

Sabiha Gökçen (Esiner) (1913 – 2001)

Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk kadın askerî pilotu.

Sabiha Gökçen, 1913'te Bursa'da dünyaya geldi. Babası Vilayet Başkâtibi Mustafa İzzet Bey annesi ise Hayriye Hanım'dır. Anne ve babasını küçük yaşta kaybeden ve ağabeyi tarafından büyütülen Sabiha'yı, Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk, 22 Eylül-8 Ekim 1925 tarihleri arasında gerçekleştirdiği Bursa gezisi sırasında manevi evlat edindi. Bundan sonra yaşamı değişen Sabiha, ilköğretimi Çankaya İlkokulu'nda tamamladıktan sonra orta ve lise öğretimine İstanbul'da, Arnavutköy Kız Koleji ve Üsküdar Amerikan Kız Kolejinde devam etti. Bu sırada rahatsızlandı ve öğrenimine ara vermek zorunda kaldı. Önce Heybeliada'da sonra da Viyana'da tedavi gördü. Fransızcasını geliştirmek için bir süre Paris'te bulundu.



1934'te Soyadı Kanunu'nun kabul edilmesi üzerine Atatürk kendisine Gökçen soyadını verdi. Bu olayı Sabiha Gökçen şu şekilde anlatmaktadır:

“Yıl 1934, ... Atatürk her gece sofrasında bir dostuna, yakınına soyadı bulup veriyordu. O gece sıra bana gelmişti. Atatürk, ‘Söyle bakalım Sabiha, senin soyadın ne olsun’ dedi. Herkes yüzüme bakıyordu. ‘Siz ne emrederseniz o olsun efendim’ diye kekeledim, heyecanlanmışım. Aklımdan binbir şey geçiyordu ama bunların hiçbirini söylemeye cesaret edemedim. Atatürk bir süre düşündükten sonra, ‘Sana Atatürk kızı soyadını vermek isterdim ama’ dedi... Eline bir kâğıt alıp şunu yazdı: Gökçen. O gecedan sonra Sabiha Gökçen oldum... Tabii o yıllarda ben henüz havacılığa başlamadığım gibi havacı olmayı da aklımdan geçirmemişim. Bana Sabiha demiyorlar, Gökçen diyorlardı. Çok kimse bu soyadını havacılığa başladıktan sonra aldığımı düşünüyor. Oysa Ata'nın Gökçen soyadını bana vermesinden sonra göklerle buluşup havacılığa başladım.”

Atatürk manevi evlatlarını; sosyal, ekonomik ve siyasi yaşamdan soyutlanmış olan Türk kadınına örnek olarak yetiştirmek istiyordu. Çünkü eski Türklere kadın erkekten daha arka planda değildi ve yaşamın her alanında erkeğin yanında yer alıyordu. Yani toplumda kadın ve erkek arasında eşitsizlik yoktu. Ama Türklere zaman içinde farklı kültürlerle karşılaşmaya başladılar. Özellikle de Arap, Fars ve Bizans kültürlerinin etkisiyle bu eşitlik, kadının aleyhine olacak şekilde bozuldu. Cumhuriyet Türkiye'sinin hedeflerinden birisi de öz kültür öğelerine ulaşmaktı. Türklerin öz kültürüne aykırı bir şekilde gerçekleşmiş olan kadın erkek eşitsizliğine son vermek yolunda politikalar üretildi ve uygulama alanına konuldu. Bu konuda halka sunulan rol modellerden birisi de Atatürk'ün manevi kızı Sabiha Gökçen oldu. Gökçen, özellikle kadınlar için ulaşılamaz bir amaç olarak görünen havacılık sektöründe örnek olacaktı. Türklerin astronomiye olan ilgileri ve özgürlüğe olan tutkuları, tarihî olaylarla sabitti ve havacılık alanına gösterdikleri sevgi, temel özellikleri arasında yer alıyordu. Cumhuriyet Dönemi'nde havacılık faaliyetleri bu alana ilgi duyan kadınlar için de gerçekleştirilebilir hâle gelmişti. Bunlar arasında Gökçen de yer alıyordu. Mustafa Kemal Atatürk manevi kızının havacılığa olan ilgisini keşfetti ve onu bu yolda cesaretlendirdi. Böylece diğer Türk kadınları gibi Gökçen'in de

hayallerini gerçekleştirmesinin önü açılmış oldu.

