

**Amerikalı Pilotlar Russell N. Boardman ve John L. Polando'nun New York İstanbul Arası Uçuş
Rekoru**

***American Pilots Russell Boardman and John Polando Break Flight Record Between New York and
İstanbul***

Dr. Öğr. Üyesi Sinan KIYANÇ

Balıkesir Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, Balıkesir, Türkiye.

Balıkesir University Faculty of Science and Letters, Department of History, Balıkesir, Türkiye.

ORCID: 0000-0002-0148-9632 | E-mail: sinan.kiyanc@balikesir.edu.tr

Makale Bilgisi/ Article Information

Cite as/Atıf: Kıyanç, S. (2026). Amerikalı pilotlar Russell N. Boardman ve John L. Polando'nun New York İstanbul arası uçuş rekoru. *Siirt Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 14(1), 450-464. DOI: 10.53586/susbid.1900682

Makale Türü / Article Types: Araştırma Makalesi / Research Article

Geliş Tarihi / Received: 02/03/2026 **Kabul Tarihi / Accepted:** 20/05/2026

Yayın Tarihi / Published: 30/06/2026

Yayın Sezonu / Pub Date Season: Haziran/June

Cilt/ Volume: 14 Sayı/ Issue: 1

Sayfa / Pages: 450-464

İntihal / Plagiarism: Bu makale, en az iki hakem tarafından incelenmiş ve intihal içermediği tespit edilmiştir. / This article was reviewed by at least two referees and found to be plagiarism free.

Yayıncı / Published by: Siirt Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü / Siirt University Institute of Social Sciences

Etik Beyan / Ethical Statement: Bu çalışmanın hazırlanma sürecinde bilimsel ve etik ilkelere uyulduğu ve yararlanılan tüm çalışmaların kaynakçada belirtildiği beyan olunur (Sinan KIYANÇ). It is declared that scientific and ethical principles have been followed while carrying out and writing this study and that all the sources used have been properly cited.

* Bu çalışma, etik kurul izni gerektirmemektedir.

Öz

Bu çalışma, Amerikalı pilotlar Russell N. Boardman ve John L. Polando'nun 1931 yılında New York'tan İstanbul'a gerçekleştirdikleri ve dünya havacılık tarihinde en uzun mesafeli kesintisiz uçuş olarak rekor kıran girişimini ele almaktadır. Söz konusu uçuşun İstanbul'da tamamlanması, erken Cumhuriyet dönemi Türkiye'sinin uluslararası alandaki görünürlüğü ve algısı açısından sembolik bir anlam taşımaktadır. Çalışma, bu havacılık başarısını dönemin siyasi ve diplomatik bağlamı içinde değerlendirmeyi amaçlamaktadır. Bu kapsamda Boardman ve Polando'nun uçuşunun teknik ve organizasyonel boyutları, rekorun Amerikan kamuoyunda yarattığı yankılar ve Türkiye'deki karşılama biçimi ayrıntılı biçimde analiz edilmektedir. Ayrıca uçuşun, genç Türkiye Cumhuriyeti'nin modernleşme söylemi, uluslararası imajı ve siyasi görünürlüğü üzerindeki olası etkileri ele alınmaktadır. Çalışma, belge tarama yöntemine dayalı olarak yürütülmüş; Amerikan ve Türk arşiv belgeleri, dönemin süreli yayınları ile anı ve hatıratlar ve ikincil literatür birlikte değerlendirilmiştir. Bu yönüyle çalışma, havacılık tarihini teknik bir başarı anlatısının ötesine geçerek, diplomatik ve siyasi perspektiflerle birlikte ele alan disiplinlerarası bir yaklaşım sunmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Türkiye Cumhuriyeti, dünya rekoru, havacılık, Mustafa Kemal Atatürk, Amerika Birleşik Devletleri.

Abstract

This study examines the record-breaking 1931 flight by American pilots Russell N. Boardman and John L. Polando, who completed the longest nonstop flight in aviation history at the time, traveling from New York to Istanbul. The flight's completion in Istanbul holds symbolic significance for the international visibility and perception of early Republican Türkiye. The study aims to evaluate this aviation achievement within the period's political and diplomatic context. In this regard, the technical and organizational aspects of the flight, its impact on American public opinion, and the manner in which it was received in Türkiye are analyzed in detail. In addition, the possible effects of the flight on the modernization discourse, international image, and political visibility of the young Republic of Türkiye are examined. The study is based on document analysis and draws on archival materials from both the United States and Türkiye, contemporary periodicals, memoirs, and secondary literature. In this respect, the study adopts an interdisciplinary approach that goes beyond a purely technical narrative of aviation history by incorporating diplomatic and political perspectives.

Keywords: Republic of Türkiye, world record, aviation, Mustafa Kemal Atatürk, United States of America.

Extended Abstract

The first powered flight conducted by the Wright Brothers in 1903 marked not only the beginning of modern aviation but also the emergence of a new era in which technological progress intersected with interstate competition, national prestige, and political representation. Long-distance flights that gained momentum after the First World War were not merely attempts to push the limits of aviation technology; they also became symbolic acts through which states made their claims to modernity visible to the international public. In this context, aviation increasingly functioned as an effective instrument of public diplomacy during the 1920s and 1930s.

The rapid development of aviation led to the emergence of a new sector that opened horizons in military, transportation, commercial, and cultural fields. By the First World War, aviation had become an integral part of modern warfare, and in the post-war period it evolved into a domain where new records were pursued. These record-breaking flights stimulated industrial production, expanded markets, and intensified competition, particularly between Europe and the United States. Aviation records thus became events that resonated beyond technical circles and influenced international public opinion.

Within this competitive environment, American pilots John (Johnnie) L. Polando and Russell N. Boardman succeeded in breaking the record for the longest-distance flight in 1931. What makes this flight particularly noteworthy is the selection of Istanbul as the destination. The successful completion of the New York–Istanbul flight attracted considerable attention, and although the record was surpassed only two years later, it continues to generate interest today. Numerous commemorative items produced in connection with the flight—such as photographs, postcards, envelopes, badges, medals, letters, and newspaper reports—remain highly valued by collectors in both the United States and Türkiye. These materials demonstrate that the flight was not only a technical achievement but also a widely circulated symbolic event.

The flight was received with great enthusiasm in Türkiye, while the positive response within the American public exceeded expectations. Following their landing in Istanbul, Polando and Boardman attracted significant public attention and were officially received by Prime Minister İsmet İnönü and President Mustafa Kemal Atatürk. This reception reflected not only the importance attributed to the record itself but also the symbolic satisfaction derived from Istanbul being chosen as the destination. From the perspective of the Republic of Türkiye, the flight was regarded as an opportunity to contribute positively to bilateral relations with the United States. Contemporary commentary suggested that the event could help counter negative perceptions

of Türkiye within American public opinion, particularly in the context of lobbying activities by Armenian and Greek groups. Yunus Nadi, in an editorial published in *Cumhuriyet*, emphasized the diplomatic significance of the record and its potential contribution to Turkish–American relations.

Although the choice of Istanbul was often presented in the American press as a decision shaped by practical considerations, Polando and Boardman stated in their interviews that Istanbul was deliberately selected due to the transformation experienced by the young Republic of Türkiye. Archival research conducted for this study reveals no evidence that the American Ambassador to Türkiye, Ahmet Muhtar Mollaoğlu, provided prior briefings on this issue before the flight. However, diplomatic correspondence indicates that the American press widely reported on the warm reception of the pilots in Türkiye, frequently featuring the news on front pages. The Turkish Ministry of Foreign Affairs informed Prime Minister İnönü and other state authorities that the high-level reception of the pilots was significant for bilateral relations.

Despite these expectations, a fully reciprocal atmosphere did not emerge within the American public sphere. Moreover, a brief message sent by U.S. President Herbert Hoover, perceived as falling short of diplomatic courtesy, caused a short-lived tension in Turkish–American relations. This episode was resolved through Türkiye's decision not to escalate the issue and through the efforts of the American ambassador. Overall, however, American public opinion showed considerable interest in the flight, and press reports emphasized the enthusiastic reception of the record in Türkiye.

The primary motivation of this study is to overcome the limitations of existing literature on aviation history. Many studies focus on record flights in terms of speed, distance, and technical innovation, while paying insufficient attention to the political contexts in which these achievements were produced and represented. The Boardman–Polando flight, however, cannot be explained solely through the personal courage of two pilots; it was an event that generated diplomatic meanings and resonated within international public opinion. Therefore, this study re-evaluates the flight within the framework of the early Republic of Türkiye foreign policy discourse and international visibility.

Rather than treating the 1931 New York–Istanbul flight merely as a technical aviation achievement, this study analyzes it from the perspectives of political history and international relations, focusing on public opinion and practices of representation. Employing a qualitative research approach, the study conducts a comparative and critical analysis of Turkish Diplomatic Archive documents, *Cumhuriyet* (Republic of Türkiye) Archive materials, contemporary Turkish and American press coverage, and the pilots' memoirs. By comparing discourses, emphases, and silences across these sources, the study demonstrates how the flight was framed as a technical and national success in the American press, while being incorporated into narratives of modernization and international legitimacy in the Turkish press.

Within this framework, the study seeks to answer three main questions: Through which discourses was the Boardman–Polando flight constructed in American and Turkish public opinion? How should the selection of Istanbul as the destination be interpreted within the political and symbolic context of the period? Did the flight produce, even indirectly, a diplomatic effect on early Republican Türkiye–U.S. relations? By addressing these questions, the study aims to show that the flight occupies a meaningful place not only in aviation history but also in the history of international relations, and it proposes an interdisciplinary reading that brings symbolic interaction and public diplomacy to the forefront.

