

Atatürk Dönemi Türkiye-Balkan Ülkeleri İlişkileri ve Türk Havacılığı Hakkında Bilinmeyen Bir Kaynak: “Sabiha Gökçen’in Balkan Turne Notları”*

An Unknown Resource About the Relationship Between Turkey and the Balkan States in Atatürk’s Time and Turkish Aviation: “Sabiha Gökçen’s Memories of the Balkan Tours”

Tahir KODAL**

Öz

Balkan ülkeleri ile olan ilişkilerin daha da geliştirilmesini sağlamak, Türk havacılığında gelinen noktayı ve modern Türk kadınının “yeni Türkiye”de neler yapabileceğini ve Mustafa Kemal Atatürk’ün isteğini gerçekleştirmek amacıyla, Sabiha Gökçen 16-21 Haziran 1938 tarihleri arasında Balkan turnesine çıkmıştır. Yunanistan’ı, Bulgaristan’ı, Yugoslavya’yı, Romanya’yı ziyaret etmiş, bu ülkelerin havacılık federasyon temsilcileriyle görüşmelerde bulunmuştur. Türkiye’ye döndükten sonra bu ziyaretlerini 1 Temmuz 1938’de rapor hâline getirerek Başbakanlığa sunmuştur. Sabiha Gökçen tarafından yazılan ve Cumhuriyet Arşivi’nde yer alan bu rapor, Sabiha Gökçen’in anıları da dahil olmak üzere, bu güne kadar yazılan eserlerde olduğu gibi yer almamıştır. Bu nedenle, bu çalışmada, Atatürk dönemi Türkiye-Balkan ülkeleri ilişkileri ve Türk havacılığı hakkında bilinmeyen bir kaynak niteliğinde olan “Sabiha Gökçen’in Balkan Turne Notları” konu edilmiş ve Atatürk dönemi Türkiye-Balkan ülkeleri ve Türk havacılığı üzerine çalışacakların kullanımına sunulmuştur. Bu yüzden, çalışmanın giriş kısmında, Atatürk dönemi Türkiye-Balkan ülkeleri ilişkileri, Türk havacılığı ve notların yazarı Sabi Gökçen hakkında çok kısa bilgi verilmiştir. Çalışmanın değerlendirme bölümünde, “Sabiha Gökçen’in Balkan Turne Notları”na ilişkin bilgiler verilmiş,

* Bu çalışma; Başbakanlık Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, Atatürk Araştırma Merkezi ve Makedonya Bilimler ve Sanatlar Akademisi işbirliğinde 17-22 Ekim 2011 tarihleri arasında Makedonya’da düzenlenen ve basımı yapılmayan “VII. Atatürk Kongresi”nde bildiri olarak sunulmuştur.

** Doç. Dr., Pamukkale Üniversitesi, Eğitim Fakültesi, İlk Öğretim Bölümü, Sosyal Bilgiler Eğitimi ABD, DENİZLİ/ tkodal@pamukkale.edu.tr

verilen bilgiler, diğer kaynaklar ve Türk basını ile desteklenmiştir. Çalışmanın son bölümünde, diğer araştırmacılara farklı değerlendirme ve yorum yapabilme imkânı sağlamak için, “Sabiha Gökçen’in Balkan Turne Notları”na olduğu gibi yer verilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Atatürk, Sabiha Gökçen, Balkan, Yunanistan, Bulgaristan, Yugoslavya, Romanya.

Abstract

Sabiha Gökçen went on the Balkan states tour between 16-21 June in 1938 in order to improve the relationship between the Balkan states more, to show the situation Turkish aviation had come and what the Turkish woman could do in “New Turkey” and finally to fulfill Mustafa Kemal Atatürk’s wish. She visited Greece, Bulgaria, Yugoslavia, Romania and met with the representatives of these countries’ aviation federation. After she came Turkey back, she prepared reports about her visits in the 1th of June in 1938 and submitted them to the prime ministry. Together with the memories of Sabiha Gökçen; this report, which was written by Sabiha Gökçen and was kept in the Republic Archive, was not included as it is in the works written so far. Consequently, this work focused on “Sabiha Gökçen’s Memories of the Balkan Tours” as an unknown resource about the relationship between Turkey and the Balkan states in Atatürk’s time and Turkish aviation and was open to the use of the people who will study on Turkey-the Balkan states in Atatürk’s time and Turkish aviation. Therefore, in the introduction part of the work, a little information is given about the relationship between Turkey and the Balkan states in Atatürk’s time, Turkish aviation and the writer Sabiha Gökçen. In the evaluation part of the work, there is information about “Sabiha Gökçen’s Memories of the Balkan Tours.” And the given information is supported by the other resources and the Turkish media. In the last part of the work, “Sabiha Gökçen’s memories of the Balkan tours” is included as it is in order to give other researchers opportunities for different evaluation and interpretation.

Key Words: Atatürk, Sabiha Gökçen, Balkan, Greece, Bulgaria, Yugoslavia Romania.

A- Giriş

“Sabiha Gökçen’in Balkan Turne Notları”nın değerlendirmesini yapmadan ve notları ortaya koymadan önce, Atatürk dönemi (1923-1938) Türkiye-Balkan ülkeleri ilişkileri, Türk havacılığı ve Türk kadınının durumuna ilişkin bazı tespitlerde bulunmak yararlı olacaktır.

Lozan Barış Antlaşması, Balkan ülkeleri ve Türkiye arasındaki ihtilafli konuları büyük ölçüde çözümlenmiştir. Özellikle, Türkiye ile Yunanistan arasındaki sorunların gerilimli bir süreçten sonra çözümü ve bazılarında da çözüm noktasında ilerlemelerin olması Balkanlarda yeni bir iş birliğine gidilmesinin önünü açmıştır. Yunanistan’ın nüfus değişimi sonrasında

Türkiye'deki Rumların ülkesine dönmesine izin vermesiyle, Yunanistan'ın "Megali İdea"^{****} programı resmi dış politika hedefi olmaktan çıkmıştır. Bu durum, iki ülkenin uzun süre savaş yüzünden alt üst olan ekonomik ve sosyal konularına ağırlık vermesine neden olmuştur.¹

1928 yılında hem Türkiye'de, hem de Yunanistan'da önemli değişiklikler olmuştur. Türkiye, Lozan'dan arta kalan ve Batılı ülkelerle ilişkilerinin gelişmesini engelleyen sorunların sonuncusunu Fransa ile borçlar konusunda anlaşmaya vararak çözmüştür. Bundan sonra Türkiye, Balkanlar'da barışçı ve statükocu politikanın savunucusu, en önemli ve aktif temsilcisi duruma gelmiştir. Aynı yılın Ağustos ayında Yunanistan'da yapılan seçimleri Venizelos kazanmış, uzun süren istikrarsızlık sona ermiş ve ülkenin dikkatini dış politikaya yöneltmiştir. İtalyan tehdidi ve dış politikadaki diğer etkenler yüzünden, Türkiye ve Yunanistan arasında yakınlaşma meydana gelmiştir.²

Bu yakınlaşma, Balkan ülkeleri ile geniş bir çerçevede ilişkileri geliştirme fikrini Cumhuriyetin ilanından itibaren ilk olarak gündeme getiren Türkiye'yi son derece mutlu etmiştir. Bükreş'te Türk elçiliğinde görev yapan Hüseyin Ragıp (Baydur)'un Romanya Dışişleri Bakanı'na altı Balkan devletini içeren bir Balkan Pakti'ni önermesi, ardından Türk Dışişleri Bakanı Tevfik Rüştü (Aras)'nın "Balkanlar, Balkan halklarına aittir" sloganını ortaya atması bir Balkan Pakti'nin kurulması fikrini ortaya çıkarmıştır.³ Bu fikri hayata geçirmede, 1929 Dünya ekonomik krizi Türkiye için önemli bir fırsat olmuştur. Balkan ülkeleri ile ilişkilerin geliştirilmesi bağlamında ilk Balkan Konferansı Ekim 1930'da Türkiye ve Yunanistan ile başlamıştır. Bu konferansta tam bağımsızlığa ulaşmanın yolunun ekonomik bakımdan kendi

****Yunanca büyük fikir, ülkü, ideal anlamına gelen Megali İdea, Fatih Sultan Mehmet'in İstanbul'u alarak, Bizans İmparatorluğu'na son verdiği günden beri yürürlükte olan bir Yunan ülküsüdür. Bizans İmparatorluğu'nu bir Helen İmparatorluğu olarak kabul eden Yunan milliyetçileri, Megali İdea adını verdikleri büyük ülküleri ile eskiden Bizanslılara ait olan tüm toprakları yeniden elde ederek, Konstantinopolis diye adlandırdıkları İstanbul başkent olmak üzere, büyük Helen İmparatorluğu'nu yeniden kurmayı hayal etmektedirler. Aslında bu ülkü, ideal 1787 yılında Rus Çariçesi II. Katerina ile Avusturya İmparatoru II. Josef'in hazırlamış oldukları "İstanbul merkez olmak üzere yeni bir Bizans İmparatorluğu kurmayı" amaçladıkları "Grek Projesi"nin devamı niteliğindedir. Bu kavram, "Geniş Yunanistan" şekliyle, coğrafi anlamda ilk kez Yunanistan Başbakanı I. Kellettes tarafından 14 Ocak 1844'te kullanılmıştır. Bu konuda daha geniş bilgi için bkz.: Ali Güler, *Dünden Bugüne Yunan-Rum Terörü*, Ankara 1999.

¹ Baskın Oran (Edt.), *Türk Dış Politikası, Kurtuluş Savaşı'ndan Bu Güne Olgular, Belgeler, Yorumlar, Cilt:1*, Ankara 2001, s.336.

² Baskın Oran, a.g.e., s.344.