Havacılık alanında çok başarılı olacak ve dünyanın ilk kadın savaş pilotu olarak tarihe geçecekti. Atatürk Dönemi Türkiye'sinde savaşa hazır olma politikasının temel amacı barışı korumaktı. Barışı korumak için her an savaşa hazır olmak Cumhuriyet rejiminin temel stratejilerinden biriydi. Sabiha Gökçen'in savaş pilotu olması da aynı politik hedefe yönelikti. Nitekim Gökçen, "Planör Öğretmeni" ünvanını aldığı Koktebel Yüksek Planör Okulunun mezuniyet töreninde "... Gelecekte barış içinde bir dünyada, havacılığı savaşın dışında ve insanlığın daha büyük hizmetlerinde görmek umudu ile saygılar sunarım." diyerek konuşmasını tamamlamıştı.

İster gelişmiş olan devletler için olsun, isterse gelişmekte olan devletler için olsun, modern havacılık, yeni buluşla birlikte gelişmeye başlayan bir alandı. 1900'lerde Avrupa ve Amerika'da uçmaya ve uçağa karşı olan ilginin artarak devam etmesinin bir sonucu olarak Amerikalı bisiklet üreticisi Wilbur ve Orville Wright kardeşler, Flyer I adını koydukları ilk motorlu uçaklarıyla, 17 Aralık 1903'te 12 saniye süreyle havada kalmayı başardılar. Bu başarı onların, modern havacılık tarihinde seçkin bir yere sahip olmalarını sağladı. Bu tarihten 6 yıl sonra 1909 yılında Amerika, ilk askerî uçağa sahip olan ülke oldu.

Osmanlı Devleti bu yeni buluşa ilgisiz kalmadı. Meşrutiyet rejimi tarafından ilk askerî uçağın göklerle buluşmasından kısa süre sonra 1910 yılında, modern havacılık alanında çalışmalara başlandı. Bu bağlamda incelemelerde bulunmak ve pilotaj eğitimi almaları amacıyla Avrupa'ya subaylar gönderildi. Olayın önemi kısa sürede anlaşılıyordu. Bu sürecin ivme kazanmasında Türk subaylarının Trablusgarp Savaşı'nda kullanılan İtalyan hava gücünden etkilenmiş ve hava gücünün savaşlardaki önemini yaşayarak görmüş olmaları da etkili oldu. Daha önce Enver Paşa'nın Almanya'da, Fethi Bey'in de Fransa'daki havacılık hakkında hazırladıkları raporlardaki önerileri de dikkate alan Mahmut Şevket Paşa, Kurmay Yüzbaşı Süreyya Bey'i İstanbul'da bir tayyare istasyonu ve mektebi kurmak için gerekli çalışmaları yapmakla görevlendirdi. 1 Haziran 1911'de ise hava örgütü Harbiye Bakanlığı Fen Kıtaları ve Müstahkem Mevkiler Genel Müfettişliğinin 2. Şubesine bağlı Hava Komisyonu kuruldu. Böylece modern Türk havacılığının temeli atılmış oldu. Hava Okulu, 3 Temmuz 1912'de Yeşilköy'de açıldı. Bu okulda yetişen Türk pilotları, ilk olarak Balkan Savaşı'nda görev aldılar. Birinci Dünya Savaşı'nda ise Çanakkale, Filistin, Irak ve Kafkasya'da savaştılar. Osmanlı Dönemi'nde askerî havacılık alanında gelişmeler yaşandı. Cumhuriyet Dönemi'nde ise askerî havacılığın yanında sivil havacılık da büyük gelişme gösterecekti. İşte Sabiha Gökçen de ilk olarak havacılık deneyimini sivil havacılık alanında kurulan Türkkuşunda gerçekleştirecekti.