Giriş

1903 yılında Wright Kardeşler tarafından gerçekleştirilen ilk motorlu uçuş, modern havacılığın başlangıcını simgelemenin yanı sıra teknik ilerlemelerin devletlerarası rekabet, ulusal prestij ve siyasi temsil alanlarıyla kesiştiği yeni bir dönemi başlatmıştır (Jakab, 1997, s. 62). Birinci Dünya Savaşı sonrasında hız kazanan uzun mesafeli uçuşlar, havacılık teknolojisinin sınırlarını zorlayan girişimler ile devletlerin modernlik iddialarını uluslararası kamuoyuna görünür kılan sembolik eylemler hâline gelmiştir. Bu çerçevede havacılık, 1920'li ve 1930'lu yıllarda giderek artan biçimde kamuoyu diplomasisinin etkili araçlarından biri olarak işlev görmüştür (Morrow, 2009). Bu nedenle havacılık faaliyetleri teknik ilerlemenin bir göstergesi olmasının yanı sıra devletlerin uluslararası alanda kendilerini nasıl temsil ettiklerini ortaya koyan bir araç olarak değerlendirilmelidir.

Bu süreçte kırılan uçuş rekorları, teknik başarıların ötesine geçerek uluslararası kamuoyunda anlam üreten ve devletlerin temsil kapasitesini etkileyen olaylara dönüşmüştür. Özellikle Avrupa ile Amerika Birleşik Devletleri arasında havacılık alanında belirgin bir rekabetin yaşandığı görülmektedir. Bu rekorlar, uluslararası kamuoyunda dikkat çeken sembolik olaylar hâline gelmiştir. Amerikalı pilotlar John (Johnnie) L. Polando ile Russell N. Boardman, en uzun mesafeli uçuş rekorunu kırarak bu bağlamda öne çıkmışlardır. Söz konusu rekorun çalışma konusu hâline gelmesinde, İstanbul'un varış noktası olarak seçilmesi temel etkidir. Bu durum, Erken Cumhuriyet Türkiye'sinin uluslararası görünürlüğü ve temsil pratikleri açısından analitik olarak incelenmesi gereken bir örnek ortaya koymaktadır. Uçuşun başarıyla tamamlanması büyük ilgi uyandırmış ve erken Cumhuriyet'in uluslararası görünürlük arayışı bağlamında anlam kazanmıştır. Rekor iki yıl sonra aşılmış olsa da bu uçuş günümüzde dahi ilgi görmeye devam etmektedir.

Uçuş rekoru Türkiye'de büyük bir ilgiyle karşılanmıştır. John L. Polando ile Russell N. Boardman'ın İstanbul'a inişlerinden itibaren buldukları her ortamda yoğun ilgi görmeleri ve Başbakan İsmet İnönü ile Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk tarafından kabul edilmeleri, bu durumun somut göstergeleridir. Bu yoğun ilgi tarihî bir havacılık başarısına duyulan merak ve erken Cumhuriyet'in uluslararası alanda tanınma ve kendini temsil etme arzusunun bir yansıması olarak değerlendirilmelidir. Söz konusu ilgi, tarihî bir havacılık başarısına duyulan merakla sınırlı kalmamış; İstanbul'un varış noktası olarak tercih edilmesinin yarattığı memnuniyetle de yakından ilişkili olmuştur. Türkiye açısından bu rekor, ülkenin tanıtılmasında ve iki ülke ilişkileri bakımından bir fırsat olarak değerlendirilmiştir. Özellikle Amerika Birleşik Devletleri'nde Ermeni ve Yunan lobilerinin yürüttüğü faaliyetler çerçevesinde şekillenen Türk aleyhtarlığı karşısında, bu uçuşun olumlu bir etki yaratabileceği düşünülmüştür. Nitekim Yunus Nadi, Cumhuriyet gazetesinde kaleme aldığı yazısında bu hususa dikkat çekmiş ve söz konusu rekorun diplomatik açıdan taşıdığı önemi vurgulamıştır (Nadi, 1931, s.1).

Varış noktasının İstanbul olarak belirlenmesi, başlangıçta stratejik bir tercih olmaktan ziyade mevcut koşullar çerçevesinde alınmış bir karar olarak sunulmuştur. Bu durum Amerikan basınında da sıkça gündeme getirilmiştir. Ancak John L. Polando ve Russell N. Boardman, verdikleri röportajlarda İstanbul'un bilinçli bir tercih olduğunu, Cumhuriyet'in geçirdiği dönüşüm sürecinin bu kararda etkili olduğunu ifade etmişlerdir. Bu süreçte Türkiye Cumhuriyeti'nin Amerika Birleşik Devletleri Büyükelçisi Ahmet Muhtar Mollaoğlu'nun bilgilendirici bir rol üstlenmesi beklenmekle birlikte, Türk Diplomatik Arşivi'nde uçuş öncesinde bu yönde bir bilgilendirme yapıldığına dair herhangi bir belgeye ulaşılamamıştır. Bununla birlikte, Büyükelçi Mollaoğlu'nun gönderdiği bir yazıda Amerikan basınında Polando ve Boardman'ın Türkiye'de son derece iyi ağırlandıklarına ilişkin haberlere yer verildiği ve bu haberlerin gazetelerde birinci sayfadan yayımlandığı belirtilmektedir (TDA, 22184-96042-8; TDA, 22184-96042-9; TDA, 22184-96042-3). Ancak Amerikan kamuoyunda Türkiye'nin beklentisi rekorun gölgesinde kalmıştır. ABD Başkanı Herbert Hoover'in misafirperverlik karşısında yetersiz kalan kısa mesajı, iki ülke ilişkilerinde geçici bir krize yol açmıştır. Bu durum, iki ülkenin aynı olaya atfettiği anlamların farklılaştığını ve sembolik düzeyde bir beklenti uyumsuzluğunun ortaya çıktığını göstermektedir. Söz konusu durum, Türkiye'nin bu tavrı büyütmemesi ve ABD Büyükelçisi'nin arabulucu çabaları sayesinde kısa sürede çözüme kavuşturulmuştur (TDA, 22184-96042-2; TDA, 267-801-17).

Bu çalışmanın çıkış noktasını, mevcut literatürdeki sınırlılığı aşma gereği oluşturmaktadır. Havacılık tarihine ilişkin çalışmaların önemli bir kısmı, rekor uçuşları hız, mesafe ve teknik yenilikler üzerinden ele almakta; bu başarıların hangi siyasi bağlamda üretildiği ve nasıl temsil edildiği

meselesini yeterince tartışmamaktadır. Bu çalışmalar çoğunlukla teknik performans ölçütlerine odaklanmakta, uçuşların siyasal ve temsili boyutunu ikincil planda bırakmaktadır. Bu makale söz konusu boşluğu doldurarak uçuşu bir temsil pratiği olarak ele almayı önermektedir. Boardman–Polando uçuşu, sadece iki pilotun bireysel cesaretiyle açıklanamayacak ölçüde, dönemin uluslararası kamuoyunda yankı bulan ve diplomatik anlamlar üreten bir olaydır. Bu nedenle uçuşun, erken Cumhuriyet döneminin dış politika söylemi ve uluslararası görünürlüğü çerçevesinde yeniden değerlendirilmesi gerekmektedir.

Bu çalışma, 1931 yılında Amerikalı pilotlar Russell N. Boardman ve John L. Polando tarafından gerçekleştirilen New York–İstanbul uçuşunu, erken Cumhuriyet dönemi Türkiye–Amerika Birleşik Devletleri ilişkileri bağlamında ele alan nitel bir tarihsel çalışmadır. Çalışmada, olayın yalnızca teknik bir havacılık başarısı olarak değil, aynı zamanda siyasal ve diplomatik anlam üretimi içeren bir temsil pratiği olarak nasıl inşa edildiği analiz edilmiştir. Çalışmada çoklu kaynak kullanımı esas alınmış ve veri seti dört temel gruptan oluşturulmuştur: (1) Türkiye Cumhuriyeti Devlet Arşivleri'ne ait diplomatik yazışmalar, (2) dönemin Türk basını (Cumhuriyet, Milliyet, Hâkimiyeti Milliye, Yarın vb.), (3) Amerikan basını (The New York Times başta olmak üzere dönem gazeteleri) ve (4) pilotların anı ve hatıratı. Bu kaynaklar devlet düzeyi algıyı ve kamuoyu temsillerini karşılaştırmalı olarak incelemek amacıyla seçilmiştir. Çalışmada nitel içerik analizi ve söylem analizi yaklaşımı birlikte kullanılmıştır. İçerik analizi aracılığıyla basın metinlerinde uçuşun nasıl çerçvelendiği (örneğin “teknik başarı”, “rekor”, “modernleşme” gibi temalar) sistematik olarak sınıflandırılmış; söylem analizi ile ise bu temsillerin hangi siyasal ve kültürel anlamları ürettiği değerlendirilmiştir. Bu çerçevede metinler, “modernleşme”, “uluslararası prestij”, “teknolojik ilerleme” ve “diplomatik temsil” olmak üzere dört ana kategori altında kodlanmıştır. Kodlama süreci, karşılaştırmalı tarihsel analiz yaklaşımıyla yürütülmüştür. Türk ve Amerikan basınındaki anlatılar paralel biçimde incelenerek aynı olayın farklı ulusal bağlamlarda nasıl anlamlandırıldığı ortaya konulmuştur. Ayrıca diplomatik arşiv belgeleri, basın söylemlerinin devlet düzeyindeki karşılığını test etmek ve kamuoyu–resmî söylem arasındaki ilişkiyi değerlendirmek amacıyla kullanılmıştır. Bu yöntemsel çerçeve, uçuşun yalnızca bir havacılık olayı değil, aynı zamanda erken Cumhuriyet döneminde sembolik diplomasi, uluslararası görünürlük ve modernleşme söylemi üretiminin bir parçası olarak ele alınmasına imkân sağlamaktadır. Böylece çalışma, teknik başarı anlatılarının ötesine geçerek tarihsel olayın siyasal ve temsili boyutlarını çok katmanlı bir analizle değerlendirmektedir. Çalışma havacılık tarihine teknik başarı anlatılarının ötesine geçen disiplinlerarası bir okuma önerirken, erken Cumhuriyet dönemi Türkiye–ABD ilişkilerinde çoğu zaman gözden kaçan sembolik etkileşim alanlarını tarihsel belgeler temelinde yeniden tartışmaya açmaktadır.