³ Durmuş Yalçın ve diğ., *Türkiye Cumhuriyeti Tarihi-II*, Ankara 2008, s.442-443.

kendine yeterlilik olduğu vurgulanmıştır.⁴ Bu şekilde iki ülke arasında Atina’da başlayan konferanslar serisi İstanbul’da, Bükreş’te ve Selanik’te devam etmiştir. Sonunda 1932 yılında Bükreş’te toplanan konferansta Balkan Paktı tasarısı ortaya çıkmıştır. Bu tasarı, Türkiye, Yunanistan, Yugoslavya ve Romanya tarafından 9 Şubat 1934’te “*Balkan Paktı*”nı imzalamasıyla hayata geçirilmiştir.

Böylece, İtalya’nın ve Bulgaristan’ın yayılmacı politikasına karşın, Balkan ülkeleri, Balkanlarda barışın ve istikrarın korunması için önemli bir başarıya imza atmışlardır. Bununla, Balkanlar’da siyasal, ekonomik, ticari, kültürel ilişkilerin gelişmesi sağlanmıştır. Balkan ülkeleri ile oluşturulan bu iyi ilişkiler 1936 yılından itibaren Avrupa’da buhranların şiddetlenmeye başlamasıyla zayıflamaya başlamıştır. Buna rağmen, Türkiye II. Dünya Savaşı öncesinde kendisini hemen büyük bir gücü tercih etmemiş, elinden geldiğince Balkan ülkeleri ile ilişkilerini yürütmeye çalışmış, barış ve istikrarın peşinden koşmuştur.

Mustafa Kemal Atatürk, Trablusgarp, Balkan, I. Dünya Savaşları’nda ve Milli Mücadele döneminde uçakların savaşlarda oynamış olduğu rolü çok iyi kavramıştır. Türkiye Cumhuriyeti’nin kuruluş aşamasında Atatürk, uçakların yalnız savaş aracı değil, aynı zaman da insan ve malzeme taşınmasında oynadığı rolü de görmüştür. Bu yüzden, havacılığın o gün ve gelecekte kazanacağı önemin farkında olmuş, bu konuya eğilme gereği duymuştur. Gelecekte yapılacak savaşların belirleyici unsurun gökyüzünde kuracakları egemenlik olduğunu düşünerek, bunu “*İstikbal (gelecek) göklerde dir*”⁵ kısa sözü ile ortaya koymuştur.

Hem askeri, hem de sivil havacılığın ülkenin geleceği ve bağımsızlığı için taşıdığı önemin farkına varılmış olması, havacılık alanında zaman kaybetmeden adım atılmasını kaçınılmaz kılmıştır. Ayrıca, her alanda milliği savunan, hiçbir alanda dışa bağımlı kalınmasını istemeyen ve milli bir savunma sanayisinin oluşturulmasını amaçlayan Mustafa Kemal Atatürk, Türk havacılığının geliştirilmesi yolunda bir politika oluşturulması gündeme getirmiştir. Bu yüzden, askeri ve sivil havacılığın geliştirilmesi için çalışmalar yapılmaya başlanmıştır. Bu çerçevede, 16 Şubat 1925’te Türk Tayyare Cemiyeti (THK) kurulmuştur.⁶ Atatürk’ün kuruluşundan itibaren

⁴ Dilek Barlas, “Türkiye’nin 1930’lardaki Balkan Politikası”, *Çağdaş Türk Diplomasisi*, 200 Yıllık Süreç, Ankara 1999, s.361-371.

⁵ *Atatürkçülük, Atatürk’ün Görüş ve Direktifleri*, Birinci Kitap, Ankara 1983, s.200.

⁶ Atatürk dönemi havacılık politikası, Türk Tayyare Cemiyeti’nin kurulması ve Türk Hava Sanayisi’nin durumuna ilişkin daha geniş bilgi için bkz.; İhsan Tayhani, *Atatürk’ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayii 1923–1950*, Ankara 2001

destek verdiği cemiyet; ülkenin ihtiyacı olan askeri ve sivil pilotların yetişmesi, halkın havacılığa ilgi duymasının sağlanması, hava kuvvetlerinin ihtiyaç duyduğu uçakların sağlanması için yardımlar toplanması gibi amaçlar için kurulmuştur.

Türk askeri ve sivil havacılığının geliştirilmesi için çalışmalara hız verilmesinin hemen ardından, Türk uçak sanayisinin kurulması için de girişimlerde bulunulmuştur. Bir ülkedeki ağır sanayi girişimlerinin biri olan, ileri teknoloji ve yüksek üretim maliyeti gerektiren uçak sanayisi için ilk adım 15 Ağustos 1925'te atılmış, Almanya'nın Junkers Firması ile Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ) kurulması kararlaştırılmıştır.⁷ Bu karar üzerine, Junkers firması Kayseri'de uçak fabrikası ve Eskişehir de bakım tesisleri kurulması için çalışma başlatılmıştır. Yapılan çalışmalar sonrasında Kayseri motor ve Tayyare Fabrikası 6 Ekim 1926'da törenle açılmıştır.⁸ Ancak, A-20 bombardıman uçaklarının üretim hazırlıklarının bittiği ve montajının yapıldığı dönemde Junkers Firması ile çıkan sorunlar yüzünden 3 Mayıs 1928'de şirket faaliyetleri sona ermiş, şirketin tüm hisseleri Türk Tayyare Cemiyeti'ne geçmiş ve 1932 yılında tamirhane olarak hizmet veren fabrika Kayseri Uçak Fabrikası'na dönüştürülmüştür.⁹

Türk Hava Kuvvetleri'nin dışında, Türk havacılığını geliştirmek için yapılan bu çalışmalardan başka, Türk Tayyare Cemiyeti tarafından askeri ve sivil havacılık eğitimi alanında da önemli kurumsallaşmalara gidilmiştir. Türk havacılığının ihtiyacı olan teknik elemanları yetiştirmek amacıyla Türk Tayyare Cemiyeti'nce İstanbul Yeşilköy'de 23 Nisan 1926'da "*Tayyare Makinist Mektebi*" açılmış ve bu alanda eğitim-öğretim yapmaya başlamıştır. Bu çalışma, sürdürülen havacılık politikası için önemli bir aşama olmuştur.¹⁰ Bu politika kapsamında, Türk Tayyare Cemiyeti'ne bağlı olarak ve Atatürk'ün desteğinde 3 Mayıs 1935'te Türkkuşu Havacılık Eğitim Merkezi açılmıştır. Bu okul bünyesinde ilk olarak "*Planör Okulu*" açılmıştır.¹¹ Rusya'dan iki öğretmenin getirilmesiyle eğitim-öğretime başlayan okulun öğrencilerinden biri de Atatürk'ün manevi kızı Sabiha Gökçen olmuştur.

Türk Milleti tarafından bütün dünyaya örnek olan Milli Mücadele'de sadece erkekler yer almamış, yüreği vatan sevgisiyle dolu, cesur, çalışkan,

⁷ Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, Fon Kodu: 030.18.01.01. Yer No: 016.64.24.

⁸ Mert Öreroğlu, *Cumhuriyet Döneminde Türk Sanayinin Kuruluşu ve Nazilli Basma Fabrikası*, (Haz.: Erhan Palabıyık), Ankara 2004, s.76.

⁹ Ercan Haytoğlu, "Cumhuriyetin İlk Yıllarında Uçak Yapım Politikası ve Uçak Şirketi (TOMTAŞ)", *VI. Uluslararası Atatürk Sempozyumu, (12-16 Kasım 2007, Ankara), Bildiriler, Cilt:1*, Ankara 2010, s.1436.

¹⁰ M. Bahattin Adıgüzel, *Gökteki Venüs, E. Ali Yıldız*, Ankara 2004, s.16.

¹¹ Sabiha Gökçen, *Atatürk'le Bir Ömür*, (Haz.: Oktay Verel), İstanbul 2007, s.78.

erdemli Türk kadını da bu savaştaki yerini almıştır. Bu mücadele sırasında Mustafa Kemal Atatürk Türk kadınına yakından tanımış, daha savaş devam ederken yeni bir Türk Devleti kurulduktan sonra kadınlara yönelik çalışma yapılacağını ve insan hakları, modern hukuk çerçevesinde çeşitli haklar verileceğini ifade etmekten kaçınmamıştır. Milli Mücadele'nin önemli güçlerinden biri olan Türk kadınına sürekli olarak gündemde tutmuş, hiç unutmamış, vefa duygusunu daima ifade etmiştir. Atatürk çeşitli tarihlerde halka hitaben ya da meclis kürsüsünden yaptığı konuşmalarda kadın haklarına ve kadının statüsünün yükseltilmesine ilişkin konuşmalar yaparak bu konuda sürekli olarak kamuoyu oluşturmuştur.

Milli Mücadele'nin hem İstanbul Hükümeti'ne, hem de I. Dünya Savaşı'nın galiplerine ve işgalcilere karşı zaferle sonuçlandırılmasından sonra Cumhuriyetin ilan edilmesi, Türkiye için yalnızca yeni bir siyasal rejimin kabul edilmesi değil, aynı zamanda bir toplumsal değişim sürecinin de başlangıcı olmuştur. Mustafa Kemal Atatürk'ün savunduğu ve takip ettiği "*topyekün modernleşme*" anlayışı ve "*çağdaş uygarlıklar*" hedefine ulaşmak amacıyla devlet ve toplum hayatının bütün alanlarında köklü değişikliklere gidilmiştir. Bu bağlamda, Cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren, kadına yönelik olarak siyasal, sosyal, kültürel ve ekonomik alanda pek çok düzenleme yapılmıştır. Bu düzenlemeler ile Türk kadını hak etmiş olduğu statüye kavuşturulması, kadın-erkek eşitliğinin önündeki engellerin kaldırılması ve eşitliğin sağlanması amaçlanmıştır.