Birçok alanda olduğu gibi Türk havacılığı alanında da büyük gelişmeler, Atatürk Dönemi'nde gerçekleştirildi. Millî Müdafaa Vekâletinin 13 Haziran 1920 tarihli emri ile Harbiye Dairesine bağlı Kuvâ-yi Havaiye Şubesi oluşturuldu. Millî Mücadele Dönemi'nde Türk havacıları, Türkiye Büyük Millet Meclisi ordusuna katılmaya başladılar. Bu süreçte hava gücü yetersizdi. Her türlü yokluk ve engellere karşı, Türk pilotlar keşif yapmak, düşman hava saldırılarını ve keşiflerini önlemek gibi çeşitli görevleri yerine getirdiler ve Türk Kurtuluş Savaşı'na önemli katkılarda bulundular. Ülke savunmasında ve geleceğinde havacılığın önemine inanan Mustafa Kemal Paşa, "Tayyareciler, şunu unutmayalım ki, yarının en büyük tehlikesi, göklerden gelecektir." diyordu. Bu inançla, İzmir'in kurtuluşundan hemen sonra bu yolda hummalı bir çalışma içine girildi ve hava kuvvetinin güçlenmesi için devletin elindeki bütün olanaklar seferber edildi.

Bu gelişmeleri takip eden süreçte 1923 yılında havacılık alanındaki gelişmeleri incelemek üzere Albay Muzaffer Ergüder başkanlığında bir kurul oluşturularak Avrupa'ya gönderildi. Bu bağlamda çeşitli anlaşmalar imzalandı. Gaziemir'de Hava Okulu, yeniden açıldı ve pilot yetiştirilmeye başlandı. Ayrıca Harp Akademisinin son sınıf

öğrencilerine 15'er günlük kurslar verilmeye başlandı. 1925 yılında İzmir'deki iki uçak bölüğü, Eskişehir'e taşındı. Böylece Eskişehir Tayyare İstasyonu oluşturuldu ve Hava Okulu Eskişehir'de yeniden kuruldu. 1 Kasım 1924 tarihinde yaptığı Meclis açılış konuşmasında "Yurt savunmasından söz ederken askerî alanda önemli ve etkin bir nitelik taşıyan Hava Kuvvetlerine, büyük meclisin özellikle ilgisini ve dikkatini çekerim." diyen Mustafa Kemal Paşa, daha Trablusgarp Savaşı (1911) sürecinde, çok da uzak olmayan bir gelecekte, Türkiye'nin büyük bir hava filosuna sahip olması gerektiği inancını taşıyordu. Birinci Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşı yıllarında Türkiye, yeterli hava gücüne sahip değildi. Her iki savaşta da bu alanda ciddi sıkıntılar yaşanmıştı. Söz konusu olumsuzluklar ve hava egemenliğinin, savaşların sonucunu belirleyen çok önemli faktörler arasında yer alması, bu alanda yeniden yapılanmayı yaşamsal bir durum hâline getirdi.

Bu noktadan hareket eden Mustafa Kemal Paşa'nın öncülüğünde 16 Şubat 1925'te Türk Tayyare Cemiyeti kuruldu. Cemiyet çalışmalarına Birinci Büyük Kongrenin açılışıyla başladı. Açılış konuşmasını İsmet Paşa yaptı. Cemiyetin Genel Başkanlığına Rize Milletvekili Fuat Bey (Bulca) seçildi. Kurucu Heyet, çalışmalarına 18 Ekim 1925 tarihine kadar devam etti. Atatürk Dönemi'nde altı büyük kongre yapıldı. Bu Dönem boyunca Fuat Bey Genel Başkanlık görevinde kaldı.

Atatürk, Türk Tayyare Cemiyetinin kurulmasını sağlayarak Türk ulusunun güvenliğini sağlayacak projelerinden bir diğerini daha gerçekleştirmiş oldu. Bu kuruluş, kısa sürede halkın büyük güvenini kazandı ve en küçük yerleşim yerlerinden büyük kentlere kadar Türk halkı, Cemiyeti maddi ve manevi olarak desteklemeye başladı. Yapılan bağışlarla alınan uçaklar, isim koyma şenlikleri yapılarak Türk Tayyare Cemiyetine bağışlanıyordu. Uçak alımları konusunda halk seferber olmuştu.