1. Rekor Uçuşun Hazırlık Süreci ve İstanbul'a Yolculuk

Havacılık teknolojilerindeki gelişmelere bağlı olarak, özellikle 1920'li ve 1930'lu yıllar dünya havacılık tarihinde ardı ardına kırılan rekorlarla dikkat çeken bir dönem olmuştur. Uçuş mesafelerinin giderek uzaması, havacılığı teknik ilerlemenin bir göstergesi olmaktan çıkararak, uluslararası prestij ve kamuoyu ilgisi üreten bir alana dönüştürmüştür. Bu süreçte uzun mesafeli uçuşlar, maceracı pilotlar için adlarını havacılık tarihine yazdıracabilecekleri fırsatlar sunmuştur. Bu dönemde öne çıkan isimlerin başında Charles A. Lindbergh gelmektedir. 21 Mayıs 1927'de New York–Paris arasında gerçekleştirdiği 33,5 saatlik kesintisiz uçuş, Atlantik Okyanusu'nun aşılabileceğini fiilen kanıtlamış ve havacılık tarihinde bir dönüm noktası olmuştur. Lindbergh'in başarısı, Raymond Orteig tarafından 1919 yılında ilan edilen ve New York–Paris arasında kesintisiz uçuşu gerçekleştiren pilota verileceği duyurulan 25.000 dolarlık ödülün yarattığı yoğun rekabet ortamında ortaya çıkmıştır. (The Milwaukee Leader, 31 Mayıs 1927, s. 1; The Washington Times, 4 Haziran 1927, s. 1; TDA, 22230-97969-1).

Lindbergh'in uçuşu teknik bir başarı olmaktan öteye geçerek kültürel bir olgu olarak da geniş yankı uyandırmıştır. Bu deneyim daha sonra “The Spirit of St. Louis” adıyla kitaplaştırılmış, eser 1957 yılında “Kahramanlık Ruhu” adıyla Türkçeye çevrilmiştir (Lindbergh, 1957). Kitap, ilerleyen yıllarda Billy Wilder tarafından sinemaya uyarlanmış ve film 1970 yılında Türkiye Radyo Televizyon Kurumu (TRT) tarafından “Büyük Uçuş” adıyla yayınlanmıştır. Lindbergh'in başarısı, sonraki uzun mesafeli uçuş girişimleri için hem bir referans noktası hem de karşılaştırma ölçütü olmuştur. 1931 yılında John L. Polando ve Russell N. Boardman'ın girişimleri sırasında da bu uçuşa sıkça atıfta bulunulmuştur (The New York Times, 31 Temmuz 1931, s. 2).

Atlantik Okyanusu'nun aşılmasının mümkün olduğunun kanıtlanması, Amerika Birleşik Devletleri'nde daha uzak mesafelere yönelik yeni rekor denemelerinin önünü açmıştır. 1931 yılı bu açıdan havacılık tarihinin en hareketli dönemlerinden biri olmuştur. Ruth Rowland Nichols'un Mart ve Nisan aylarında kırdığı irtifa ve hız rekorları ile Amelia Earhart'ın teknik olarak başarıya ulaşmasına rağmen resmî kayda geçmeyen girişimi, dönemin dikkat çekici gelişmeleri arasındadır. Nichols'un Haziran 1931'de Atlantik Okyanusu'nu geçen ilk kadın olma girişiminin bir kaza nedeniyle başarısızlıkla sonuçlanması ise uzun mesafeli uçuşların taşıdığı riskleri bir kez daha ortaya koymuştur (Erishman, 2015, s. 122).

Bu gelişmelerin yaşandığı günlerde John L. Polando ve Russell N. Boardman yeni bir dünya rekoru için hazırlıklarını sürdürmekteydi. Rekor denemesi fikri, 1929 yılında Boardman tarafından ortaya atılmıştır (Polando, 2000, s. 41-42). 1901 yılında Massachusetts eyaletinin Lynn kentinde doğan Polando, erken yaşta havacılığa ilgi duymuş ve 17 yaşında uçmayı öğrenmiştir. 1927 yılında Amerika Birleşik Devletleri Hava Kuvvetleri'ne katılmıştır. 1898 yılında Connecticut'ta doğan Boardman ise maceracı kişiliğiyle tanınmış ve sinema sektöründe dublör pilot olarak görev yapmıştır. İki pilot, 1923 yazında Revere Beach Amusement Park'ta düzenlenen bir motosiklet yarışması sırasında tanışmış ve bu tanışıklık zamanla İstanbul'da kırılacak dünya rekoru girişimine uzanan bir iş birliğine dönüşmüştür. Her iki pilot da ilerleyen yıllarda uçak kazaları sonucu; Boardman 1933'te, Polando ise 1985'te yaşamını yitirmiştir. Anılarını yaşatmak amacıyla Barnstable Belediyesi tarafından bölgedeki havalimanına adları verilmiştir (Polando, 2000, s. 34).

Türk Dışişleri Bakanlığı'nın 25 Haziran 1931 tarihli yazısıyla, ABD'nin Türkiye Büyükelçiliği'nden alınan bilgilere dayanılarak, Polando ve Boardman'ın New York'tan Türkiye'ye kesintisiz bir uçuş gerçekleştirmeyi planladıkları Genelkurmay Başkanlığı'na bildirilmiştir. Yazıda uçağın teknik özellikleri, pilotların lisans bilgileri ve taşınan ekipmana ilişkin ayrıntılar yer almıştır (TDA, 22184-96042-21; TDA, 22184-96042-19). Türk Dışişleri Bakanlığı, 28 Haziran 1931 tarihinde ABD Büyükelçiliği'nin bu konudaki talebine olumlu yanıt vermiş (TDA, 22184-96042-18); 1 Temmuz 1931 tarihli telgrafta ise Türkiye Cumhuriyeti'nin ABD Büyükelçisi Ahmet Muhtar Mollaoğlu, uçuşun 5 Temmuz'da planlandığını bildirmiştir (TDA, 22184-96042-17). Uçuşun olumsuz koşulları nedeniyle ertelendiği bilgisi de yine diplomatik kanallar aracılığıyla iletilmiştir (TDA, 22184-96042-16). Türk Dışişleri Bakanlığı da bu haberi Genelkurmay Başkanlığı'na bildirmiş, uçuş için yeni tarih konusunda bilgi eklememiştir (TDA, 22184-96042-15).

Amerikan basınında Polando ve Boardman'ın rekor hazırlıklarına ilişkin haberler Mart 1931'den itibaren yer almaya başlamıştır (The New York Times, 19 Mart 1931, s. 48). Başlangıçta varış noktası olarak Roma düşünülmüş; ancak diğer pilotların Berlin ve Kopenhag'a gerçekleştirdikleri uçuşlar, daha iddialı bir hedef belirlenmesini zorunlu kılmıştır (The New York Times, 30 Nisan 1931, s. 5; Polando, 2000, s. 44). Teknik sınırlamalar, yakıt kapasitesi, hava koşulları ve pilotların fiziksel dayanıklılığı gibi etkenler göz önünde bulundurularak İstanbul tercih edilmiştir (The New York Times, 25 Haziran 1931, s. 5). Türkiye'nin daha önce benzer bir rekor denemesine ev sahipliği yapmamış olması ve İstanbul'un sembolik bir kent olarak taşıdığı anlam, bu tercihte belirleyici olmuştur (Polando, 2000, s. 44-45). Uçuş için Amerikan Lejyonu adlı uçak yenilenerek Cape Cod adıyla kullanıma hazır hale getirilmiştir (Kayıt: NR761W).

