci Kanun 1937), s.118.
- Aslan D.A. (2014). "Tayyare Cemiyeti'nin Propaganda Faaliyetleri ve Tayyare Bayramları", Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Cilt: 14, Sayı: 3, s.141-150.
- Atak M. (2000). "Atatürk, Sabiha Gökçen ve Türkkeşu", Uçantürk Dergisi, 46/455.
- Aysal N. (2016). "Kurtuluş Savaşı'nda Bir Kadın Örgütü: Sivas Anadolu Kadınları Müdafaa-i Vatan Cemiyeti", Geçmişten Günümüze Şehir ve Kadın, Cilt: II, Editör: Osman Köse, Canik Belediyesi Kültür Yayınları, Samsun, s.941-964.
- Balcı M. (2018). Yeşim Karadeniz, "Cumhuriyet Modernleşmesinin Genç Kadın Pilotu: Sabiha Gökçen", Marmara Üniversitesi Kadın ve Toplumsal Cinsiyet Araştırmaları Dergisi, Cilt: 2, Sayı: 1, s.1-7.
- Bozkurt C. (2021) "Birinci Dünya Savaşı'nda Siyonizmle Mücadele ve Yahudi Tehciri: Gazze ve



- Yafa'nın Tabliyesi*", Belleten, Cilt: 85, Sayı: 302, s.193-225.
Cumhuriyet Gazetesi, 4 Mayıs 1935, s.1.
Çetin S. (2015). "*Büyük Taarruz'da Türk Hava Kuvvetleri*", Havacılık Tarihi Sempozyumu, 13-14 Aralık 2012/İstanbul, Hava Basımevi, Ankara, s.175-216.
Değerli E. S. (2021). "*Millî Mücadele'de Türk Kadını ve İnönü Muharebeleri'nde Çarpışan İki Kadın Kahraman*", Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Cilt: 21, Özel Sayı, s.101-120.
Dolapçı E. (2017). *Göklerin Kızı Sabiha Gökçen Dünyanın İlk Kadın Savaş Pilotu*, Kategori Yayıncılık, İstanbul.
Gökçen S. (1982). Atatürk'ün İzinde Bir Ömür Böyle Geçti, Hazırlayan: Oktay Verel, Türk Hava Kurumu Yayınları, Ankara.
Gökçen S. (2007). Atatürk'le Bir Ömür, Altın Kitaplar, İstanbul.
Göksel B. (1984). "*Atatürk ve Kadın Hakları*", Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi, Cilt: 1, Sayı: 1, s.213-235.
Göksel B. (1998). "*Çağlar Boyunca Türk Kadını ve Atatürk*", Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi, Cilt: 14, Sayı: 41, Yıl: 1998, s.406-416.
Gülten Z. (2013). "*Havacılık Tarihinde Yeşilköy*", Türk Hava Kuvvetlerinin 100'üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu, Ayrıntı Basımevi, Ankara, s.74-99.
Halkevi Dergisi, 2 Ekim 1936, Eskişehir, s.36.
Havacılık ve Spor Dergisi, "*Sabiha Gökçen'e Madalya Verilmesi Töreni*", Sayı: 193 (1937), s.3118.
Kapucu D., Korkmaz E. (2020). Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Askerî Hava Seyahatleri (1909-1939). Karakum Yayınevi, Ankara.
Kapucu D. (2020). "*Egemenliğin Değişimi Açısından Halifeliğin Kaldırılması*", Geçmişten Günümüze Farklı Yönleri ile Tarih Araştırmaları, İksad Publishing House, Ankara, s.77-95.
Kapucu D. (2022). "*Harp Raporları Penceresinden Mudanya Müttarekesi'nden Lozan Barış Antlaşması'na Kadar Askerî Havacılık Faaliyetleri*", Genel Türk Tarihi Araştırmaları Dergisi, Cilt: 4, Sayı: 7, s.329-348.
Karaca H. E. (1994). "*Anlara Yolculuk*", Uçantürk Dergisi, 40/385 (Haziran 1994).
Karabulut U., Doğan S., "*İstanbul Semalarında Uçan İlk Türk Kadını: Belkis Şevket Hanım*", Belgi Dergisi, Sayı: 10, Yaz 2015/II, s.1393-1401.
Karacagil K. (2013). "*Balkan Harbi'nde Türk Havacılığı*", Türk Hava Kuvvetlerinin 100'üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu, Ayrıntı Basımevi, Ankara.
Karcalı S. (2000). "*Atatürk'ün Kartal Kızı Sabiha Gökçen'in Tarihi Balkan Turu*", Yeni Avrasya Dergisi, 1/5, s.26.
Konan B. (2011). "*Türk Kadınının Siyasi Hakları Kazanma Süreci*", Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt: 60, Sayı: 1, s.157-174.
Korkmaz E., Kurt D. (2021). "*Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı Ordusu'nda Görev Yapan Alman Pilot Erich Serno'nun Çanakkale Muharebeleri'ndeki Rolü*", 105. Yılında Çanakkale Muharebelerine Bakış, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara, s.102-126.
Kurt D., Korkmaz E. (2020). Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri (Harekât ve Teşkilatlanma Tarihi 1911-1922). Cilt: I, Hava Basımevi, Ankara.
Kurt D., Korkmaz E. (2018). "*Yeni Arşiv Belgeleri Işığında Türk Askerî Havacılığının Doğuşu (1911-1912)*", Savunma Bilimleri Dergisi, Cilt: 17, Sayı: 2, Kasım, s.207-251.
Kurt D., Pehlivan Y., Korkmaz E., (2020). Kuruluşundan Günümüze Türk Hava