Sabiha Gökçen, Atatürk'ün havacılık hakkındaki düşüncelerini:

"Havacılık en büyük tutkularından, ideallerinden biri hâlini almıştı. Havacılıkla ilgili bütün yabancı yayınları izliyor bu konudaki gelişmeleri gün geçirmeden Türkiye'de de uygulama alanına sokmaya çalışıyordu. Bundan sonra insanlığın hizmetine girecek en büyük gelişmelerin havacılık alanında olacağına inanıyordu. Ona göre 'hatta gün gelecek insanoğlu uzaya gidecekti.' İşte bu çağdaş savaşlarda göklerde üstün olan uluslar tarafından kazanılacaktı... Ama uygar ve çağdaş Türkiye'nin bu aşamayı başarması gelecek yönünden şarttı..."

şeklinde dile getirmekteydi.

Cemiyetin kurulduğu yıl olan 1925'te Meclis açılış konuşmasında Atatürk, "Efendiler: Milletimizin ülke savunmasına gösterdiği özel ilgiye şükran borçluyuz. Vatandaşların kendi teşebbüsleriyle meydana getirdikleri Tayyare Cemiyeti az zamanda verdiği semerelerle geniş bir gelişme umut ettirmektedir." demektedir. Bu konuşmada belirtildiği üzere kuruluşundan itibaren Cemiyete halk büyük ilgi göstermekteydi. Bu ilgi sonucunda Türkiye genelinde 500'ün üzerinde Türk Tayyare Cemiyeti Şubesi açılmıştı. Mustafa Kemal Atatürk, havacılık faaliyetleriyle yakından ilgilenmekteydi.

Ayrıca kadınların her alanda olduğu gibi havacılık alanında da var olmalarının ülkenin yükselişine büyük katkı sağlayacağına inanıyordu. Bu durum, dünya ülkeleri arasında Türkiye'ye seçkin bir konum kazandıracaktı. Manevi kızı Sabiha Gökçen'i, havacılık alanında eğitim görmesi için cesaretlendirmesi ve desteklemesi de bu bağlamda ayrı bir önem taşımaktaydı. Atatürk'ün havacılık alanında uyguladığı politikalar, yurtdışı havacılık coşkusu yarattı ve havacılık tutkusu, Türk gençleri arasında hızla yayıldı.

Diğer tarafta 24 Mayıs 1935'te yapılan 6. Kongrede Türk Tayyare Cemiyetinin adı, Kurumun etkinlik alanlarının tamamını kapsayacak şekilde Türk Hava Kurumu olarak değiştirildi. Havacılık alanındaki büyük projelerden birisi de

Türkkuşunun kurulması ve Türkkuşu Genel Müdürlüğünün 3 Mayıs 1935'te, Mustafa Kemal Atatürk tarafından açılmasıyla gerçekleşti. Pilot yetiştirecek olan söz konusu Kurumun kuruluşunu, gençler büyük bir sevinçle karşıladı. Bu sayede yurt genelinde havacılık etkinlikleri büyük bir hız kazandı. Bu açılış Cemiyet Nizamnamesinde:

“Türk Ulusunu Kanatları Altında Tutan Büyük Kartal, Atatürk Ve Yüce Başkanımız İsmet İnönü, Türkkuşunu Değerli Söylevleriyle Açarak 3 Mayıs Tarihini Unutulmaz Bir Gün Yapmışlardır. 18 Yaşından 35'e Kadar Kadın, Erkek Bütün Türk Gençlerine Planör Uçuşunu Ve Paraşütle Atlamayı Öğretecek Olan Türkkuşu Ankara Şubesi'nin Bugün 200 Üyesi Vardır.”

şeklinde yer buldu.