New York-İstanbul arasındaki mesafeyi katetme girişimi, dönemin teknolojik imkânları dikkate alındığında önemli güçlükler barındırmaktaydı. Bu zorlukların başında meteorolojik durum gelmekteydi. Beş bin milin üzerindeki bir mesafede uçuşa elverişli hava şartlarının olması ve yön bulma açısından navigasyon sistemlerinin sorunsuz çalışması büyük önem taşımaktaydı. Bunun yanı sıra bir diğer temel sorun yakıt meselesiydi. Gerekli yakıt miktarı, uçağın taşıma kapasitesini aşacak düzeydeydi. Tüm bu aksaklıklar ve olumsuz senaryolara rağmen Polando ve Boardman uçuşu gerçekleştirme konusunda kararlılık göstermişlerdir. Hazırlıkların tamamlanmasının ardından yapılan ilk test uçuşu, uçağın taşıyacağı yükün kapasiteyi aşması nedeniyle istenilen sonucu vermemiştir. Kalkışın normal koşullarda gerçekleştirilemeyeceğinin anlaşılması üzerine, havalimanı yakınındaki telefon direkleri kaldırılarak gerekli düzenlemeler yapılmıştır. Uçuş hazırlıkları temmuz ayının sonlarına doğru tamamlanmış ve 24 Temmuz 1931 tarihinde uçuşun gerçekleştirilmesine karar verilmiştir. Uçuş öncesinde yaptıkları basın açıklamasında her iki pilot da karşılaşılan zorlayıcı koşullara rağmen rekor denemesi konusundaki kararlılıklarını vurgulamışlardır (Polando, 2000, s. 45-46; The New York Times, 17 Temmuz 1931, s. 4; The New York Times, 24 Temmuz 1931, s. 3). Uçuş için gerekli olan finansın tamamını karşılamasa da The New York Times gazetesi sponsor

olmuştur. Menü kızarmış tavuk, bol kahve, meyve ve sandviçten oluşmaktaydı (Polando, 2000, s. 46-47). Fırtına haberlerine karşın uçuşlarını ertelemeyen Polando ile Boardman, İstanbul'a doğru yola çıkmış, ancak uçuşun hemen başında yaşanan aksaklıklar nedeniyle geri dönmek zorunda kalmışlardı (The New York Times, 25 Temmuz 1931, s. 3; TDA, 22184-96042-14).

John L. Polando ve Russell N. Boardman 28 Temmuz 1931 tarihinde yolculuğa başlayabilmişlerdi (The New York Times, 28 Temmuz 1931, s. 7). Türk Dışişleri Bakanlığı, uçuş haberinin alınması üzerine Genelkurmay Başkanlığı'nı ve Türk Tayyare Cemiyeti'ni bilgilendirmiş, kurumlararası yazışmalar ile misafirlerin karşılanması ve ağırlanması konusunda yapılacaklar planlanmıştır (TDA, 22184-96042-13; TDA, 22184-96042-11; TDA, 22184-96042-10). Polando ve Boardman'ın uçuşlarının hemen ardından The New York Times gazetesinde dikkat çekici bir haber yayımlanmıştır. Söz konusu haberde her iki pilotun da tecrübe bakımından yetersiz oldukları ifade edilmiştir. Bu değerlendirme, Amerikan kamuoyunda uçuşun başarısına yönelik duyulan şüphenin bir göstergesi olarak yorumlanabilir (The New York Times, 29 Temmuz 1931, s. 3). Ancak hemen sonrasında basında yer alan yolculuğun sorunsuz ilerlediğine dair anlatılar, Amerikan basınında uçuşun teknik güvenilirliğini vurgulayan bir söylem üretmiştir. Bu söylem, yalnızca bir rekorun aktarımından ziyade, Amerikan havacılığının teknolojik üstünlüğünü kamuoyuna sunan bir temsil biçimi olarak değerlendirilebilir (The New York Times, 30 Temmuz 1931, s. 1). The New York Times gazetesi yönetimi pilotlara uçuş gününde (28 Temmuz 1931) çıkan ve özel bir paketleme ile küçük bir paraşüte yerleştirilmiş 16 gazete vermişti. Bu gazetelerin bir bölümünün uçuş güzergâhındaki büyük kentlerin üzerinde bırakılması, en önemlisi Mustafa Kemal Atatürk'e ulaştırılması hedeflenmekteydi. Bunun karşılığında onlara 2500 dolar verileceği belirtilmişti (Polando, 2000, s. 49-52).

Uçuş sırasında pilotlar, okyanusa attıkları fişeklerin oluşturduğu dumanı referans olarak yön tayini gerçekleştirmişlerdir. 29 Temmuz sabahı kara parçasının görülmesi, seyrüsefer sürecinde kritik bir aşamayı teşkil etmiştir. Avrupa hava sahasına girişin ardından, çift hatlı bir demiryolu hattını izleyerek Croydon Havalimanı'na ulaşmışlardır. Bu esnada yanlarında taşıdıkları The New York Times nüshalarını Londra üzerinden geçişleri sırasında bırakmışlardır. İngiliz Kanalı'nın aşılmasının ardından Paris semalarına ulaşıldığında hava kararmış ve burada da sembolik olarak gazete bırakma eylemi sürdürülmüştür. Bunu takiben uçuş rotası, Münih'in güneyindeki dağlık bölgelere yönelmiştir. Yolculuğun en güç aşamalarından birini, pilotların uzun saatler boyunca aynı pozisyonda kalmak zorunda olmaları oluşturmuştur. Nitekim Paris'in geçilmesinden sonra bu fiziksel zorlanma daha belirgin hissedilmiştir. Uçuş boyunca kahve tüketilmiş olmakla birlikte, yanlarında bulunan yiyeceklere (kızarmış tavuk ve sandviçler) neredeyse hiç dokunulmamıştır. Sürecin ilerleyen aşamalarında yorgunluk artmış, duyuşsal algılarda zayıflama gözlemlenmiştir. Son olarak Münih-Belgrad hattı boyunca mümkün olduğunca vadiler takip edilerek İstanbul'a ulaşılmış ve Russell N. Boardman uçağı başarıyla Yeşilköy Havalimanı'na indirmiştir (Heinmuller, 1945, s. 150-153).

Pilotların yolculuğunun başlaması ile Türk basınında da haberler yayınlanmıştır. Hâkimiyeti Milliye gazetesi, ilk sayfasında New York'tan iki pilotun (tayyarecinin) İstanbul'a doğru yola çıktığını okuyucularına duyurmuştur. Haberde, pilotların 30 Temmuz 1931 günü akşam saatlerinde İstanbul'a ulaşmalarının planlandığı belirtilmiş; karşılamaya ABD'nin Türkiye Büyükelçisi'nin yanı sıra Türk Tayyare Cemiyeti yetkilileri ile İstanbul Valisi'nin katılmasının öngörüldüğü ifade edilmiştir (Hâkimiyeti Milliye, 30 Temmuz 1931, s. 1). Yarın gazetesi, New York muhabirinin uçuşa ilişkin haber alır almaz havalimanına giderek pilotlarla görüşmesinin ardından kaleme aldığı mektubu yayımlamıştır. Mektubun yanı sıra yer alan haberde, pilotların muhabirden İstanbul ve Yeşilköy Havalimanı hakkında bilgi aldıkları, ayrıca karşılamaya halkın ilgi gösterip göstermeyeceğini merak ettikleri belirtilmiştir. Görüşmenin ardından ayrılan muhabir, pilotların hava durumu raporunun ulaşmasını takiben derhâl yola çıkmayı planladıklarını aktarmıştır (Yarın, 30 Temmuz 1931, s. 1).

Bu gelişmeler, dönemin havacılık alanındaki propaganda faaliyetlerinin yoğunluğunu açık biçimde ortaya koymaktadır. Nitekim Boardman ve Polando'nun yolculukları tamamlanmadan önce, beş uçaktan oluşan bir Fransız filosu propaganda uçuşu kapsamında İstanbul'a ulaşmıştır. Avrupa'yı kapsayan bu propaganda uçuşunun komutanlığını, Birinci Dünya Savaşı öncesinde Osmanlı Devleti himayesinde de görev yapmış olan General Dö Goys üstlenmiştir. General Dö Goys komutasındaki Fransız filosu, İstanbul'a varışlarının ardından aynı gün Mustafa Kemal Atatürk'ü Dolmabahçe Sarayı'nda ziyaret etmiş ve çeşitli resmî temaslarda bulunmuştur (Milliyet, 30 Temmuz 1931, s. 1).

Fransız filosu sonrasında Yeşilköy Havalimanı bu kez Amerikalı pilotları karşılamıştır. Pilotları ABD'nin Türkiye Büyükelçisi Joseph C. Grew ve kızı Anita'nın yer aldığı bir heyet karşılamıştı. Karşılayanların beklemesi uzun sürmüş, Büyükelçi Grew iki kez elçiliğe gitmişti. Ancak uçak Yeşilköy Havalimanına ulaştığında havalimanındaydı. Büyükelçi ilk olarak Polando'ya durup durmadıklarını sormuş, durmadıklarını duyunca memnun olmuştu. O sırada havalimanına Türk yetkililer de gelmiş ve onlar için hazırlanmış yönetim binasına geçmişlerdi. Son derece yorgun olan iki pilot, sıcak karşılama sonrasında ABD elçiliğine gitmişlerdi. Oradan da Türk Tayyare Cemiyeti'nin misafiri olarak Pera Palas oteline gidilmiş ve kendileri için hazırlanmış süitte dinlenmeye çekilmişlerdi (Polando, 2000, s. 52-54).