Bu amaç doğrultusunda ilk olarak kadın ve erkeğin haklar bakımından bir diğerinden farklı olmadığı anlayışı ile yeni devletin "*misak-ı maarif*" anlayışı çerçevesinde, "*tevhid-i tedrisât*" yani eğitim-öğretim birliği kanunu kapsamında laik ve karma eğitime geçilmiş, ayırım yapılmaksızın, erkek ve kadınların aynı eğitim-öğretim sürecinden geçirilmesi sağlanmıştır. Geleneksel anlayışa rağmen, kadınların okullar ile buluşturulması, okur-yazarlıklarının artırılması ve "*birey*" olmaları yönünde gayret gösterilmiştir. Kadınların, sadece kadınların yapabileceği basit meslekler dışında, erkeklerin yapabileceği zorlu mesleklere de yönlendirilmiştir. Zaman içerisinde, Sabiha Gökçen örneğinde olduğu gibi, bu mesleklerde de kadınların çok başarılı oldukları gözlenmiştir.

Eğitim-öğretim alanında yapılan düzenlemelerin dışında, o günün koşullarında, hukuk alanında köklü değişikliklere gidilmiştir. Bu bağlamda 17 Şubat 1926'da Medeni Kanun çıkartılmış, Osmanlı hukukunun temel taşları olan Mecelle ve Şer'i Hukuk yerine "*Türk Medeni Kanunu*" kabul edilmiştir. 4 Nisan 1926'da yürürlüğe giren bu kanun ile kadın-erkek eşitliği kısmen sağlanmış, Türk kadınları belki de hayatlarında ilk kez yasal olarak evlenme işlemini evlendirme memuru önünde ve tarafların rızası ile yapma hakkını

elde etmiştir.¹² Bu önemli düzenleme ile hukuken kadınların erkeklerden hiçbir farkının olmadığı kabul edilmiştir. Çok eşliliğin yasaklanması ve boşanmalar konusunda sadece mahkemelerin yetkili kılınması, kadın hakları konusunda atılan ilk önemli adımları oluşturmuştur. Buna paralel olarak Borçlar, Ceza ve Ticaret kanunları da çağdaş esaslar doğrultusunda yeniden düzenlenmiştir. Bu ekonomik ve ticari alanlarda da kadınların hayatın merkezine doğru ilerlemelerinin önü açılmıştır. Ayrıca, kadınların Türk toplumundaki statüsünü artırmak amacıyla siyasal alanda da bir takım düzenlemelere gidilmiştir. Bunlardan başka, kadınlar birçok Avrupa ülkesinden önce; 1930 yılında belediyeler, 1933 yılında köy ihtiyar heyetleri, 1934 yılında ise TBMM için seçme ve seçilme hakkı elde etmişlerdir.¹³ Atatürk döneminde yapılan bu çalışmalar kadının, sosyal değişimin odak noktasında olacağını göstermiştir. Kadın da ailesinin, yetiştirdiği çocuklarının, hatta eşinin değişiminde, dolayısıyla toplumun ve Türkiye Cumhuriyeti'nin dönüşümünde rol oynayacaktır.

B- Değerlendirme

Sabiha Gökçen'in Balkan Turne Notları'nın değerlendirilmesine geçmeden önce ilk olarak raporun yazarına ilişkin kısaca bilgi vermekte yarar olacaktır. Sabiha Gökçen, Bursa Vilayet Başkatibi olan Hafız Mustafa İzzet Bey ile Hayriye Hanım'ın kızları olarak 22 Mart 1913'te Bursa'da dünyaya gelmiştir. Anne ve babasını küçük yaşta kaybeden ve ağabeyi tarafından büyütülen Sabiha, 1925'te henüz 12 yaşındayken Bursa ziyareti sırasında evlerinin yakınındaki Hünkar Köşkü'nde konaklayan Atatürk'e ulaşmayı ve okumak istediğini iletmeyi başarmıştır. Atatürk, ağabeyinden izin alarak, zor şartlar altında yaşayan Sabiha'yı evlat edinmiş ve Ankara'ya götürmüştür. Sabiha, Çankaya İlkokulu'nda, Arnavutköy Amerikan Kız Koleji'nde ve Üsküdar Amerikan Kız Koleji'nde eğitim görmüştür. Rahatsızlığı nedeniyle öğrenimini yarıda bırakıp Heybeliada ve Viyana'da tedavi görmüştür. Bir süre Fransızcasını ilerletmek amacıyla Paris'te bulunmuştur.¹⁴ 1934'te Soyadı Kanunu'nun çıkmasından sonra Mustafa Kemal, Sabiha'ya *Gökçen* soyadını vermiştir.

Sabiha Gökçen, 1935'te Türkkuşu Havacılık Eğitim Merkezi'nin açılış töreninde yapılan planör gösterilerinden etkilenerek havacılığa ilgi duymuştur. Atatürk'ün de destek vermesi ile 1935'te Türk Hava

¹² Emel Doğramacı, "Atatürk ve Kadın Hakları", *Atatürkçü Düşünce El Kitabı I*, Ankara 2004, s.237.

¹³ Hale Şıvgın, "Atatürk ve Türk Kadın Hakları", *Atatürkçü Düşünce El Kitabı II*, Ankara 2005, s.256-257.

¹⁴ Sabiha Gökçen, a.g.e., 11-55.

Kurumu'nun Türkkuşu Planör okuluna girmiş, Ankara'da yüksek planörcülük brövelerini almıştır. Gökçen, 10 Temmuz 1935'te yedi erkek öğrenciyle birlikte Kırım'a gönderilerek altı aylık yüksek planörcülük eğitimini Koktebel Yüksek Planör Okulu'nda tamamlamıştır. Moskova'ya motorlu uçak okuluna gitmeyi planlarken, manevi kız kardeşi Zehra'nın ölüm haberini alınca bu düşünceden vazgeçerek Türkiye'ye dönmüştür. Bir süre dünyaya küsen Sabiha, Atatürk'ün ısrarları ile yeniden çalışmalara başlamıştır. Eskişehir Askeri Tayyare Okulu'nda Sami Uçan ve Muhittin Bey'den özel uçuş eğitimi almıştır.¹⁵ 25 Şubat 1936'da ilk defa motorlu uçak ile uçmaya başlamıştır.

Gökçen, brövesini aldıktan sonra Eskişehir'deki 1. Hava Alayı'nda altı ay görev yapmış, bu sırada Trakya ve Ege manevralarına katılmıştır. 1937 yılında Tunceli'de çıkan ayaklanmayı bastırmak için başlatılan Dersim Harekâtı'nın hava saldırısı safhasında yer alarak "*dünyanın ilk kadın savaş pilotu*" olmuştur. Bu harekâta gösterdiği üstün başarı nedeniyle Cumhurbaşkanı, Başbakan ve Genelkurmay Başkanı'nın da katıldığı bir törenle kendisine "*Türk Hava Kurumu Murassa (İftihar) Madalyası*" verilmiştir. 30 Ağustos 1937'de askerî uçuş brövesi almıştır. Manevi babası Atatürk'ün ölümünün ardından hayatını yeniden düzene sokan Gökçen, kadınların orduda görev yapmasına ilişkin yasa çıkmadığı için ordudan ayrılmış ve Türkkuşu Uçuş Okulu'na başöğretmen olarak tayin edilmiştir. 1955 yılına kadar bu görevini başarıyla sürdürmüştür. Türk Hava Kurumu yönetim kurulu üyesi olan Gökçen, hayatı boyunca toplam 22 değişik hafif bombardıman ve akrobatik uçakla uçmuştur. Sabiha Gökçen, 1940 yılında Hava Okulu'nda askerî coğrafya ve topoğrafya öğretmeni Üsteğmen Kemal Esiner ile evlenmiş ve eşine kendi soyadını vermiştir. Ancak, üç yıl sonra, 12 Ocak 1943'te eşini kaybetmiştir.¹⁶ THK'nun bir numaralı Övünç (Murassa) Madalyası ve beratına, Yugoslav Ordusunun en büyük nişanı olan Beyaz Kartal Nişanı ve Ordu Brövesini, Romanya Ordusu Havacılık Brövesi'ni alan Gökçen, son uçuşunu, 1996'da 83 yaşında iken Fransız pilot Daniel Acton eşliğinde, Falcon 2000 uçağıyla uçuş yapan Sabiha Gökçen, 2001 yılında, doğum gününde, Gülhane Askerî Tıp Akademisi'nde 88 yaşında hayatını kaybetmiştir.

Sabiha Gökçen'in Balkan turuna çıktığı günlerde Türkiye-Balkan ülkeleri arasında iyi ilişkiler devam etmiştir. Balkan Paketi'ne üye ülkelerin delegeleri, II. Dünya Savaşı öncesinde yaşanmaya başlayan ve yaşanabilecek gelişmeleri görüşmek üzere Ankara'ya gelmişlerdir. Burada yapmış oldukları görüşmelerin ardından ülkelerin delegeleri Ankara'da tanışmış

¹⁵ Sabiha Gökçen, a.g.e., 56-110.

¹⁶ Sabiha Gökçen, a.g.e., 111-313.

oldukları Sabiha Gökçen'i ülkelerine davet etmişlerdir. Bu yüzden, Gökçen tarafından Balkan turnesinin yapılmasının birinci nedeni olarak bunu ifade etmek mümkündür. İkinci neden olarak, özellikle Yunanistan'la olan iyi ilişkilerde zirveye çıkılmış olmasıdır. Bu turne öncesinde yani Türk Dışişleri Bakanı Tevfik Rüştü Aras ve Yunanistan Başbakanı B. Meteksas arasında karşılıklı telgraflaşmalar yaşanmış, "*Türk-Yunan dostluğunu kuran*" antlaşmanın imzalanması, Türk ve Yunan basınında olumlu bir şekilde karşılanmış, "*iki memleket arasındaki yakınlık herkes için gıpte edilecek dereceyi*"¹⁷ bulduğu dile getirilmiştir.