Türkkuşunun Etimesgut Hava Alanında yapılan açılış töreninde Atatürk yaptığı konuşmada:

“Bizim dünyamız bilirsiniz, topraktan, sudan, havadan oluşmuştur. Hayatın esas unsurları bunlar değil midir? Bu unsurlardan birinin eksikliği, yalnız eksikliği değil sadece bozulması hayatı imkânsız kılar. Cumhuriyet Hükümeti havacılığı bütün milletin işi yapmak kararındadır. Türk çocuğu her işte olduğu gibi havacılıkta da en yüksek düzeyde gökte seni bekleyen yerini az zamanda dolduracaksın, bundan gerçek dostlarımız sevinecek Türk milleti mutlu olacaktır.”

diyordu.

Türk Hava Kurumu tarafından 10 Temmuz 1936 yılında İnönü'de Planör Kampı kuruldu. 1937 yılında Etimesgut Uçak Fabrikası'nın kurulmasıyla birlikte birçok etkinliği de devam ettiren Türk Hava Kurumu, Ortadoğu'nun en güçlü kuruluşu olmasının yanı sıra dünyanın da önde gelen kuruluşları arasında yerini alacaktı. Türkkuşunun daha fazla gence hizmet verebilmesi amacıyla 1937 yılında Ankara ve İzmir'de birer paraşüt kulesi açıldı.

Bu gençlerden birisi de Atatürk'ün manevi kızı Sabiha Gökçen olacaktır. Sabiha Gökçen, 1935'te Türkkuşunun açılış töreninde yapılan planör gösterilerinden etkilenerek havacılığa ilgi duydu. Olay şu şekilde gelişti: Türkkuşunun açılışında Atatürk, “Gökçen, görüyorum çok heyecanlandın sen bu gösterilerde... Nasıl, sen de böyle havalarda süzülebilir, paraşütle atlayabilir misin bakalım?” dedi. Sabiha Gökçen'in, “... Onların yerinde olmak isterdim...” cevabı üzerine de “cesaretini beğendim...” dedi ve Türk Hava Kurumu Genel Başkanı Fuat Bulca'ya “Fuat Bey, Bizim Gökçen de çalışmalara katılmak istiyor.” diyerek kaydını yaptırdı. Sabiha Gökçen, 4 Mayıs'ta çalışmalara başladı. Böylece Gökçen, ilk kız öğrenci olarak 1935 yılında Türk Hava Kurumunun Türk Kuşu Sivil Havacılık Okuluna girmiş oldu.

Burada paraşüt ve planörcülük eğitimi gören Gökçen, A ve B brövelerini aldı. Sonra yedi erkek öğrenciyle birlikte eğitim için 10 Temmuz 1935 tarihinde Kırım'da bulunan Koktebel'e gitmek üzere yola çıktı. 12 Temmuz'da Odesa'ya ulaştılar. Buradan sırasıyla Sivastopol, Yalta, Feodosia'ya geldiler ve oradan otobüsle Koktebel'e ulaştılar. Ruslar okulun kapısına Türkçe “Hoş Geldiniz” pankartı asmışlar ve direğe de Türk Bayrağı çekmişlerdi. Bu Türk öğrencileri onurlandıran ve mutlu eden bir karşılama oldu.

Gökçen, altı aylık yüksek planörcülük eğitimini Koktebel Yüksek Planör Okulunda tamamladı. Motorlu uçakla ilk defa 25 Şubat 1936'da uçtu. Sabiha Gökçen, uçuşlarından birini de Türkkuşu etkinlikleri çerçevesinde İstanbul'dan Bursa'ya uçarak gerçekleştirdi. Havacılıktaki yeteneğini birçok başarılı uçuşuyla ispatlayan Sabiha Gökçen, 7 Haziran 1936'da saat 16.20'de Yeşilköy Tayyare Karargâhından kalkarak Yalova üstünde bir gezinti yaptıktan sonra 35 dakikada Bursa'ya ulaştı.