Amerikalı pilotlar Russell N. Boardman ve John L. Polando'nun rekoruna Türk basını geniş yer ayırmıştır. Basında yer alan bilgilere göre 9240 kilometrelik uçuş 49 saat 5 dakikada (bazı basın kuruluşları süreyi farklı belirtmiştir) tamamlamış ve 13:16'da İstanbul'a varmışlardır. Onları karşılayan heyet, inişin kesin saati bilinmemesi nedeniyle uzun bir süre beklemişti. Uçuşun başarı ile neticelendiği ve havalimanına vardığını öğrenen halk da havalimanına gitmişti. Havalimanında gazeteciler ile de görüşen Boardman ve Polando, bir gazetecinin neden İstanbul'u seçtikleri sorusuna, "Türkiye'de çok yeni ve çok iyi şeyler yapıldığını işittik. Bunun için bizzat görmeye ve yeni Türkiye'yi yerinde selamlamaya geldik" şeklinde cevap vermiştir (Cumhuriyet, 31 Temmuz 1931, s. 1 ve 4). Vakit gazetesindeki habere göre ise uçuşun bitiş noktası olarak Ankara planlanmış,¹ ancak yakıt azlığından ötürü İstanbul'a inilmişti (Vakit, 31 Temmuz 1931, s. 1.). Milliyet gazetesi haberinde yolculuk süresi diğerlerinden farklı olarak 49 saat 18 dakika olarak belirtilmişti (Milliyet, 31 Temmuz 1931, s. 1).

Amerikalı pilotlar Pera Palas otelinde kendilerinden önce gelen Fransız filosu pilotları ile kısa süreliğine bir araya gelmişlerdi. Basında Fransız filosunun temasları yer alsa da Amerikalı pilotların dünya rekoru çok daha geniş yer tutmuş, ülke kamuoyunda daha fazla ilgi görmüştür. Amerikalı pilotların istirahat etmeleri için Pera Palas oteli etrafında polis önlem almış, hizmetleri için memur ve otomobil ayarlanmıştır. Dinlenmelerinin ardından ilk olarak Türk Tayyare Cemiyeti İstanbul Şubesi Müdürü Hasan Fehmi Bey ziyaret etmiş ve bir sonraki gün öğleden sonra Mustafa Kemal Atatürk ile Yalova'da görüşecekleri haberini iletmiştir. Hasan Fehmi Bey'in ardından İstanbul Valisi Muhittin Üstündağ ile İstanbul programı üzerinde çalışmışlardır. Amerikalı pilotlar Pera Palas otelinde 31 Temmuz 1931 tarihinde saat 19:00'da gazeteciler ile bir araya gelmişlerdi. Basın toplantısının hemen başında Cumhuriyet gazetesinin bir yetkilisi önceki günün gazetesini hediye etmiştir. Yerli ve yabancı gazetecilerin yer aldığı basın toplantısında İstanbul'u seçmelerinin, ülkenin modern ilkeler doğrultusunda kurulması karşısında duydukları merakın neden olduğunu belirtmişlerdir. Yolculuklarının bazı arkadaşlarının destekleri ile bireysel bir girişim olduğunu, yolculuğun tamamlanmasından ve ülke kamuoyunun ilgisinden memnun olduklarını ifade etmişlerdir. Bunun yanı sıra uçuşun 49 saat 5 dakika sürdüğüne de yer vermişlerdir. Polando kendisi hakkında sorulan sorulara verdiği cevaplardan daha on yıllık bir pilot olduğu, evli ve bir kız evladı olduğu anlaşılmaktadır (Yarın, 1 Ağustos 1931, s. 1 ve 2; Cumhuriyet, 1 Ağustos 1931, s. 1 ve 4; Milliyet, 1 Ağustos 1931, s. 1 ve 2).

Amerikalı pilotların İstanbul'a uçuşları ülkelerinde de merakla takip edilmiştir. Uçuş öncesinde yaşanabilecek risk ve tehlikelere dikkat çeken haberler, uçuşun başarıya ulaşacağına dair ciddi şüphelerin bulunduğunu göstermektedir. Uçuşun tamamlanması ülkelerinde büyük sevince neden olmuştur. Bunun bir göstergesi olarak Massachusetts Valisi, Russell N. Boardman ve John L. Polando'ya tebrik telgrafi göndermiştir (The New York Times, 31 Temmuz 1931, s. 2). The New York Times gazetesi sponsor oldukları uçuşun başarıya ulaşmasını okuyucularına "Havanın En Yeni Kahramanları" başlığı ile duyurmuş ve bu başarıdan ötürü pilotları tebrik etmiştir (The New York Times, 31 Temmuz 1931, s. 1). The Brownsille Herald gazetesi, pilotların Mustafa Kemal Atatürk tarafından Yalova'ya davet edildiğini okuyucularına duyurmuştur. Amerikan basını uçuşun başarıya ulaşmasının Türkiye'de memnuniyetle karşılandığına da geniş yer vermiştir (The Brownsille Herald,

¹ Bu ifade uçuşun hemen ardından ABD'nin Türkiye Büyükelçiliği tarafından gönderilen yazıda da aynı ifadelerle, eğer yakıt yeterli olursa Ankara'ya gidecekler, şeklinde yer almıştır. Oysa John L. Polado'nun anılarında ve dönemin basınında böylesine bir ifade yer almamaktadır. Bununla birlikte, uçuşun hemen ardından hazırlanan belgede bu ifadenin yer alması ve sonrasında yapılan basın açıklamalarında da aynı hususun vurgulanması, Ankara şehrinin de olası varış noktaları arasında düşünüldüğünü göstermektedir (TDA, 22184-96042-13).

31 Temmuz 1931, s. 1; The Bismarck Tribune, 31 Temmuz 1931, s. 1; The Daily Alaska Empire, 31 Temmuz 1931, s. 1; The Evening Star, 31 Temmuz 1931, s. 1).

2. Pilotların Mustafa Kemal Atatürk'ü Ziyareti (Yalova)

Mustafa Kemal Atatürk 21 Temmuz 1931 tarihinde Ankara'dan İstanbul'a gelmiştir (Cumhuriyet, 21 Temmuz 1931, s. 1). İstanbul basını ziyaret öncesinde Atatürk'ün bir süre İstanbul'da dinlendikten sonra Yalova ve Bursa'ya geçeceğini yazmıştır (Cumhuriyet, 18 Temmuz 1931, s. 1). Atatürk, İstanbul'a geldiği gün saat 16:00'da beraberinde Kılıç Ali, Cevat Abbas, Nuri, Recep Zühtü, Salih, Samih Rifat, Hasan Cemil ve Tahsin Beyler, Ertuğrul Yatı ile Yalova'ya hareket etmiştir (Cumhuriyet, 23 Temmuz 1931, s. 1).

Amerikalı Pilotlar, Mustafa Kemal Atatürk'ü ziyaret etmeden önce Vilayeti (Valiliği), Türk Tayyare Cemiyeti İstanbul Şubesini ve Kolordu Komutanlığını ziyaret etmiştir (Cumhuriyet, 2 Ağustos 1931, s. 6). Amerikalı pilotlar Russell N. Boardman ve John L. Polando, Mustafa Kemal Atatürk ile görüşmek için Sakarya motoru ile Yalova'ya gitmişlerdir Amerikalı pilotlara, ABD'nin Türkiye Büyükelçisi Joseph C. Grew ve İstanbul Valisi eşlik etmiştir. Pilotlar ve beraberindeki heyet iskelede Yalova Kaymakamı, Belediye Başkanı, Cumhurbaşkanı adına Seryaver Rüşühi Bey, Dışişleri Bakanı adına Özel Kalem Müdürü, Türk Tayyare Cemiyeti Başkanı Rize Milletvekili Fuat Bey ve kalabalık bir halk tarafından karşılanmışlardır. Misafirler kaplıcaların Büyük Gazinosu'na giderek, kendileri için Türk Tayyare Cemiyeti'nin tertip ettiği çaya katılmışlardır. Davette Başbakan İsmet İnönü de yer almış ve Türk Tayyare Cemiyeti Fahri Başkanı sıfatıyla özel olarak hazırlanan madalyonları Amerikalı pilotlar Russell N. Boardman ve John L. Polando'ya vermişti. Başbakan İsmet İnönü madalyonları verdikten sonra yaptığı konuşmada iki ülke ilişkileri üzerinde durmuştur (Hâkimiyeti Milliye, 3 Ağustos 1931, s. 1). Bu madalyonlar hakkında yeterli bilgi bulunamamıştır, ancak Başbakan İsmet İnönü'nün bizzat sunması, devlet nazarında da bu isimlere ne kadar önem verildiğini göstermektedir (Polando, 2000, s. 61).

Pilotlar ve beraberindeki heyet kaplıcaların Büyük Gazinosu'ndaki çaydan 17:30'da Mustafa Kemal Atatürk ile görüşmek üzere ayrılmışlardır. Atatürk, Amerikalı pilotlar Russell N. Boardman ve John L. Polando'yu saat 18:00'da Termal Atatürk Köşkü'nde kabul etmiştir. Topluluk önünde konuşma ve protokol törenlerine alışkın olmayan Polando ve Boardman tedirginliklerini ABD'nin Türkiye Büyükelçisi Joseph C. Grew'in desteğiyle atlatabilmişlerdir. (Polando, 2000, s. 56-58). Kabulde, Büyükelçi Grew, İstanbul Valisi, Dışişleri Bakanı, Türk Tayyare Cemiyeti Başkanı ve Cumhurbaşkanlığı Genel Sekreteri hazır bulunmuştur. Atatürk söz konusu girişimin yalnızca teknik bir başarı olarak değil, aynı zamanda milletler arası dostluk ve yakınlaşmayı pekiştiren sembolik bir hadise olarak değerlendirdiğini şu ifadelerle belirtmiştir:

Harikulade seyahatinizi Türk milleti yüreklerden taşan takdir ve muhabbetle karşıladı. Amerika semasından yükselerek Türk semasında belirecek kıymetli misafirleri oradan uçtukları andan itibaren Türkiye ufuklarına geldikleri ve topraklarına kondukları dakikaya kadar akala ve heyecanla takip etti. Muvaffakiyetinizi can ve gönülden diledi. Ve kendi muvaffakiyeti gibi sevindi.