Bir diğer neden olarak da hem o günün dünyasında, hem de Türkiye'de havacılıkta dikkat çeken etkinliklere başvurulmasıdır. Bu bağlamda, 1930'lu yıllar Dünya'da ilk kesintisiz uçuşların, Avustralya'dan ABD'ye ilk uçuşların yapıldığı yıllar olmuştur. Buna paralel olarak Türkiye de bu alanda adından söz ettirme ve varlığını kabul ettirme gayreti içine girmiştir. Bu bağlamda, Türk Hava Kurumu'nun İnönü Yüksek Yelken Uçuş Kampı'nda Türkkuşu öğretmenlerinden Ali Yıldız, Kranih tipi iki kişilik bir yelken planörü ile havalanarak 14 saat 20 dakika havada kalmıştır. Bu sonuçla ünlü Alman havacı Ernest Jachmann ve Flossdorf tarafından 1937 yılında 13 saat 59 dakikalık rekor geçilmiş ve bu alan da yeni bir "*dünya rekoru*" kırılmıştır.¹⁸ Böylece, Türk havacılar da Türk havacılığının gelmiş olduğu seviyeyi hem dünya, hem de Türk kamuoyuna göstermişlerdir. Bu nedenle, Sabiha Gökçen'in Balkan turu bu kapsamda değerlendirilmelidir. Ayrıca, Cumhuriyet döneminde Türk kadınına verilen hakların ve geleneksel Türk toplumundaki "*kadın algısının*" değiştirilmek istenmesi, Türk kadınına yeterli imkanların sağlanması durumunda neleri yapabileceğini gösterme amacı da Sabiha Gökçen'in Balkan turnesine çıkışta bir başka neden olarak göz önüne alınmalıdır.

Sabiha Gökçen 16-21 Haziran 1938'de Balkan ülkeleri turuna çıkmıştır. Ankara'ya dönüşünde yapmış olduğu tura ilişkin gözlemlerini 1 Temmuz 1938'de bir rapor haline getirmiştir. Bu rapor, Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi'nde Dosya No: 6152, Fon Kodu: 030.10. ve Yer No:59.399.19 ile kaydedilmiştir.

Gökçen, raporunun hemen başında "*aldığım emir üzerine Balkanlarda bir turne yapmak üzere*"¹⁹ ifadesini kullanarak, aslında Balkan turnesinin "*emir üzerine*" gerçekleştirildiğini ortaya koymuştur. Bu konuya ilişkin diğer kaynaklar dikkate alınarak incelendiğinde, Mustafa Kemal Atatürk'ün isteği ile Balkan turunun gerçekleştirildiği anlaşılmaktadır. Balkan Antantı'nı imzalamış olan ülkelerin delegelerini Atatürk, Çankaya Köşkü'nde kabul

¹⁷ *Akşam Gazetesi*, 5 Haziran 1938, s.1.

¹⁸ *Ulus Gazetesi*, 15 Haziran 1938, s.1.

¹⁹ Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA), Fon Kodu: 030.10. Yer No:59.399.19, s.1.

ettiğinde, o sırada Türkkuşu Planör Okulu'nda başöğretmenlik yapan Sabiha Gökçen'in de kazandığı madalyalarla hazır bulunmasını istemiş, delegeler ile tanıştırmıştır. Bu delegeler “büyük bir içtenlikle” Gökçen'i uçağı ile ülkelerinde görmekten büyük onur duyacaklarını dile getirmişlerdir. Bunun üzerine Atatürk, “Ne dersin bu işe Gökçen” diyerek Sabiha Gökçen'den bu işin olup olmayacağını sormuştur. Bunun üzerine Gökçen “Hiç düşünmeden, çalışırsam Balkan turunu tamamlayabilirim Paşam” ifadelerini kullanmış, bu turun Atatürk'ün isteğı ve emriyle olduğunu dile getirmiştir.²⁰

Sabiha Gökçen, bu tura çıkmadan önce, İstanbul Yeşilköy'de Voltee yani askeri uçak ile ve ABD'den gelen eğitim pilotu gözetiminde uçuşlar yapmış, İstanbul-Köyceğiz-Tuz Gölü-Ankara-Zonguldak-İstanbul güzergahında yarım Türkiye turu yapmıştır.²¹ Bu turu başarıyla tamamladıktan sonra ABD'li eğitimcinin vermiş olduğu rapor doğrultusunda, Gökçen 16 Haziran 1938 Perşembe günü saat yedi buçukta “volti” uçağı ile Balkan turuna başladığını raporun hemen başında dile getirmiştir. Raporun devamında; İstanbul Yeşilköy'den kalabalık bir heyet tarafından* uğurlanan Gökçen, 150 km yol aldıktan sonra, çok kötü bir hava ile karşılaştığını, yolundan dönmek için çizdiği rotadan ayrılmamak için önüne çıkan bulut içine dalmak zorunda kaldığını, burada bir süre “kör uçuş” yaptığını ve fırtına bulutuna rastladığını, yönünü değiştirmek zorunda ve Edremit'e mecburi iniş yapmak durumunda kaldığını dile getirmiştir. Bu zorunlu inişte uçağının arıza yapmadığını, Edremit-İzmir rotasını aldıktan sonra İzmir'e geldiğini anlatmıştır.²²

İzmir'den Atina rotasını aldıktan ve 1 saat sonra ziyaret edeceği ilk Balkan ülkesi olan Yunanistan'ın başkenti Atina'ya ulaştığını, Atina üzerinde birkaç tur attıktan sonra saat: 11:25'te Totoi Meydanı'na başarıyla indiğini anlatmıştır. Dünyanın ilk askeri kadın pilotunun yapacağı gezi Atina'da büyük yankı yaptığından ve Yunan basını bu konu hakkında yayınlarda bulunduğundan,²³ Gökçen, Atina'ya inişinden söz ederken hava alanında kendisini kalabalık bir heyetin karşıladığını dile getirmiştir. Karşılamanın arasında; Türkiye'nin Atina Büyükelçisi Ruşen Eşref Ünaydın'ın başkanlığındaki Türk heyetinin karşıladığını ifade etmiştir.

²⁰ Sabiha Gökçen, a.g.e., s.268-269.

²¹ Sabiha Gökçen, a.g.e., s.270.

* Yeşilköy Havaalanı'ndan Sabiha Gökçen'i uğurlayanlar arasında; Başbakan Celal Bayar, Dışişleri Bakanı Tevfik Rüştü Aras, İçişleri Bakanı ve CHP Genel Sekreteri Şükrü Kaya, Cumhurbaşkanlığı Genel Sekreteri Hasan Rıza Soyak ve Başyaver Celal, İstanbul Valisi, İstanbul Belediye Başkanı Muhiddin Üstündağ, İstanbul Komutanı General Halis, Emniyet Müdürü, İstanbul Hava Kurumu Başkanı İsmail Hakkı, Türkkuşu Öğretmeni Savmi de yer almıştır. *Ulus Gazetesi*, 16 Haziran 1938, s.1.; *Cumhuriyet Gazetesi*, 17 Haziran 1938, s.1, 3.

²² Fon Kodu: 030.10. Yer No:59.399.19, s.1.

²³ *Ulus Gazetesi*, 16 Haziran 1938, s.8.; *Akşam Gazetesi*, 17 Haziran 1938, s.8.

Ayrıca, Yunan Başbakanı Meteksas adına bir heyetin yer aldığını, Atina Belediye Başkanı, Türk-Yunan Ticaret Odası ve Balkan Cemiyeti Başkanı'nın, havacılık mensubu ve halktan oluşan yoğun bir kalabalığın yer aldığını anlatmıştır.²⁴

Sabiha Gökçen, Atina'daki temaslarından söz ederken; karşılama töreninin ardından Askeri Tayyare Mektebi (Havacılık Okulu)'ne gidildiğini, buradaki incelemelerinin ve yapılan konuşmaların* ardından Türkiye'nin büyük Atina Büyükelçisi Ruşen Eşref Ünaydın ile birlikte Başbakan General Meteksas tarafından kabul* edildiğini, daha sonra Aero Klüp'te resmi kabul töreni düzenlendiğini, bu törenin çok “*parlak*”²⁵ geçtiğini, burada Yunan Hava Kuvvetleri komutanları ve diğer üst düzey çalışanları ile tanıştığını anlatmıştır.

Yunanistan'daki ziyaretleri hakkında bilgi vermeye devam eden Gökçen, Yunanistan Başbakanı General Meteksas tarafından Kifisyia'da onuruna çay ziyafeti verildiğini, Akşam yemeği* için elçilikte 24 kişilik yemek verildiğini, ev sahipliğini Atina Büyükelçisi Ruşen Eşref Ünaydın ve eşinin yaptığını belirtmiştir. Ayrıca, bu ziyafette Dışişleri Müsteşarı, Hava Kuvvetleri Komutanı, Atina Genel Valisi, Basın ve Turizm Müsteşarları, Yunan Hava Kurumu Başkanı ve Balkan Devletleri'nin veya Balkan Paktı'na üye devletlerin elçileri gibi ileri gelen konukların yer aldığını, bu yemekte ve Atina'nın her tarafında kendisine karşı büyük ilgi* gösterildiğini dile getirmiştir.

²⁴ Fon Kodu: 030.10. Yer No:59.399.19, s.1.

* Askeri Havacılık Okulu Komutanı yapmış olduğu konuşmada; Türk milletinin şanlı ve eşsiz lideri Atatürk'ün kızı ve Türk kadın tayyarecisi sıfatıyla Atina'yı ziyaretiyle Yunan milletini çok sevindirdiğini söylemiştir. Sabiha Gökçen de; Yunan havacılara Türk havacıların selam ve sevgilerini getirdiğini söylemiş, oradakilere bir buket İstanbul çiçeği vermiştir. Burada gördüğü yakın ilgi karşısında söyleyecek söz bulamadığını ifade etmiştir. *Ulus Gazetesi*, 17 Haziran 1938, s.8.