Kendisini karşılamaya gelen Bursa Valisi, Orgeneral Fahrettin Altay, Belediye Başkanı ve Cumhuriyet Halk Partisi ileri gelenleri, çok sayıda öğrencinin beğeni dolu bakışları önünde ustaca devirlerle ve büyük bir başarıyla yere iniş yaptı. Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk'ün de onurlandırdığı törende, Bursa Belediye Başkanı, şehir adına Sabiha Gökçen'e bir buket ve bir ipekli kumaş, Türkkuşu öğrencisi de bir buket sundu. Gökçen, uçaktan inmeden önce alanda bulunanların genel arzusu üzerine tekrar havalandırılarak çocukluğunun geçtiği Yeşil Bursa üstünde bir gezinti daha yaptı ve Uludağ'ı dolaşarak meydana indi.

Genç kadın havacının büyük bir cesaret ve özgüvenle yaptığı bu başarılı uçuş, meydana hazır bulunanlar tarafından defalarca alkışlandı. Gökçen'in, uçuş eğitiminde gösterdiği başarılarından dolayı Atatürk, manevi kızına

“Beni çok mutlu ettin... Şimdi artık senin için planladığım şeyi açıklayabilirim... Belki de dünyada ilk askerî kadın pilot olacaksın... Bir Türk kızının dünyadaki ilk askerî kadın pilot olması ne iftihar edici bir olaydır, tahmin edersin değil mi? Şimdi derhal harekete geçerek seni Eskişehir'deki Tayyare Mektebi'ne göndereceğim. Orada özel bir eğitim göreceksin”

dedi.

Gökçen, 1936 yılında Eskişehir Tayyare Mektebine girdi. Bu okulda 1936-1937 döneminde on bir ay eğitim gördü. Sonra Eskişehir'de bulunan Birinci Tayyare Alayı'nda altı ay görev yaptı. Burada av ve bombardıman uçakları alanında uzmanlaştı ve askerî pilot oldu. Bu sırada 1937 yılındaki Ege ve Trakya manevralarına katıldı. Aynı yıl kendi isteği üzerine Dersim İsyanı'nın bastırılmasında görev aldı.

Harekât dönüşünde Cumhurbaşkanı ve Başbakan'ın da içinde bulunduğu üst düzey devlet yetkililerinin katıldığı bir törenle Gökçen'e Genelkurmay Başkanlığı tarafından bir takdir, Türk Hava Kurumu tarafından da Murassa (İftihar) Madalyası verildi. 30 Ağustos 1937'de askerî uçuş brövesi alan Gökçen dünyanın ilk kadın savaş pilotu ünvanına da sahip oldu. Duygularını, “...Ne mutlu bana ki, bu şeref beratını, milletimin ve vatanımın en büyük şerefe ulaştığı bu kutsal 30 Ağustos gününde almış bulunuyorum.” diyerek dile getirdi.

Atatürk'ün amaçlarından biri de Balkanları ve Ortadoğu'yu barış bölgesi hâline getirmektir. Bu bağlamda öncelikle bölgesel paktlar kuruldu. Bu paktların gerçekleşmesi, Türkiye Cumhuriyeti'nin bölgede ve dünyadaki konumunu yükseltti. Türkiye, Balkan halkları arasındaki sevgi bağlarını ve barışı kuvvetlendirmek için farklı politikalar uygulayacaktı. Bu bağlamda Atatürk, manevi kızı Sabiha Gökçen'in Ankara'da bulunan Balkan Paktı Heyeti üyeleriyle tanışmasını istedi. Gökçen Balkan ülkelerinde tanınıyordu. Çünkü bu ülkelerin radyoları, gazeteleri ve dergileri kendisinin havacılıkla ilgili çalışmalarına yer veriyordu. Atatürk bu ülkelerin Gökçen'i daha yakından tanımalarını istedi ve konuklarıyla kendisini tanıştırdı. Sohbet sırasında Balkan Heyeti üyeleri, Sabiha'dan uçakla ülkelerinin başkentlerini ziyaret etmesini istedi. Bu teklif karşısında Atatürk, Gökçen'e bu işi başarıp başaramayacağını sordu. O da çalışması durumunda başaracağını söyledi. Bunun üzerine de konuklarına, “Davetinize ben de kızım Gökçen de çok teşekkür ediyoruz. Bir ay sonra Türkiye'den uçarak değerli ülkelerinizin başkentlerini ziyaret edecek.” diyerek Gökçen'in kararını bildirdi.