Filhakika muvaffakiyetiniz hem fennin ve hem tekniğin ve hem de bilhassa maharet ve cesaret itibariyle insan kudretinin emsalsiz zaferidir.

Kıyalar birleşirken milletleri yaklaşıtıyorsunuz.

Sizin bir kahramanlar; milletleri, birbirinin saadetleri ve kederiyle alakadar olan bir aile efradı haline getirdiler.

Şüphe etmem ki, siz medeniyetini hayranlıkla takip ettiğimiz Yeni Dünya'nın, büyük diyarı ile Eski Dünya kıtalarının mültakasında bulunan yeni Türkiye'yi böyle vasıtasız birleştirirken Amerikalıların ve Türklerin kalplerini de birbirine daha ziyade yaklaştırdınız.

Bugünün gençliği, zamanımıza kadar beşeriyetin tahayyül etmediği semavi yollardan insanlar arasında, milletler arasında yüksek dostlukların, yüksek muhabbetlerin müessileri oluyor. Bu ulvi hedeflerin ulvi işaretlerini veren Amerika'nın sizin gibi cesur ve idealist gençlerini karşımda görmekle, onlarla görüşmekle müftehir ve bahtiyarım.

Siz semada güzel bir yol çizdiniz. Bu seyahatiniz Türk tayyarecilerine de hazırlanmak için büyük bir teşvik olacaktır.

Sizi hararetle tebrik ederim. Şahıslarınızda muhterem Amerika milletini, Amerika bilgi ve tekniğini ve Amerika tayyareciliğinin kahraman mümessillerini selamlarım. Yüksek camianızı dünyada yükse bir surette teşmil eden muhterem Reiscumhurunuzu bu güzel münasebetle hürmetle ve muhabbetle vadedirim ve size eyi seyahatler ve daima böyle muvaffakiyetler temenni ederim (Hâkimiyeti Milliye, 3 Ağustos 1931, s. 1; Kurt ve Pehlivan ve Korkmaz, 2020, s. 11-12).

Mustafa Kemal Atatürk'ün beyanatının üzerine ABD'nin Türkiye Büyükelçisi Joseph C. Grew, Amerikalı pilotlara gösterilen ilgi ve alakadan ötürü teşekkür etmiş. Bu ilginin iki ülke ilişkilerinin bir yansıması olarak değerlendirmiştir. Bunun yanı sıra kabulün de ülkesi nezdinde unutulmayacak bir nezaket örneği olduğunu ifade etmiştir. Atatürk bu sözler üzerine böylesine başarılı isimler yetiştirdiğinden ötürü ülkesini tebrik etmiştir. Görüşme sonrasında fotoğraf çekimi için bahçeye çıkmıştır. Burada Amerikalı pilotlar Atatürk'e, Türkiye Cumhuriyeti'nin ABD Büyükelçisi Ahmet Muhtar'ın mektubunu ve The New York Times gazetesinin bir kopyasını teslim etmişlerdir (Hâkimiyeti Milliye, 03 Ağustos 1931, s. 1). The New York Times gazetesinin belirttiği üzere Amerikalı pilotlar 25 Ağustos 1931 tarihli (Cumartesi) gazetesinden birisini de Atatürk'e, bizzat hediye etmişlerdir. Yaşanacak olumsuzlukta gazeteyi bırakmak için hazırlanan paraşüt halen gazetenin üzerinde yer almaktaydı (The New York Times, 31 Temmuz 1931, s. 2). Amerikalı pilotların İstanbul'a gelişi bir yandan da havacılık alanında atılım ihtiyacının gündeme gelmesini sağlamıştır. Mustafa Kemal Atatürk de bu vesile ile konuya dikkat çekmiş ve bu rekorun ülkeye ilham kaynağı olması gerektiğini vurgulamıştır. Buna benzer bir yazı ise Abidin Daver tarafından Cumhuriyet gazetesinde kaleme alınmıştır. Abidin Daver yazısında dünyada her geçen gün gelişmekte olan havacılık alanından Türkiye Cumhuriyeti'nin de nasibini alması gerektiğini vurgu yaparken, örnek olarak İran'ı göstermiştir. 1927-1929 yılları arasında İran'daki sivil hava taşımacılığı 2.812 kişiden 10.633'e çıkmıştı. Bu gelişmenin İran'da yapılabilir olurken, ülkede de yapılabileceğine dikkat çekmiştir (Cumhuriyet, 5 Ağustos 1931, s. 1).

Amerikalı pilotların Yalova ziyareti Amerikan basınında da memnuniyetle karşılanmıştır. Yalova'da kendilerine verilen madalyonlar, Mustafa Kemal Atatürk'ün kabulü ve yakın ilgisi basında yer tutmuştur. The New York Times gazetesi, bu gelişmeleri Amerikalı pilotların Türkiye'de büyük ilgiyle karşılandığını vurgulayarak okurlarına duyurmuştur (The New York Times, 1 Ağustos 1931, s. 3; The New York Times, 1 Ağustos 1931, s. 1; The New York Times, 2 Ağustos 1931, s. 22; The New York Times, 3 Ağustos 1931, s. 3; The New York Times, 4 Ağustos 1931, s. 3; The New York Times, 5 Ağustos 1931, s. 3).

Mustafa Kemal Atatürk, Amerikalı pilotların göstermiş olduğu bu başarıdan ötürü son derece memnun olmuştu. Amerikalı pilotların ülkede büyük ilgi ile karşılanmasının, ülke gençliği açısından bir örnek teşkil edeceğini ve yeni ufuklara açacağını düşünmüştü. Bu durumun gençler için bir ilham kaynağı olması gerektiğini ve ziyaret hakkındaki görüşlerini Yalova'da şu şekilde ifade etmiştir;

Ben Amerika'nın bu kahraman çocuklarını, kahramanlığın büyük evsafına malik ve bu evsafi bütün cihan karşısında tatbik muannidane müteşebbis gördüm. Kendileri yüksek kahramanlıklarını, yükse tevazu içinde gizliyorlar. Ümit ederim ki, beklerim ki bu gençler bugün yaptıklarından daha büyük filî eserler sahibi olacaklardır. Bununla zaten çok, yüksek olan Amerika camiasının müftehir olacağı gibi, bütün insanlık yüksek heyecanlı iftiharlarla mesrur olacaktır. Bu sevinçlerin en yükseğini, en derin hassasiyetle Türk milletinin duyacağına şüphe yoktur. Çünkü Türk milleti güzel her şeyi, her medeni şeyi, her yüksek şeyi sever, takdir eder.

Fakat muhakkaktır ki her şeyin fevkinde tapındığı bir şey varsa o da yüksek kahramanlıktır. Bu sözlerim, şüphesiz bugünkü müteyakkız Türk gençliğinin kulaklarında yüksek ve müessir akisler yapacaktır. Yüksek hazretlerine (hasletlerine) emniyetle baktığım Türk çocuklarından daha az şey istemem (Milliyet, 03 Ağustos 1931, s. 1).

Amerikalı pilotların Mustafa Kemal Atatürk tarafından kabul edilmesi üzerine ABD'nin Türkiye Büyükelçisi Joseph C. Grew, ABD Başkanı Herbert Hoover'e durumu belirten bir telgraf göndermiş ve telgrafında Atatürk'ün bu nezaketinden ötürü teşekkür edilmesinin uygun olacağını belirtmişti. Atatürk, karşılama üzerine 1 Ağustos 1931 tarihinde Başkan Hoover'e bir telgraf göndermişti:

Amerikalı kahramanlar Türk ulusunun kalbini sevinçle doldurmuştur. Başarmış oldukları harikulade işin sonunda bu cesur gençlerin yüzlerinde gördüğüm neşe ve azim ifadesi bana şu inancı verdi ki, insanlık için kazandıkları bu büyük zafer onlar için yalnız bir başlangıçtır. Asil ve muhterem şahsiyetiniz aracılığı ile bu büyük kahramanları yetiştiren şanlı ulusunuzu kutlamak benim için büyük bir zevktir (Özgiray, 1999, s. 66).

Mustafa Kemal Atatürk'ün telgrafı üzerine 3 Ağustos 1931 tarihinde Başkan Hoover şu cevabı göndermişti: "New York'tan İstanbul'a yaptıkları başarılı bir uçuştan sonra Amerikan pilotları Boardman ve Polando'ya karşı göstermiş olduğunuz nezaketten ötürü samimi takdirlerimi ifade etmek isterim." Başkan Hoover'in mesajının kısa olması diplomatik krizi de beraberinde getirmişti. ABD'nin Türkiye Büyükelçisi Joseph C. Grew'in devreye girmesi ile kriz büyümeden çözülmüştü. Atatürk'ün kızdığı bu olay karşısında Büyükelçi Grew, Başkan Hoover'in mesajının Atatürk'ün mesajından önce hazırlandığından kısa olduğunu, telgrafı almaktan Başkan Hoover'in son derece memnun olduğunu ve şükranlarını ilettiğini belirtmiştir (Grew, 2005, s. 204-209; Kıyanç, 2023, s. 180-184; Public Papers of the Presidents of the United States, 1931, s. 279). Amerikalı pilotların Türkiye'de gördükleri yoğun ilginin, Amerikan kamuoyunda memnuniyetle karşılandığı, Türkiye'nin ABD Büyükelçisi tarafından gönderilen bir mektupla da ifade edilmiştir (TDA, 22184-96042-8; BCA, 30-10-0-0/267-801-17/440).