* Kabulde; bu tanışmadan büyük bir memnuniyet duyduğunu ifade eden General Meteksas, Sabiha Ökçen'i başarılarından dolayı kutlamış ve takdirlerini sunmuştur. *Ulus Gazetesi*, 17 Haziran 1938, s.8.; *Cumhuriyet Gazetesi*, 17 Haziran 1938, s.7.

²⁵ Fon Kodu: 030.10. Yer No:59.399.19, s.1.

* Sabiha Gökçen bu raporunda Akşam yemeğinden söz etmekle birlikte, öğle yemeğinden bahsetmemiştir. Ancak, dönemin basını Anadolu Ajansı muhabirinden aldığı bilgiye dayanarak, Sabiha Gökçen'in öğle yemeğini Türkiye'nin Atina Büyükelçiliği'nde Ruşen Eşref Ünaydın ve eşi ile birlikte yediğini dile getirmişlerdir. *Ulus Gazetesi*, 17 Haziran 1938, s.8.; *Akşam Gazetesi*, 17 Haziran 1938, s.8.

* Bu ilgede; Mustafa Kemal Atatürk'ün, Sabiha Gökçen ve telefonla göndermiş olduğu “*selamın*” ve Türk-Yunan ilişkilerinin geliştirilmesine yönelik tutumunun çok büyük etkisi olmuştur. “Atatürk'ten Elen Milletine Selam”, *Ulus Gazetesi*, 18 Haziran 1938, s.1.

Sabiha Gökçen raporunun veya turne notlarının ikinci sayfasının hemen başında; Atina'dan ayrılışı* ve Selanik'e varışına ilişkin bilgiler vermiştir. 17 Haziran 1938 Cuma günü Atina'daki Totoi Hava Meydanı'ndan 11:20'de havalandığını, bir saat yirmi dakika sonra yani 12:40'ta Selanik'e indiğini ifade etmiştir. Seyahat sırasında havanın iyi olduğunu, uçağında her hangi bir arızanın oluşmadığını, iki saat kadar Selanik'te kaldığını ve Atatürk'ün evlerini ziyaret ettiğini anlatmıştır. Selanik'e inerken* ve oradan uçarken Türkiye'nin Selanik Konsolosunun ve konsolosluk çalışanların, yerel memurların, havacıların ve halkın kendisine büyük ilgi gösterisinde bulunduğunu ve alkışlarla uğurlandığını dile getirmiştir.²⁶

Selanik'ten "*kahraman tayyareci*" sesleri arasında 15:23'te* havalanan Gökçen, raporunun bu kısmında; Selanik'ten ya da Yunanistan'dan ayrılışı ve Bulgaristan'a varışına ilişkin bilgiler vermiştir. Selanik ile Sofya arasında havanın çok bulutlu olduğunu, buna rağmen yolunu hiç değiştirmeden, bir saat on dakikada Sofya üzerine vardığını ve 17:15'te Sofya Hava Meydanı'na indiğini belirtmiştir. Yere indiğinde; Bulgar Hükümeti adına Protokol Müdürü'nün, şehir adına Belediye Başkan Yardımcısı'nın, pilotların yer aldığı havacılık mensuplarının, Türkiye'nin Sofya Büyükelçisi Şevki Berker'in ve elçilik çalışanlarının kendisini karşıladığını dile getirmiştir.²⁷

Gökçen, Sofya Hava Meydanı'ndan şehre geldikten sonra, Saray'a giderek "*özel defteri*" imzaladığını, ardından Türkiye'nin Sofya Büyükelçiliği'ne gittiğini ve burada onuruna verilen "*çay ziyafetine*" katıldığını, ziyafet sırasında bazı bakanlar, Saray nazırı, milletvekilleri, elçiler ve ataşemiliterler, Genelkurmay Başkanı, komutanlar, hava subayları, basın mensupları ile tanıştığını, geceyi de Sofya'da-Büyükelçilikte geçirdiğini ifade etmiştir.

Geceyi Sofya'da geçiren Gökçen, raporunun bu kısmında; Sofya'dan yani Bulgaristan'dan Belgrat'a ya da Yugoslavya'ya hareketine ilişkin

* Atina'dan Selanik'e uğurlama törenine; Türkiye'nin Atina Büyükelçisi Ruşen Eşref Ünaydın, Atina Başkonsolosu, Bayan Mümtaz Kamil, elçilik ileri gelenleri, Yunanistan Başbakanı ve Dışişleri Bakanı General Meteksas adına protokol memurları, Yunan Hava Kurumu Başkanı, kalabalık bir heyet ve halk katılmışlardır. *Ulus Gazetesi*, 18 Haziran 1938, s.1.; *Cumhuriyet Gazetesi*, 18 Haziran 1938, s.1, 7.

* Sabiha Gökçen Selanik Hava Meydanı'na indiğinde, Atina'daki kadar parlak bir karşılama töreni yapılmış, Selanikliler Atatürk'ün manevi kızına büyük ilgi göstermişlerdir. *Ulus Gazetesi*, 18 Haziran 1938, s.5.

²⁶ Fon Kodu: 030.10. Yer No:59.399.19, s.2.

* *Ulus Gazetesi*, 18 Haziran 1938, s.5.;

²⁷ Fon Kodu: 030.10. Yer No:59.399.19, s.2.

bilgiler vermiştir. Sofya'dan ayrıldıktan* sonra, yolculuğun çok bulutlu bir hava ortamında devam ettiğini, uçağında her hangi bir arızanın oluşmadığını, bir buçuk saate Belgrat üzerine geldiğini anlatmıştır. Belgrat üzerinde uçarken Yugoslav Avcı Uçakları'ndan oluşan bir filonun kendisini karşıladığını, eşlik ettiğini, şehir üzerinde bir tur attıktan sonra saat 10:45'te, bugün için Sırbistan'ın şehirlerinden biri durumunda olan ve Belgrat yakınlığında bulunan, Zemun'daki Askeri Hava Alanı'na indiğini dile getirmiştir.²⁸

Sabiha Gökçen, turne notlarının üçüncü sayfasından itibaren Yugoslavya'daki ziyaretlerine ilişkin bilgiler vermeye başlamıştır. Zemun Askeri Hava Meydanı'nda eşi ile birlikte Türkiye Büyükelçisi Haydar Aktay'ın, Belgrat'taki Türk Büyükelçiliği çalışanlarının, Yunanistan ve Romanya'nın Belgrat Büyükelçilerinin, Yugoslavya Dışişleri Bakanı adına Teşrifat Müdür Yardımcısı'nın, askeri ve sivil hava teşkilatları temsilcilerinin, Yugoslavya'nın ilk kadın pilotunun (Popiç) kendisini karşıladığını dile getirmiştir. Ayrıca, "güzide" bir halk kitlesi tarafından samimi bir şekilde ve sevgi gösterilerine* muhatap olduğunu, askeri bandonun iki ülkenin milli marşlarını çalmasını ardından buradaki resmi karşılamamanın sona erdiğini anlatmıştır.

Gökçen, notlarında yer vermemekle birlikte, Yugoslavya'da bulunduğu sırada kendisine refakat edecek olan Önyüzbaşı Kosta Hosiç ve beraberindekiler ile karşılamadan sonra Türkiye'nin Belgrat Büyükelçiliği'ne gelmişlerdir.²⁹ Sabiha Gökçen, Belgrat'taki ziyaretlerinden bahsederken; Yugoslav Hava Kuvvetleri adına General Yankoviç'in Avala Dağı'ndaki bir otelde onurlarına öğle yemeği verdiğini dile getirmiştir. Akşam da Türkiye'nin Belgrat Büyükelçiliği tarafından bir ziyafet verildiğini anlatmıştır. Yemekte; harbiye ve Bahriye Nazırı General Meriç'in, Yunanistan'ın, Romanya'nın, Bulgaristan'ın Büyükelçileri'nin, bu ülkelerin elçilik çalışanlarının, hava ateşelerinin ve diğer katılımcıların yer aldığını beyan etmiştir. Bu yemeğin ardından aynı yerde bir "suare" yani eğlence düzenlendiğini dile getirmiştir. Sabiha Gökçen, turne notlarının bu

* Sabiha Gökçen, Sofya'dan 9:40'ta ayrılmıştır. Gökçen, Sofya Havaalanı Protokol Dairesi Başkanı B. Velinof, Komutan Majorof ve Türkiye'nin Sofya Büyükelçiliği yüksek memurları tarafından uğurlanmıştır. *Ulus Gazetesi*, 19 Haziran 1938, s.1.; *Cumhuriyet Gazetesi*, 19 Haziran 1938, s.1.

²⁸ Fon Kodu: 030.10. Yer No:59.399.19, s.2.

* Gökçen'e meydana büyük sevgi gösterisinde bulunmuş, kendisine vatandaşlar adına Bayan Taşyürekli tarafından çiçek verilmiştir. Bu konu hakkında daha geniş bilgi için bkz.: *Ulus Gazetesi*, 19 Haziran 1938, s.8.