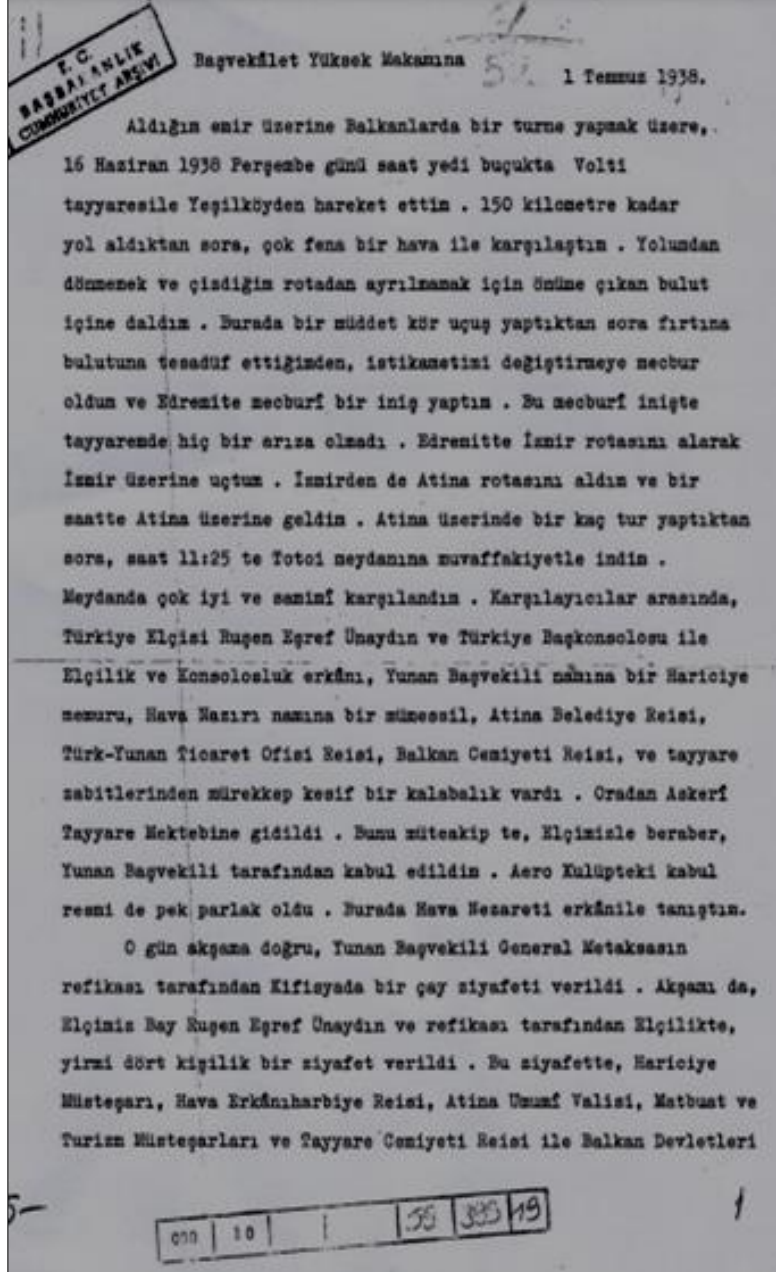


- Kuvvetleri (Harekât ve Teşkilatlanma Tarihi 1923-1951), Cilt: II, Hava Basımevi, Ankara, , s.38.
- Sağ V. (2001). “*Tarihsel Süreç İçerisinde Türk Kadını ve Atatürk*”, Cumhuriyet Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi, Cilt: 2, Sayı: 1, s.9-23.
- Sarioğlu T. (2021). “Demokratikleşme Sürecinde Önemli Bir Aşama: Saltanatın Kaldırılması”, Atatürk Dönemi Demokratikleşme 1920-1938, Editör: Davud Kapucu, İksad Yayınları, Ankara, s.61-101.
- Taşdemir S. (2013). “*Cumhuriyet Modernleşmesinde Örnek Bir Model: Sabiha Gökçen*”, Türk Hava Kuvvetlerinin 100’üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu, Ayrıntı Basımevi, Ankara, s.267-278.
- Tayhani İ. (2001). Atatürk’ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayi (1923-1950), Türk Hava Kurumu Kültür Yayınları, Ankara.
- Uçantürk Dergisi, “*Sabiha Gökçen Altın Madalyasını Aldı.*”, 37/353 (Ekim 1991), s.12.
- Uçantürk Dergisi, “*Sabiha Gökçen Amerika’da*”, 42/409 (Haziran 1996), s.4.