3. Pilotların Türkiye'deki Temasları ve Kamuoyu Yansımaları

Mustafa Kemal Atatürk ile görüşükten sonra Pera Palas oteline dönen Amerikalı pilotlar bir gün sonra İstanbul'daki temaslarına devam etmişlerdir. İlk olarak Türk Tayyare Cemiyeti İstanbul Şubesi Müdürü Hasan Fehmi Bey'in eşliğinde 10:30'da Taksim Anıtı'na çelenk koymuşlardır. Bu sırada onlara meraklı kalabalığın yanı sıra birçok gazeteci de eşlik etmiştir. Akşam 17:30'da ABD'nin Türkiye Büyükelçisi Joseph C. Grew, Amerikalı pilotlar adına Tarabya'daki ABD Elçiliği'nde bir çay partisi vermiştir. Bu partiye kentin önde gelenlerinin yanı sıra hükümet yetkilileri de katılmıştır. Çay partisi ardından İstanbul Belediye Başkanlığı tarafından 21:00'da Taksim bahçesinde birçok misafirin katıldığı yemek tertip edilmiştir. Yemekte söz alan İstanbul Valisi ve Belediye Başkanı Muhittin Üstündağ, Amerikalı pilotları başarılarından ötürü tebrik etmiştir (Cumhuriyet, 3 Ağustos 1931, s. 4; Son Posta, 03 Ağustos 1931, s. 3; Milliyet, 3 Ağustos 1931, s. 5.).

Amerikalı pilotlar 3 Ağustos'ta ilk olarak Yeşilköy Havalimanı'na giderek uçaklarını kontrol etmişlerdir. Yaklaşık altı saat havalimanında kalan ikili burada Cape Cod ile ilgilenmişlerdi. Ardından, kaldıkları Pera Palas'a dönen ikili akşam yemeği için Türk Tayyare Cemiyeti'nin düzenlediği yemek davetine katılmışlardı. Yemeğe ABD'nin Türkiye Büyükelçisi, Vali gibi kentin önde gelenleri katılmıştı (Cumhuriyet, 04 Ağustos 1931, s. 1 ve 4; Hâkimiyeti Milliye, 05 Ağustos 1931, s. 1). Bir gün sonra (4 Ağustos) öğlene kadar Pera Palas'ta dinlenen pilotlar, öğlen yemeğini ABD'nin Türkiye Büyükelçisi ile Yeniköy'deki ABD Elçiliğinde yemişlerdi. Öğleden sonra yeniden Yeşilköy Havalimanı'na giden iki pilot akşam saatlerine kadar uçakları ile ilgilenmişlerdir (Cumhuriyet, 05 Ağustos 1931, s. 1 ve 4). 5 Ağustos'ta önceden duyurulan ve Türk Tayyare Cemiyeti ile İstanbul Spor Kulüpleri tarafından Bebek Bahçesi'nde çay düzenlenmiştir. Karaköy'den Bebek'e deniz yolu ile giden havacıları Bebek sahilinde kalabalık karşılamıştır. Burada kendilerine, Darülaceze'de dokunmuş bir halı; İstanbul şehri adına, bir yüzünde Mustafa Kemal Atatürk'ün kabartma resmi ile "*Türkiye Reisicumhuru Mustafa Kemal*" ibaresinin, diğer yüzünde ise "*Amerika'dan ilk defa bir hamlede tayyare ile İstanbul'a gelen Mr. John Polando'ya İstanbul Belediyesinin Hatırası 30 Temmuz 1931*" ifadesinin yer aldığı birer madalya (diğer madalyada Russell N. Boardman'ın adı yer almaktaydı); fotoğraflarının bulunduğu bir albüm ve İstanbul'a geliş tarihlerini taşıyan özel sigara paketleri hediye edilmiştir (Cumhuriyet, 06 Ağustos 1931, s. ve 4; Yarın, 06 Ağustos 1931, s. 1 ve 2; Milliyet, 06 Ağustos 1931, s. 1 ve 6). Pilotların İstanbul'a gelişinden kısa bir süre önce, 26 Temmuz 1931 tarihinde İstanbul-Bükreş seferini gerçekleştiren pilot İhya Bey'in uçağı, Bulgaristan'ın Karnobat bölgesinde bir dağa çarpmış; meydana gelen kazada kendisiyle birlikte altı yolcu yaşamını yitirmiştir. Olay basında geniş yer bulmuş; 6 Ağustos'ta düzenlenen cenaze töreninin ardından defnedilmiştir. Cenazeye, Boardman ve Polando da çelenk göndermiştir. (Cumhuriyet, 7 Ağustos 1931, s. 1). 5 Ağustos 1931 tarihinde Beşiktaş'ta büyük bir yangın felaketi yaşanmış ve 80 ev ile 8 dükkân yanmıştı Yangında hayatını kaybedenler da olmuştu. İstanbul erkânı Boardman ve Polando'yu ağırlamakla meşgul olduğu günlerde yaşanan bu felaket nedeniyle pilotlar yangınzedeler için 200'er lira bağışlamışlardır (Cumhuriyet, 6 Ağustos 1931, s. 1; Cumhuriyet, 08 Ağustos 1931, s. 1).

Yukarıda belirtildiği üzere geçen zamanda kendileri için verilen yemek ve çay davetlerine katılmış, Yeşilköy Havalimanı'ndaki uçaklarıyla ilgilenmişlerdi. Türk Tayyare Cemiyeti İstanbul Şubesi Müdürü Hasan Fehmi Bey, Tayyare Cemiyeti memurlarından Selahattin, Tayyare yüzbaşısı İhsan, hava kumandanı Zekeriyya, Tayyare Cemiyeti memurlarından Feridun ve tercüman İmadettin Bey ile iki pilot, 7 Ağustos'ta basın mensuplarının takibinde Amerika ve Türk bayrakları ile süslenmiş otomobille ilk olarak Ayasofya Camii, Sultan Ahmet Camii, Sultan Ahmet Meydanı, Süleymaniye Camii, Kariye Camii, Yerebatan Sarayı ve Topkapı Sarayı'nı gezmişlerdir (Cumhuriyet, 08 Ağustos 1931, s. 1). Davet ve gezilerin ardından gidecekleri yer konusunda karar 8 Ağustos'ta verilebilmişti. Önce Cenova'ya (Marsilya'ya inmişlerdir) gidecek olan pilotlar buradan deniz yolu ile New York'a oradan da Boston'a döneceklerini duyurmuşlardır (Cumhuriyet, 09 Ağustos 1931, s.1). Son Posta Gazetesi varış yeri olarak Marsilya belirtmiştir (Son Posta, 10 Ağustos 1931, s. 1). Kalkış saatinin 05:30 olmasına karşın kalabalık tarafından yolcu edilmişlerdi (Cumhuriyet, 10 Ağustos 1931, s. 1). Cape Cod'da sadece birer takım elbise getirmişlerdi, başka takım elbiseleri ve diğer tüm ihtiyaçlar ev sahibi tarafından kusursuz karşılanmıştı (Polando, 2000, s. 57).

John L. Polando ile Russell N. Boardman'ın İstanbul'dan sonra uçuşa devam etme, Hindistan'a varma planları bulunmaktaydı (Yarın, 1 Ağustos 1931, s. 1). Polando, anılarında Hindistan ve Japonya'ya gitmeyi planladıklarını ve bu doğrultuda gerekli izinleri aldıklarını; ancak Cape Cod'u incelediklerinde uçağın, kendi ifadeleriyle 'kendileri kadar yorgun' olduğunu tespit etmeleri üzerine bu girişimden vazgeçtiklerini belirtmiştir. ABD'nin Türkiye Büyükelçiliği, Türk Dışişleri Bakanlığı'na gönderdiği bir yazıyla, iki pilotun hava koşullarının uygun olması hâlinde 5 Ağustos'ta Bağdat'a uçabilmeleri için izin talebinde bulunduğunu bildirmiştir (TDA, 22184 -96042-6; TDA, 22184-96042-4). Türk Dışişleri Bakanlığı durum ile ilgili olarak Genelkurmay Başkanlığı'nı bilgilendirmiştir (TDA, 22184-96042-7). Ancak plan değişmiş ve Marsilya'ya oradan da eve gitmeye karar vermişlerdi. Türk yetkililer tarafından kıyılarından, askeri yığınakların olduğu için, uzak durmaları konusunda uyarılmışlardı. Bu durum kararın alınmasında etkili olmuştu (Polando, 2000, s. 58-60; TDA, 22184-96042-1).

Polando ve Russell, Amerika Birleşik Devletleri'ne vardıklarında büyük ilgi ile karşılaşmışlardı. New York ardından Boston'da büyük ilgi görmüşlerdi ve onlar için verilen davetlere katılmışlardı. 19 Temmuz 1932 tarihinde Beyaz Saray'da düzenlenen tören ile ABD Başkanı Herbert Hoover'in elinden "*The Distinguished Flying Cross*" madalyalarını almışlardı.² Bunun yanı sıra Hyannis (Massachusetts) kentinde düzenlenen törende Polando'ya uçuşun hatırası olarak Sigara paketi ve çakmak hediye edilmiştir (Polando, 2000, s. 63-65).