²⁹ *Ulus Gazetesi*, 19 Haziran 1938, s.8.; *Akşam Gazetesi*, 19 Haziran 1938, s.13.

kısmında; kendisini, Türkiye'yi ve bizleri mutlu eden başarısından söz etmiştir. Belgrat'ta kendisine “*Beyaz Kartal Nişanı*” ile “*Askeri Tayyare Brövesi*” ve bir de madalya verildiğini ifade etmiştir.³⁰

Sabiha Gökçen, Yugoslavya'daki ziyaretini tamamladıktan sonra 19 Haziran 1938'de Romanya'ya uçmuştur. Yugoslavya Hava Kuvvetleri Komutanı ve beraberindeki 40 havacının da hazır bulunduğu devlet görevlileri ve kalabalık tarafından, Türk ve Yugoslav Milli Marşları'nın çalınmasıyla uğurlama töreni sona ermiş, Gökçen törene katılanların elini sıktıktan sonra uçağı ile “*tayyare karargahını*” selamlayarak Belgrat'tan ayrılmıştır.³¹ Gökçen bu ayrılış sırasında yaşananlardan, notlarında bahsetmemiş, 19 Haziran 1938 Pazar günü saat 12:00'da Romanya'ya hareket ettiğini beyan etmiştir. Turne notlarının üçüncü sayfasının ikinci yarısında bu gelişmelerden çok kısa bir şekilde anlattıktan sonra, önemli bir tespitte bulunmuştur. Turnesinin bu anına kadar geçen süre içerisinde Belgrat'taki karşılama ve uğurlama sırasındaki “*tezahürât*”ın her yerden üstün olduğunu belirtmiştir.³²

Belgrat ile Bükreş arasındaki yolculuktan ve hava şartlarından bahseden Gökçen, havanın kısmen iyi, özellikle Karpatlar olmak üzere, kısmen de kötü olduğunu, çok bulutlu ve sisli olduğunu, 1 saat 15 dakikada Bükreş'e yani Romanya'ya ulaştığını belirtmiştir. Bükreş'te Benisa Sivil Hava Meydanı'na iniş yaptığını, havaalanında kendisini Türkiye'nin Bükreş Büyükelçisi Tanrıöver ile elçilik memurlarının, Romen Hükümeti tarafından kendisine refakat etmek üzere memur edilen Prenses Marina Stirben'in, Hava ve Deniz Bakanlığı Genel Sekreteri'nin, havaalanı komutanının, Uluslararası Hava Federasyonu Genel Sekreteri'nin, Romanya'da hava mitingini düzenleyen dernek temsilcilerinin, basın mensuplarının, erkek ve kadın askeri ve sivil havacıların, büyük bir halk kitlesinin karşıladığını dile getirmiştir. Karşılamanın kendisine büyük bir sevgi ve saygı gösterdiklerini vurgulamıştır.³³

Sabiha Gökçen'in, Romanya'yı ziyaret ettiği gün yani 19 Haziran 1938'de hafta sonu tatilini geçirmek üzere yatağı ile İstanbul'a gelen Romanya Kralı Karol Luccafarul ile Mustafa Kemal Atatürk İstanbul'da Savarona Yatı'nda bir görüşme yapmışlardır.³⁴ Bu da Balkan ülkeleri arasındaki ikili ilişkilerin iyi olduğunun bir göstergesidir. Bu nedenle, Sabiha Gökçen'in Romanya ziyareti de bu bağlamda değerlendirilmelidir.

³⁰ Fon Kodu: 030.10. Yer No:59.399.19, s.3.

³¹ *Ulus Gazetesi*, 20 Haziran 1938, s.1.; *Cumhuriyet Gazetesi*, 20 Haziran 1938, s.1.

³² Fon Kodu: 030.10. Yer No:59.399.19, s.3.

³³ *Ulus Gazetesi*, 20 Haziran 1938, s.9.; *Akşam Gazetesi*, 20 Haziran 1938, s.1, 7.

³⁴ *Cumhuriyet Gazetesi*, 21 Haziran 1938, s.1.; *Ulus Gazetesi*, 21 Haziran 1938, s.9.

Turne notlarının dördüncü sayfasının başından itibaren Romanya'ya inmesinden sonra yapmış olduğu işleri de anlatan Gökçen, Uluslararası Bükreş Uçak Mitingi'nin o gün yani 19 Haziran 1938 Pazar günü saat 14:00'da başladığını, bu mitingde veya hava gösterisinde kendisinin de ısrarla* uçuşunu istediklerini belirtmiştir. Kendisinin de yarışmaya dahil olmamak şartıyla ve sadece orada bulunan halkı selamlamak üzere uçuş yaptığını ifade etmiştir. Ancak, iniş sırasında kaza geçirdiğini ve uçağının iniş takımlarının kırıldığını dile getirmiştir.³⁵

Sabiha Gökçen, notların bu kısmında yaşamış olduğu, ancak dönemin basınında* yer almayan kaza hakkında ayrıntılı bilgi vermiş, kazanın sebepleri üzerinde durmuştur. Kazanın iki sebepten kaynaklandığını belirtmiştir. İlk neden olarak, “meydanın küçük olması ve halkın meydana girerek alanı daha da daraltmasını” göstermiştir. İkinci neden ise “yağan yağmurların toprağı çok yumuşak bir hale koyması”³⁶ olarak ifade edilmiştir. Bu nedenlerden dolayı gerçekleşen kazanın daha kötü bir sonuçla bitmesini engellemek için, inerken uçağın meydanı dolduran halkın üzerine gitmesini engellemek için sıkı bir frenle uçağı ters yöne çevirmek istediğini, bunda başarılı olduğunu belirtmiştir. Buna rağmen, iniş takımlarının yumuşak olan toprağı gömülerek kırıldığını, orada hazır bulunan uzmanların yapmış olduğu manevranın o şartlarda en doğru ve gerekli önlem olduğunu ifade ettiklerini önemle vurgulamıştır.

Uluslararası Hava Mitingi'ne katıldıktan sonra Gökçen, 19 Haziran 1938 Pazar akşamı Romanya Havacılığı adına bir ziyafet verildiğini ifade etmiştir. Geceyi Bükreş'te geçiren Gökçen adına, 20 Haziran 1938'de Türkiye'nin Bükreş Büyükelçiliği'nde büyük bir ziyafet verilmiştir.³⁷ Bu ziyafete; eşleri ile birlikte Romanya Hava ve Deniz Bakanı, Hava ve Deniz Bakanlığı Genel Sekreteri, Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı, Yunanistan ve Yugoslav elçileri Romanya Havacıları Birliği Başkanı, Uluslararası Havacılık

* Bu ısrarın arkasında Romen basınında ve radyosunda Sabiha Gökçen'e ilişkin yapılan yayınların etkili olduğu söylenebilir. Örneğin, Lö Moman Gazetesi “Sabiha Gökçen” başlığı ile yayınlamış olduğu başyazıda, Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasından sonra havacılığa büyük önem verildiğini, Sabiha Gökçen'in yeni Türk kadınının timsali olduğu ifade edilmiş, yeteneklerinden bahsedilmiştir. Bu konu hakkında bkz.: *Ulus Gazetesi*, 20 Haziran 1938, s.9.

³⁵ Fon Kodu: 030.10. Yer No:59.399.19, s.4.

* Sabiha Gökçen'in Balkan Turu'na ilişkin haberler Anadolu Ajansı tarafından Türk basınına servis edildiğinden, Gökçen'in Bükreş'te yaşamış olduğu kaza dönemin basınında, tarafımızdan taraması yapılan *Ulus*, *Cumhuriyet* ve *Akşam Gazeteleri*'nde yer almamıştır.

³⁶ Fon Kodu: 030.10. Yer No:59.399.19, s.4.

³⁷ *Akşam Gazetesi*, 21 Haziran 1938, s.8.

Federasyonu Temsilcisi, Havacılığı Teşvik Dernekleri temsilcileri, birkaç kez uçak ile Ankara'yı ziyaret etmiş olan Romen havacı Bayan Turnaya ve Türkiye'nin Bükreş Büyükelçiliği memurları katılmışlardır.³⁸

Sabiha Gökçen, turne notlarının beşinci ve son sayfasında Bükreş'ten İstanbul'a hareket edişi ve karşılaştığı zorluklar hakkında bilgiler vermiştir. Gökçen, 21 Haziran 1938 Salı günü saat 11:20'de Bükreş Havaalanı'ndan Yeşilköy'e hareket etmiştir.³⁹ Ancak, uçağının pusulasının bozulması üzerine Sabiha Gökçen, Bükreş'in Kuzeybatısında yer alan Bozau'daki askeri havaalanına inmeye mecbur olduğunu* dile getirmiştir. Burada uzmanlar tarafından derhal kontrol edilen uçağın pusulasının tamamen koptuğunun anlaşıldığını, uçağına başka küçük bir pusulanın takıldığını ifade etmiştir.⁴⁰ Uçağının pusulası takıldıktan sonra Gökçen, Bozau'dan 15:30'da hareket etmiş, iki saat sonra 17:30'da İstanbul'a indiğini* bildirmiştir.

İstanbul'dan ayrılırken Balkan Turu'nun üç günde tamamlanacağını ifade etmesine karşın,⁴¹ Gökçen bu turu toplam olarak beş günde tamamlamıştır. Balkan turnesine ilişkin notlarının sonunda Gökçen, Atatürk tarafından kendisine verilen “*şerefli vazifeyi*” yerine getirdiğini, bundan da mutluluk duyduğunu beyan etmiştir.⁴² Bir anlamda, Gökçen bu görevi yerine getirerek, Mustafa Kemal Atatürk'ü ömrünün son demlerinde sevindirmiş, Türkiye'nin havacılık konusunda geleceğe umutla bakmasını sağlamıştır.

³⁸ Fon Kodu: 030.10. Yer No:59.399.19, s.4.

³⁹ *Cumhuriyet Gazetesi*, 22 Haziran 1938, s.1.

* Sabiha Gökçen'in, Bozau'ya zorunlu iniş yapması, Yeşilköy Havaalanı'nı doldurmuş olan resmi, sivil görevliler ve halka telsiz vasıtasıyla duyurulmuş, endişelenmeye gerek olmadığı beyan edilmiştir. Bu konu hakkında daha geniş bilgi için bkz.: *Akşam Gazetesi*, 22 Haziran 1938, s.1.

⁴⁰ Fon Kodu: 030.10. Yer No:59.399.19, s.5.