- Uluköse G. T. (2007). Dünyanın İlk Kadın Pilotu Sabiha Gökçen, Kastaş Yayınevi, İstanbul.
- Ulus Gazetesi, 16 Haziran 1938, s.1.
- Ulus Gazetesi, 4 Mayıs 1935. s.1.
- Uluslan Ş. (2021). “*İstikbal Göklerdedir: Türk Tayyare Cemiyeti (1925-1938) (Türk Tayyare Cemiyeti’nden Türk Hava Kurumu’na)*”, 9. Uluslararası Atatürk Kongresi, 12-15 Kasım 2019/Amasya, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, s.2333-2372.
- Uyaniker F. (2007). Millî Mücadele’de Türk Kadını, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul.
- Vagnini A. (2013). “*İtalyan-Türk Savaşı’nda İtalya Hava Kuvvetleri: Uzun Süreli Bir Gelenegın İlk Adımı*”, Türk Hava Kuvvetlerinin 100’üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu, Ayrıntı Basımevi, Ankara, s.100-110.
- Yazıcı S. (2005). Sabiha Gökçen ve Türkiye’de Kadın Pilotlar, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İzmir.

EKLER



EK-1



Sabiha Gökçen Tarafından Balkan Turu Sonrasında Hazırlanan Resmî Rapor⁶⁶

⁶⁶ Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı, BCA, 030.10.59.399.19.