Sonuç

1931 yılında Amerikalı pilotlar John L. Polando ile Russell N. Boardman tarafından gerçekleştirilen New York-İstanbul uçuşu, havacılık tarihinin teknik bir başarısı olmanın ötesinde, erken Cumhuriyet Türkiye'sinin uluslararası alanda görünürlük kazanma ve modernleşme söylemini dış dünyaya aktarma çabalarının önemli bir parçası olarak değerlendirilmiştir. Uçuşun İstanbul'da tamamlanması, Türkiye açısından rastlantısal bir gelişme olmaktan ziyade, dönemin siyasal, diplomatik ve sembolik bağlamı içinde anlam kazanan bir durum olarak öne çıkmaktadır.

Bulgular söz konusu uçuşa Türkiye ile Amerika Birleşik Devletleri'nde yüklenen anlamların belirgin biçimde farklılaştığını göstermektedir. Türkiye'de uçuş, Cumhuriyet'in modernleşme ideallerini, bilim ve teknoloji alanındaki ilerleme arzusunu ve Batı dünyasıyla kurmak istediği eşitlikçi ilişkiyi temsil eden sembolik bir başarı olarak algılanmıştır. Başbakan İsmet İnönü ile Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk'ün sürece doğrudan dâhil olmaları, pilotların üst düzeyde ağırlandmaları ve basında geniş yer verilmesi, devletin bu olaya atfettiği siyasal ve diplomatik önemi açık biçimde ortaya koymaktadır. Bu yönüyle uçuş, erken Cumhuriyet döneminde havacılığın teknik bir gelişmeden ziyade ideolojik ve temsili bir araç olarak konumlandırıldığını göstermektedir.

² Madalyanın verilmiş gerekçesi şu şekilde belirtilmektedir: Savaş Bakanlığı, Genel Emirler No. 4 (1933) Amerika Birleşik Devletleri Başkanı, 2 Temmuz 1926 tarihli Kongre Yasası ile yetkilendirilmiş olup, 28-30 Temmuz 1931 tarihleri arasında bir hava uçuşuna katılırken gösterdiği olağanüstü başarıdan dolayı, Amerika Birleşik Devletleri Sivillerinden Bay John L. Polando'ya Üstün Uçuş Haçı'nı takdim etmekten mutluluk duymaktadır. Bay Polando, Amerika Birleşik Devletleri'nden İstanbul, Türkiye'ye 5.011,8 mil kesintisiz transatlantik uçuşu gerçekleştirmiştir (U.S. War Department. 1933).

Amerikan kamuoyunda ve resmî çevrelerde ise uçuş, ağırlıklı olarak bireysel bir havacılık başarısı ve sportif bir rekor olarak değerlendirilmiştir. Bu nedenle uçuşa, Türkiye’de olduğu gibi yoğun bir diplomatik ve siyasal anlam yüklenmediği görülmektedir. Özellikle ABD Başkanı Herbert Hoover’in kısa ve mesafeli mesajı, iki ülke arasındaki algı farkını somut biçimde ortaya koymuştur. Bu durum kısa süreli bir diplomatik rahatsızlık yaratmış, ancak Türkiye’nin temkinli yaklaşımı ve diplomatik kanalların devreye girmesiyle aşılabılmıştır.

Boardman–Polando’nun uçuş rekoru, Türkiye’nin modernleşme söylemini uluslararası alanda görünür kılma çabasını ve bu çabanın algısal sınırlarını göstermesi bakımından tarihsel bir vaka niteliği taşımaktadır. Bu çalışma, havacılık tarihi ile diplomasi ve siyasal tarih arasındaki kesişim alanına katkı sunarak, erken Cumhuriyet döneminde sembolik diplomasi pratiklerine ilişkin farklı bir okuma imkânı ortaya koymaktadır.

Kaynakça**Arşiv Belgeleri****Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı (BCA)**

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, Muamelat Genel Müdürlüğü, 30-10-0-0, 267-801-17/440.

Türk Diplomatik Arşivi (TDA)

22184-96042-1; 22184-96042-2; 22184-96042-3; 22184-96042-4; 22184-96042-6; 22184-96042-7; 22184-96042-8; 22184-96042-9; 22184-96042-10; 22184-96042-11; 22184-96042-13; 22184-96042-14; 22184-96042-15; 22184-96042-16; 22184-96042-17; 22184-96042-18; 22184-96042-19; 22184-96042-21; 22230-97969-1; 267-801-17.

Sürelî Yayınlar

Cumhuriyet. (1931, 18 Temmuz).
Cumhuriyet. (1931, 21 Temmuz).
Cumhuriyet. (1931, 23 Temmuz).
Cumhuriyet. (1931, 31 Temmuz).
Cumhuriyet. (1931, 1 Ağustos).
Cumhuriyet. (1931, 2 Ağustos).
Cumhuriyet. (1931, 3 Ağustos).
Cumhuriyet. (1931, 4 Ağustos).
Cumhuriyet. (1931, 5 Ağustos).
Cumhuriyet. (1931, 6 Ağustos).
Cumhuriyet. (1931, 7 Ağustos).
Cumhuriyet. (1931, 8 Ağustos).
Cumhuriyet. (1931, 9 Ağustos).
Cumhuriyet. (1931, 10 Ağustos).
Hâkimiyeti Milliye. (1931, 30 Temmuz).
Hâkimiyeti Milliye. (1931, 3 Ağustos).
Hâkimiyeti Milliye. (1931, 4 Ağustos).
Hâkimiyeti Milliye. (1931, 5 Ağustos).
Hâkimiyeti Milliye. (1931, 9 Ağustos).
Milliyet. (1931, 30 Temmuz).
Milliyet. (1931, 31 Temmuz).
Milliyet. (1931, 1 Ağustos).
Milliyet. (1931, 3 Ağustos).
Milliyet. (1931, 6 Ağustos).
Son Posta. (1931, 3 Ağustos).
Son Posta. (1931, 10 Ağustos).
Vakit. (1931, 31 Temmuz).
Yarın. (1931, 1 Ağustos).
Yarın. (1931, 6 Ağustos).
The Bismarck Tribune. (1931, July 31).
The Brownsville Herald. (1931, July 31).
The Daily Alaska Empire. (1931, July 31).
The Evening Star. (1931, July 31).
The Milwaukee Leader. (1927, May 31).
The New York Times. (1931, March 19).
The New York Times. (1931, April 30).
The New York Times. (1931, June 25).
The New York Times. (1931, July 17).
The New York Times. (1931, July 24).
The New York Times. (1931, July 25).
The New York Times. (1931, July 28).
The New York Times. (1931, July 29).
The New York Times. (1931, July 30).
The New York Times. (1931, July 31).

The New York Times. (1931, August 1).
The New York Times. (1931, August 2).
The New York Times. (1931, August 3).
The New York Times. (1931, August 4).
The New York Times. (1931, August 5).
The Washington Times. (1927, June 4).

Resmi Yayınlar

Public Papers of the Presidents of the United States. (1931). *Herbert Hoover: Messages, Speeches, and Statements*. U.S. Government Printing Office.
U.S. War Department. (1933). *General Orders No. 4*. Retrieved September 11, 2024, from <https://valor.militarytimes.com/recipient/recipient-5877/>

Kitap ve Makaleler

Daver, A. (1931, 5 Ağustos). Tayyarecilikten istifadeye çalışmalıyız. *Cumhuriyet*, 1.
Erishman, F. (2015). Ruth Nichols, sky girl and the Aerial Frontier. *Western American Literature*, 50, 122–135. doi:10.1353/WAL.2015.0045.
Grew, J. C. (2005). *Gazi ve İsmet Paşa: çalkantılı dönem 1922–1932*. Örgün Yayınevi.
Heinmuller, J. P. V. (1945). *Man's Fight to Fly*. Aero Print Company.
Jakab, P. L. (1997). *Visions of a flying machine: the wright brothers and the process of invention*. Smithsonian Books.
Kıyanç, S. (2023). *Amerikan kaynaklarında inanılmaz Türk Mustafa Kemal Atatürk*. Yeditepe Yayınevi.
Kurt, D. ve Pehlivan, Y. ve Korkmaz, E. (2020). *Kuruluşundan günümüze Türk Hava Kuvvetleri, harekât ve teşkilatlanma tarihi 1923-1951*. Cilt II. Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları.
Lindbergh, C. (1957). *Kahramanlık ruhu* (A. H. Özbilen, Çev.). Işık Kitapları.
Morrow, J. H. (2009). *The great war in air: military aviation from 1909 to 1921*. The University of Alabama Press.
Nadi, Y. (1931, 3 Ağustos). Türkiye ile Amerika'yı yekdiğerine bağlayan son hava harikası. *Cumhuriyet*, 1.
Özgiray, A. (1999). Türkiye ile Amerika Birleşik Devletleri arasındaki siyasi ilişkiler (1923–1938). *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 15(43), 53–73.
Polando, J. (2000). *Wings over Istanbul: The Life and Flights of a Pioneer Aviator Johnnie Polando*. Peter E. Randall Publisher.

Yazarların Makaleye Katkı Oranları

Bu çalışma tek yazarlı olarak hazırlanmış olup araştırmanın tüm aşamaları yazar tarafından gerçekleştirilmiştir.

Çıkar Beyanı

Yazarın herhangi bir çıkar çatışması bulunmamaktadır.

Etik Kurul İzni

Bu çalışma, etik kurul izni gerektirmemektedir.