* Balkan turunu tamamlayan Sabiha Gökçen, İstanbul-Yeşilköy semalarında görüldüğünde, kendisini Eskişehir'den gelen ve bir süre Yeşilköy'de kaldıktan sonra havalanan 5 uçaktan oluşan bir filo karşılamıştır. Hep birlikte Yeşilköy üzerinde tur attıktan sonra Gökçen'i Cumhurbaşkanı Genel Sekreteri Hasan Rıza Soyak, Başyaver B. Celal, Özel Kalem Müdürü B.Süreyya, İstanbul Vali Vekili Hüdayi Karatapan, İstanbul Komutanı Korgeneral Halis Bıyıktaş, Milletvekillerinden B. Ali Kılıç, B. Salih Bozok, İstanbul Üniversitesi Rektörü Cemil Bilsel, İstanbul Emniyet Müdürü B. Salih Tunç, İstanbul Hava Kurumu Başkanı B. İsmail Hakkı, İstanbul Valiliği, Belediyesi, Bakırköy Belediyesi, CHP İstanbul İl Örgütü adına heyetler, basın mensupları, havacılık okulu öğretmenleri ve öğrencileri ve halk karşılamıştır. *Cumhuriyet Gazetesi*, 22 Haziran 1938, s.1.; *Akşam Gazetesi*, 22 Haziran 1938, s.1,4., *Ulus Gazetesi*, 22 Haziran 1938, s.1.

⁴¹ *Cumhuriyet Gazetesi*, 17 Haziran 1938, s.7.

⁴² Fon Kodu: 030.10. Yer No:59.399.19, s.5.

C- Sabiha Gökçen'in Balkan Turne Notları

Başvekâlet Yüksek Makamına

1 Temmuz 1938

Aldığım emir üzerine Balkanlarda bir turne yapmak üzere, 16 Haziran 1938 Perşembe günü saat yedi buçukta Valti tayyaresile Yeşilköyden hareket ettim. 150 kilometre kadar yol aldıktan sora*, çok fena bir hava ile karşılaştım. Yolumdan dönmek ve çizdiğim rotadan ayrılmamak için önüme çıkan bulut içine daldım. Burada bir müddet kör uçuş yaptıktan sonra fırtına bulutuna tesadüf ettiğimden, istikametimi değiştirmeye mecbur oldum ve Edremite mecburî iniş yaptım. Bu mecburi inişte tayyaremde hiçbir arıza olmadı. Edremitte İzmir rotasını aldım ve bir saatte Atina üzerine geldim. Atina üzerinde bir kaç tur yaptıktan sora, saat 11:25'te Totoi meydanına muvaffakiyetle indim. Meydanda çok iyi ve samimi karşılandım. Karşılایıcılar arasında, Türkiye Elçisi Ruşen Eşref Üneydın ve Türkiye Başkonsolosu ile Elçilik ve Konsolosluk erkânı, Yunan Başvekili namına bir Hariciye memuru, Hava Nazırı namına bir mümessil, Atina Belediye Reisi, Türk-Yunan Ticaret Ofisi Reisi, Balkan Cemiyeti Reisi ve tayyare zabıtlarından mürekkep kesif bir kalabalık vardı. Oradan Askeri Tayyare Mektebine gidildi. Bunu müteakip te, Elçimizle beraber, Yunan Başvekili tarafından kabul edildim. Aero Kulüpteki kabul resmi de pek parlak oldu. Burada Hava Nezareti erkânile tanıştım.

O gün akşama doğru, Yunan Başvekili General Metaksas'ın refikası tarafından Kifisyada bir çay ziyafeti verildi. Akşamı da, Elçimiz Bay Ruşen Eşref Üneydın ve refikası tarafından Elçilikte, yirmi dört kişilik bir ziyafet verildi. Bu ziyafette, Hariciye Müsteşarı, Havaerkânıharbiye Reisi, Atina Umumî Valisi, Matbuat ve Turizm Müsteşarları ve Tayyare Cemiyeti Reisi ile Balkan Devletleri (Sayfa:2) Elçileri vardı. Atinada her yerde bana karşı büyük bir hüsnü kabul gösterildi.

17 Haziran 1938 Cuma günü, saat on biri yirmi geçe aynı merasimle uğurlanarak Totoi 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 Atatürk'ün evlerini ziyaret ettikten sora, Sofya'ya hareket ettim. Selâniğe inerken ve oradan uçarken Konsolosluğumuz erkânı, mahalli memurin, tayyareciler ve halk tarafından hakkımda hararetli tezahürat yapıldı.

* Metinde “sonra” kelimesi “sora” şeklinde yazılmıştır. O dönemin söyleniş biçiminden kaynaklanmış olmalıdır.

Selânikle Sofya arasında hava çok bulutlu idi. Buna rağmen yolumu hiç şamadan, bir saat on dakikada Sofya'ya vardım ve 17:15'te yere indim. Tayyare istasyonunda, Bulgar Hükümeti namına Protokol Umumî Müdürü, Şehir namına Belediye Reis Muavini ve tayyare zabitleriyle Türkiye Elçisi Şevki Berker ve Elçilik memurları tarafından karşılandım. Meydandan şehre geldikten sonra, Saraya giderek defteri mahsusı imzaladım ve Elçiliğimizde verilen çay ziyafetinde bulundum. Ziyafette bazı Nazırlar, Saray Nazırı, Mebuslar, Elçiler ve Ataşemiliterler, Genelkurmay Reisi, Komutanlar, tayyare subayları, matbuat mümessilleri vardı. Geceyi Sofya'da, Elçilikte geçirdim.

18 Haziran 1938 Cumartesi günü, saat dokuz çeyrek geçe Sofya'dan Belgrat'a hareket ettim seyir esnasında hava çok bulutlu idi. Tayyaremde bir arıza olmadı. Bir buçuk saatte Belgrat üzerine geldim. Yugoslav avcı teyyarelerinden mürekkebi bir filo beni istikbale çıkmıştı. Şehir üzerinde bir devir yaptıktan sonra, saat 10:45'te Zemun'daki askerî tayyare meydanına indim. Meydanda, (**Sayfa:3**) Türkiye Elçisi Haydar Aktay ve refikasile Elçilik erkânı, Yunan ve Romen Elçileri, Yugoslavya Hariciye Nazırı namına Teşrifat Müdür Muavini, askerî ve sivil hava teşkilatları mümessilleri, Yugoslav ilk kadın teyyarecisi ve güzide bir halk kitlesi tarafından samimiyet ve hararetle karşılandım. Askerî bando Türk ve Yugoslav milli 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 tertip edildi. Yemekte, Harbiye ve Bahriye Nazırı General Mariç, Hariciye Nazır Muavini, Yunan, Romen ve Bulgar Sefirleri, suarede de, bir çok Yugoslav Hava, Kara ve Deniz yüksek erkânile, Ataşemiliterler, Hava Ataşeleri, Balkan Sefaretleri erkânı bulundu. Belgrat'ta bana Beyaz Kartal nişanı ile askerî tayyare pilotu brövesi ve bir de madalya verilmiştir.

19 Haziran 1938 Pazar günü, saat 12'de, aynı meydandan Bükreş'e müteveccihen uçtum. İstikbalde bulunanların cümlesi teşyide de hazırды. Hareketimden evvel, yine Türk ve Yugoslav millî marşları çalındı. Belgrat'ta yapılan tezahürat, her yerdekenden üstün ve canlı idi.

Belgratla Bükreş arasında hava, kısmen iyi ve kısmen de- bilhassa Karpatlar üzerinde- çok bulutlu idi. Bir saat on beş dakikada Bükreş'e vasıl oldum ve Benisa sivil teyyare meydanına indim. Hava istasyonunda, Elçimiz Tanrıöver ile Elçilik memurları, bana refakate memur edilen Prenses Marina Stirben, Hava ve Deniz Nezareti Kâtibi Umumisi, İstasyon Kumandanı, Enternasyonel Hava Federasyonu Kâtibi Umumisi, Hava (**Sayfa:4**) Mitingini tertip eden cemiyet mümessilleri, matbuat mümessilleri, sivil tayyarecilik dairesi reisi, erkek ve kadın askerî ve sivil tayyareciler ve büyük

bir halk kitlesi tarafından samimî dostluk tezahüratlarile karşılandım. O gün saat 14'te, aynı meydanda beynelmilel tayyare mitingi başladı. Bu mitingde benimde uçmamı ısrarla istediler. Müsabakaya dahil olarak değil, yalnız orada bulunan halkı selamlamak için bir uçuş yaptım. İnişte tayyarenin iniş takımı kazaen kırıldı. 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, meydanı dolduran halkın üzerine gitmesi suretile elim bir kazanın vukuuna mâni olmak için sıkı bir frenle tayyareyi aksi tarafa çevirmek istedim ve bunda muvaffak oldum. Fakat, aynı zamanda, iniş takımı, çok yumuşak olan toprağa gömülerek kırıldı. Orada hazır bulunan mütehassıslar hareketimin, o vaziyet ve şerait içinde, en doğru ve musib tedbir olduğunu 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, birkaç defa tayyare ile Ankara'yı ziyaret eden Romen tayyarecisi Bayan Turnaya ve Elçilik memurları bulunmuştur.

(Sayfa:5) 21 Haziran 1938 Salı günü, saat on bir buçukta, aynı merasim ve tezahüratla teşyi edilmek suretile, Bükreş'ten İstanbul'a hareket ettim. Tayyarenin pusulasının bozuk olması yüzünden yolu kaybederek Bükreş'in şimali şarkisinde bulunan Bozau'daki askeri tayyare meydanına inmeğe mecbur oldum. Burada mütehassıslar tarafından derhal kontrol edilen pusulanın temamlile kırılmış olduğu anlaşıldı. Tayyareme başka ufak bir pusula takıldı. Bozau'dan 15:30'da uçtum ve iki saat sora, 17:30'da Yeşilköy'e indim.

Bu suretle, bana verilmiş olan şerefli vazifeyi ifa etmiş olduğumu saygılarımla arz ederim.

Sabiha GÖKÇEN

KAYNAKLAR**A- Arşiv Belgeleri**

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA), Fon Kodu: 030.10. Yer No:59.399.19.1-5.

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA), Fon Kodu: 030.18.01.01. Yer No: 016.64.24.

B- Kitaplar, Gazeteler Ve Makaleler

“Atatürk’ten Elen Milletine Selam”, *Ulus Gazetesi*, 18 Haziran 1938, s.1.