EK-2

- 2 -

I. C.
BAŞBAKANLIK
CUMHURİYET ARŞİVİ

Elçileri vardı . Atınada her yerde bana karşı büyük bir hüsnü kabul gösterildi .

17 Haziran 1938 Cuma günü, saat onbiri yirmi geçe aynı merasimle uğurlanarak Fotoi meydanından Selâniğe müteveccihen uçtum ve bir saat yirmi dakika sora Selâniğe indim . Yol iyi geçti . Tayyarede de bir arıza görmedim . İki saat kadar Selânikte kaldıktan ve Atatürkün evlerini ziyaret ettikten sora, Sofyaya hareket ettim . Selâniğe inerken ve oradan uçarken Konsoloalüğümün erkânı, mahallî memurin, tayyareciler ve halk tarafından hakkımda hararetili tezahürat yapıldı .

Selânikle Sofya arasında hava çok bulutlu idi . Buna rağmen yolumu hiç şaşmadan, bir saat on dakikada Sofyaya vardım ve 17:15 te yere indim . Tayyare İstasyonunda, Bulgar Hükümeti namına Protokol Umumî Müdürü, Şehir namına Belediye Reisi Muavini ve tayyare zabıtları ile Türkiye Elçisi Şevki Berker ve Elçilik memurları tarafından karşılandım . Meydandan geçre geldikten sora, Saraya giderek defteri mahsusı imzaladım ve Elçiliğimde verilen çay ziyafetinde bulundum . Ziyafette başı Nazırlar, Saray Nazarı, Mebusalar, Elçiler ve Atapemiliterler, Genelkurmay Reisi, Komutanlar, tayyare subayları, matbuat müessesileri vardı . Geceyi Sofyada, Elçilikte geçirdim .

18 Haziran 1938 Cumartesi günü, saat dokuz çeyrek geçe Sofyadan Belgrata hareket ettim . Seyir esnasında hava çok bulutlu idi . Tayyarede bir arıza olmadı . Bir buçuk saatte Belgrat üzerine geldim . Yugoslav avcı tayyarelerinden mürekkep bir filo beni istikbale çıkıyordu . Şehir üzerinde bir devir yaptıktan sora, saat 10:45 te Zemundaki askerî tayyare meydanına indim . Meydanda,

000 | '0 | | 59 399 19

2

Sabiha Gökçen Tarafından Balkan Turu Sonrasında Hazırlanan Resmî Rapor (Devamı)⁶⁷

⁶⁷ Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı, BCA, 030.10.59.399.19.



EK-3

- 3 -

T.C.
BAŞBAKANLIK
CUMHURİYET ARŞİVİ

Türkiye Elçisi Haydar Aktay ve refikasile Elçilik erkânı, Yunan ve Romen Elçileri, Yugoslavya Hariciye Nazırı namına Teşrifat Müdür Muavini, askerî ve sivil hava teşkilatları müessesileri, Yugoslav ilk kadın tayyarecisi ve gülside bir halk kitlesi tarafından samimiyet ve hararetle karşılandı. Askerî bando Türk ve Yugoslav millî marşlarını çaldı. Saat 13 te Yugoslav Hava Kuvvetleri namına General Yankoviç tarafından Avala Dağındaki otelde bir öğle yemeği verildi. Akşam da, Elçilikte bir ziyafet ve onu müteakip bir suare tertib edildi. Yemekte, Harbiye ve Bahriye Nazırı General Mariç, Hariciye Nazır Muavini, Yugoslav Hava Kuvvetleri Komutanı ve Muavini, Yunan, Romen ve Bulgar Sefirleri, suarede de, bir çok Yugoslav Hava, Kara ve Deniz yüksek erkânile, Atasemiliterler, Hava Ataseleri, Balkan Sefaretleri erkânı bulundu. Belgratta bana Beyaz Kartal nişanı ile askerî tayyare pilotu brövesi ve bir de madalya verilmiştir.