ADIGÜZEL, M. Bahattin, *Gökteki Venüs, E. Ali Yıldız*, Türk Hava Kurumu Kültür Yayınları, Ankara 2004.

Akşam Gazetesi.

Atatürkçülük, Atatürk’ün Görüş ve Direktifleri, (Haz.: Genelkurmay Başkanlığı), Birinci Kitap, Ankara 1983.

BARLAS, Dilek, “Türkiye’nin 1930’lardaki Balkan Politikası”, *Çağdaş Türk Diplomasisi, 200 Yıllık Süreç*, TTK Yayını, Ankara 1999.

Cumhuriyet Gazetesi.

DOĞRAMACI, Emel, “Atatürk ve Kadın Hakları”, *Atatürkçü Düşünce El Kitabı I*, ATAM Yayını, Ankara 2004.

GÖKÇEN, Sabiha, *Atatürk’le Bir Ömür*, (Haz.: Oktay Verel), Altın Kitaplar, İstanbul 2007.

GÜLER, Ali, *Dünden Bugüne Yunan-Rum Terörü*, Ocak Yayınları, Ankara 1999.

HAYTOĞLU, Ercan, “Cumhuriyetin İlk Yıllarında Uçak Yapım Politikası ve Uçak Şirketi (TOMTAŞ)”, *VI. Uluslararası Atatürk Sempozyumu, (12-16 Kasım 2007, Ankara), Bildiriler, Cilt:1*, ATAM Yayını, Ankara 2010.

ORAN, Baskın, (Edt.), *Türk Dış Politikası, Kurtuluş Savaşı’ndan Bu Güne Olgular, Belgeler, Yorumlar, Cilt:1*, İletişim Yayınları, Ankara 2001.

ÖREROĞLU, Mert, *Cumhuriyet Döneminde Türk Sanayinin Kuruluşu ve Nazilli Basma Fabrikası*, (Haz.: Erhan Palabıyık), Teknord Yayını, Ankara 2004.

ŞIVGIN, Hale, “Atatürk ve Türk Kadın Hakları”, *Atatürkçü Düşünce El Kitabı II*, ATAM Yayını, Ankara 2005.

TAYHANİ, İhsan, *Atatürk’ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayii 1923-1950*, Türk Hava Kurumu Kültür Yayınları No:1, Ankara 2001.

Ulus Gazetesi.

YALÇIN, Durmuş ve diğ., *Türkiye Cumhuriyeti Tarihi-II*, ATAM Yayını, Ankara 2008.

Ekler

Başvekâlet Yüksek Makamına 52 1 Temmuz 1938.

F. C.
BAŞBAKANLIK
CUMHURİYET ARŞİVİ

Aldığım emir üzerine Balkanlarda bir turne yapmak üzere,
16 Haziran 1938 Perşembe günü saat yedi buçukta Valti
tayyaresile Yeşilköyden hareket ettim . 150 kilometre kadar
yol aldıktan sora, çok fena bir hava ile karşılaştım . Yolumdan
dönmek ve çizdiğim rotadan ayrılmamak için önüme çıkan bulut
içine daldım . Burada bir müddet kör uçuş yaptıktan sora fırtına
bulutuna tesadüf ettiğinden, istikametimi değiştirmeye mecbur
oldum ve Edremitte mecburî bir iniş yaptım . Bu mecburî inişte
tayyaremde hiç bir arıza olmadı . Edremitte İzmir rotasını alarak
İzmir üzerine uçtum . İzmirden de Atina rotasını aldım ve bir
saatte Atina üzerine geldim . Atina üzerinde bir kaç tur yaptıktan
sora, saat 11:25 te Totoi meydanına muvaffakiyetle indim .
Meydanda çok iyi ve samimî karşılandım . Karşılایıcılar arasında,
Türkiye Elçisi Ruşen Eşref Ünaydın ve Türkiye Başkonsolosu ile
Elçilik ve Konsolosluk erkânı, Yunan Başvekili namına bir Hariciye
memuru, Hava Nazarı namına bir mümessil, Atina Belediye Reisi,
Türk-Yunan Ticaret Ofisi Reisi, Balkan Cemiyeti Reisi, ve tayyare
zabitlerinden mürekkep kesif bir kalabalık vardı . Oradan Askerî
Tayyare Mektebine gidildi . Bunu müteakip te, Elçimizle beraber,
Yunan Başvekili tarafından kabul edildim . Aero Kulüpteki kabul
resmi de pek parlak oldu . Burada Hava Nezareti erkânile tanıştım .
O gün akşama doğru, Yunan Başvekili General Metaksasın
refikası tarafından Kifisyada bir çay ziyafeti verildi . Akşamı da,
Elçimiz Bay Ruşen Eşref Ünaydın ve refikası tarafından Elçilikte,
yirmi dört kişilik bir ziyafet verildi . Bu ziyafette, Hariciye
Müsteşarı, Hava Erkânıharbiye Reisi, Atina Umumi Valisi, Matbuat ve
Turizm Müsteşarları ve Tayyare Cemiyeti Reisi ile Balkan Devletleri

-5-

030	10		52	33	19
-----	----	--	----	----	----

1

- 2 -



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

17 Haziran 1938 Cuma günü, saat onbiri yirmi geçe aynı merasimle uğurlanarak Totoi 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 Konsolosluğumuz erkânı, mahallî memurin, tayyareciler ve halk tarafından hakkımda hararetli tezahürat yapıldı .

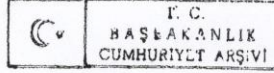
Selânikle Sofya arasında hava çok bulutlu idi . Buna rağmen yolumu hiç şaşmadan, bir saat on dakikada Sofyaya vardım ve 17:15 te yere indim . Tayyare İstasyonunda, Bulgar Hükümeti namına Protokol Umumi Müdürü, Şehir namına Belediye Reis Muavini ve tayyare zabitleriyle Türkiye Elçisi Şevki Berker ve Elçilik memurları tarafından karşılandım . Meydandan şehre geldikten sora, Saraya giderek defteri mahsusı imzaladım ve Elçiliğimizde verilen çay ziyafetinde bulundum . Ziyafette bazı Nazırlar, Saray Nazırı, Mebuslar, Elçiler ve Ataşemiliterler, Genelkurmay Reisi, Komutanlar, tayyare subayları, matbuat mümessilleri vardı . Geceyi Sofyada, Elçilikte geçirdim .

18 Haziran 1938 Cumartesi günü, saat dokuzu 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 çıkmıştı . Şehir üzerinde bir devir yaptıktan sora, saat 10:45 te Zemundaki askerî tayyare meydanına indim . Meydanda,

030	10			59	399	19
-----	----	--	--	----	-----	----

2

- 3 -



Türkiye Elçisi Haydar Aktay ve refikasile Elçilik erkânı, Yunan ve Romen Elçileri, Yugoslavya Hariciye Nazırı namına Tâşrifat Müdür Muavini, askerî ve sivil hava teşkilatları mümessilleri, Yugoslav ilk kadın tayyarecisi ve güzide bir halk kitlesi tarafından samimiyet ve hararetle karşılandım . 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, Ataşemiliterler, Hava Ataşeleri, Balkan Sefaretleri erkânı bulundu. Belgratta bana Beyaz Kartal nişanı ile askerî tayyare pilotu brövesi ve bir de madalya verilmiştir .

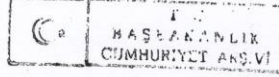
19 Haziran 1938 Pazar günü, saat 12 de, aynı meydandan Bükreşe müteveccihen uçtum . İstikbalde bulunanların cümlesi teşeyide de hazırды . Hareketimden evvel, yine Türk ve Yugoslav millî marşları çalındı . Belgratta yapılan tezahürat, her yerdekinden üstün ve canlı idi .

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

650	10		59	399	19
-----	----	--	----	-----	----

- 4 -



Mitingini tertib eden cemiyet mümessilleri, matbuat mümessilleri, sivil tayyarecilik dairesi reisi, erkek ve kadın askerî ve sivil tayyareciler ve büyük bir halk kitlesi tarafından samimî dostluk tezahürleriyle karşılandım . O gün saat 14 te, aynı meydanda beynelmilel tayyare mitingi başladı . Bu mitingde benim de uçmamı ısrarla istediler . Müsabakaya dahil olarak değil, yalnız orada bulunan halkı selamlamak için bir uçuş yaptım . İnişte tayyarenin iniş takımı kazaen 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 .

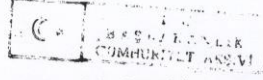
İnerken tayyarenin, meydana dolduran halkın üzerine gitmesi suretile elim bir kazanın vukuuna mâni olmak için sıkı bir frenle tayyareyi aksi tarafa çevirmek istedim ve bunda muvaffak oldum . Fakat, aynı zamanda, iniş takımı, çok yumuşak olan toprağa gömülerek kırıldı . Orada hazır bulunan mütehassıslar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

666	10			59	399	19
-----	----	--	--	----	-----	----

4

- 5 -



21 Haziran 1938 Salı günü, saat onbir buçukta, aynı merasim ve tezahüratla teşyi edilmek suretile, Bükreşten İstanbula hareket ettim . Tayyarenin pusulasının bozuk olması yüzünden yolu kaybederek Bükreşin şimali şarkisinde bulunan Bozau'daki askeri tayyare meydanına inmeğe mecbur oldum . Burada müttehassıslar tarafından derhal kontrol edilen pusulanın temamlle kırılmış olduğu anlaşıldı . Tayyareme başka ufak bir pusula takıldı . Bozau'dan 15:30 da uçtum ve iki saat sora, 17:30 da Yeşilköye indim .

Bu suretle, bana verilmiş olan şerefli vazifeyi ifa etmiş olduğumu saygılarımla arz ederim .

S. Gökçen

H. Hüseyin
8.10.1938

630	10		59	399	19
-----	----	--	----	-----	----

5
4-7-978 967