19 Haziran 1938 Pazar günü, saat 12 de, aynı meydandan Bükreşe müteveccihen uçtum. İstikbalde bulunanların cümlesi teyyide de hazırды. Hareketinden evvel, yine Türk ve Yugoslav millî marşları çalındı. Belgratta yapılan tezahürat, her yerdekinden üstün ve canlı idi.

Belgratla Bükreş arasında hava, kısmen iyi, ve kısmen de - bilhassa Karpatlar üzerinde - çok bulutlu ve sisli idi. Bir saat onbeş dakikada Bükreşe vasıl oldum ve Benisa sivil tayyare meydanına indim. Hava İstasyonunda, Elçimiz Tanrıöver ile Elçilik memurları, bana refakate memur edilen Prenses Marina Stirben, Hava ve Deniz Nezareti Kâtibi Umumisi, İstasyon Kumandanı, Enternasyonal Hava Federasyonu Kâtibi Umumisi, Hava

3

020 10 39 399 19

Sabiha Gökçen Tarafından Balkan Turu Sonrasında Hazırlanan Resmî Rapor (Devamı)⁶⁸

⁶⁸ Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı, BCA, 030.10.59.399.19.



EK-4

- 4 -

BAŞBAKANLIK
CUMHURİYET ARŞİVİ

Mitingini tertib eden cemiyet mümessilleri, matbuat mümessilleri, sivil tayyarecilik dairesi reisi, erkek ve kadın askeri ve sivil tayyareciler ve büyük bir halk kitlesi tarafından samimi dostluk tezahürleriyle karşılandım . O gün saat 14 te, aynı meydanda beynelmilal tayyare mitingi başladı . Bu mitingde benim de uçmanı ısrarla istediler . Müsabakaya dahil olarak değil, yalnız orada bulunan halkı selamlamak için bir uçuş yaptım . İnişte tayyarenin iniş takımı kassen kırıldı . Bu kazanın sebepleri şunlardır :

- 1 - Meydanın küçük olması ve halkın meydana girerek sahayı daha ziyade daraltması,
- 2 - Yağan yağmurların toprağı çok yumuşak bir hale koyması .

İnerken tayyarenin, meydana uolduran halkın üzerine gitmesi suretile elim bir kazanın vukuuna mâni olmak için, sıkı bir frenle tayyareyi akel tarafa çevirmek istedim ve bunda muvaffak oldum . Fakat, aynı zamanda, iniş takımı, çok yumuşak olan toprağı gömülerek kırıldı . Orada hazır bulunan mütehassıslar hareketimin, o vaziyet ve şerait içinde, en doğru ve musib tedbir olduğumu ifade etmişlerdir .

O akşam Romen tayyareciliğı namına bir ziyafet verildi . Ayın 20 nci Pazartesi günü akşamı da, Elçiliğimizde büyük bir ziyafet tertib edilmiş ve bu ziyafette, refikalarile beraber, Romanya Hava ve Bahriye Nazırı, Hava ve Bahriye Nezareti Kâtibi Umumisi, Sivil Tayyarecilik Dairesi Reisi, Elen ve Yugoslav Elçileri, Romen Tayyarecileri Birliğı Reisi, Enternasyonal Tayyarecilik Federasyonu Mümessili, Havacılığı Teşvik Cemiyeti mümessilleri, bir kaç defa tayyare ile Ankarayı ziyaret eden Romen tayyarecisi Bayan Turnaya ve Elçilik memurları bulunmuştur.

4

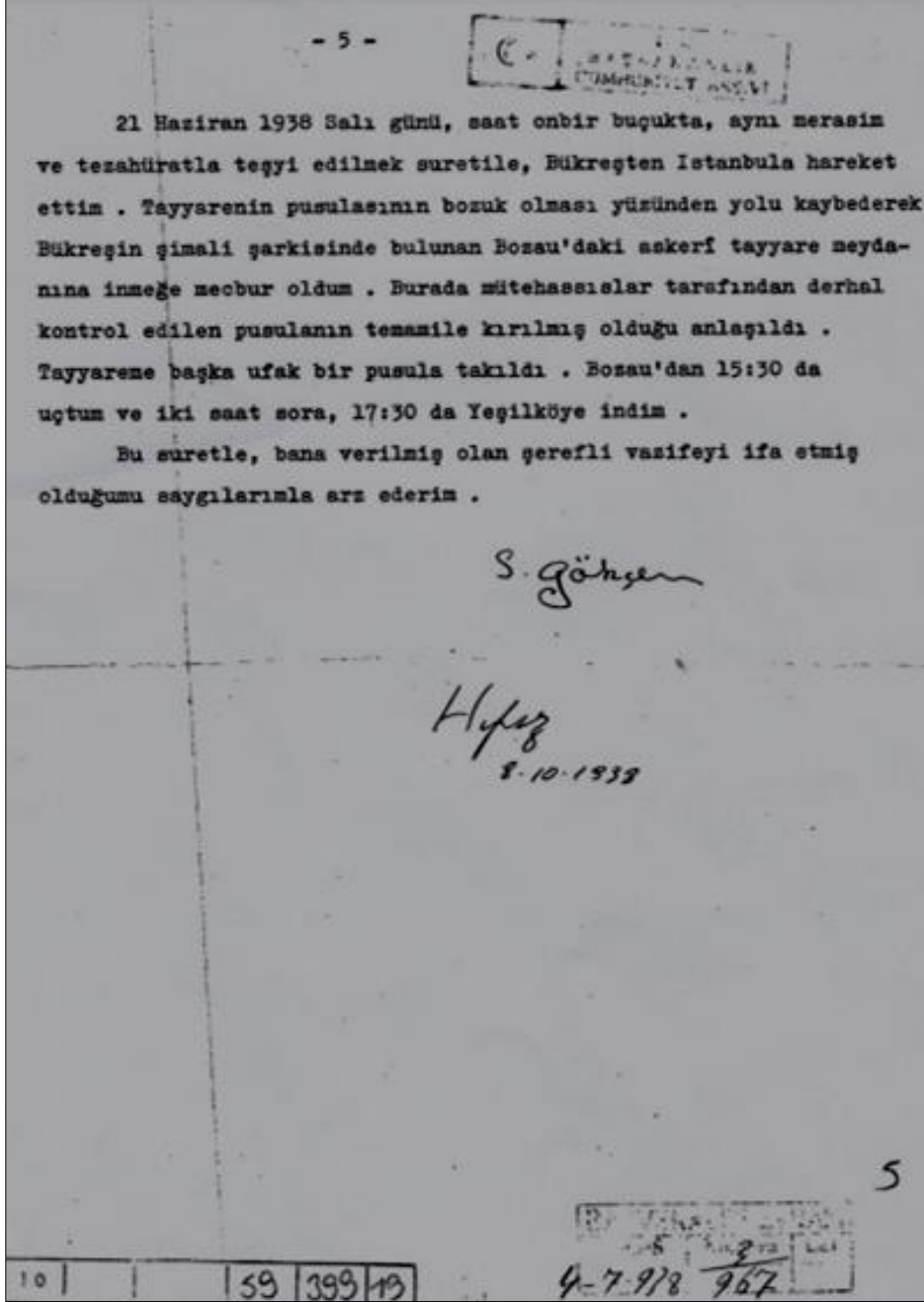
59 399 19

Sabiha Gökçen Tarafından Balkan Turu Sonrasında Hazırlanan Resmî Rapor (Devamı)⁶⁹

⁶⁹ Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı, BCA, 030.10.59.399.19.



EK-5



Sabiha Gökçen Tarafından Balkan Turu Sonrasında Hazırlanan Resmî Rapor (Devamı)⁷⁰

⁷⁰ Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı, BCA, 030.10.59.399.19.