Takip eden süreçte Gökçen, Balkan Turu'nu gerçekleştirmek için Vultee-v tipi uçakla ve bu konuda uzman olan Pilot Jack ile çalışmalarına başladı. Sabiha Gökçen, bir süre Yeşilköy'de uçuş talimleri yaptı. Bundan sonra ülke içinde tek başına deneme uçuşları yapmaya başladı. En sonunda İstanbul'dan hareket ederek sırasıyla Köyceğiz, Tuzgölü, Ankara, Zonguldak ve İstanbul'a dönüşü içeren yarım Türkiye turunu gerçekleştirdi. Bu tur, kesintisiz olarak beş buçuk

saat sürdü. Gökçen, “Dönüşümde beni büyük bir sevinçle karşıladı Amerikalı hocam. Çünkü her gittiğim yere tam zamanında varmıştım.” dedikten sonra Jack’in “Artık bu kadar çalışma yeter... Göreceksin Balkan turu senin için bundan da kolay olacak.” şeklindeki ifadesiyle eğitim sürecinin tamamlandığını aktarmaktadır.

Bundan sonra Gökçen, 16 Haziran 1938’de beş gün sürecek olan Balkan turuna çıktı. Atatürk’ün isteği üzerine bu turu tek başına gerçekleştirecekti. Mustafa Kemal Atatürk, “Yurtta Barış Dünyada Barış” politikası kapsamında barışın ve güvenliğin bütün ülkeleri içine alması gerektiğine inanıyor ve bunun için çalışıyordu. Balkan turuna çıkmadan önce gerçekleştirdiği veda ziyaretinde Gökçen’e Atatürk, “...Barışçı bir ülkenin barışçı kızı olduğunu, yurtta ve dünyada barışı arzu ettiğini, her Türk gibi bunu gönülden istediğini söylemeyi unutma...” diyecektir.

Sabiha Gökçen, Balkan turunda ilk ziyaretini Yunanistan’a gerçekleştirdi. Planlandığı üzere Gökçen, İstanbul’dan havalanarak Atina’ya ulaştı ve “Atina üzerinde birkaç tur yaptıktan sonra saat 11.25’te Totoi Meydanı’na başarıyla indi ve orada kendisini karşılamaya gelen resmî heyet ve halk tarafından coşkuyla karşılandı.

Karşılayan resmî heyet arasında Atina Belediye Başkanı da bulunmaktaydı. Burada gazetecilere verdiği demeçte Gökçen,

“Balkan turuna çıkan ilk askerî Türk kadın pilotu olduğum için mutluyum. Sanırım bu işi bütün dünyada ilk defa başarabilen ben olacağım. Türk kadınlarının her alanda neler yapabileceğine dost ülkelerin tanık olmasını istedim. Beni bir barış elçisi olarak da kabul edebilirsiniz... Büyük ulusal savaştan sonra sizlerin de bildiğiniz gibi Cumhuriyet yönetimi ile dünyada mucizeler yaratabilen ender ülkeler arasına girdik. Daha da ilerleyeceğiz. En büyük devletlerle aynı duruma gelmeye çalışacağız. Biz Atatürk’ümüzün dediği gibi yurttan ve dünyada barış isteyen bir ulusuz. Temelli barış gerçekleşmedikçe dünyada huzur bulmaya, rahat yaşamaya olanak yoktur. Savaşı değil barışı sevmeliyiz. Düşman ülkeler değil, kardeş ülkeler olmalıyız. Bir Türk kadın asker uçmanı size barışı anımsatmak, dostluğu perçinletmek için geliyor.”

dedi. Buradan Askerî Tayyare Mektebine gidildi ve ondan sonra Büyükelçi Ruşen Eşref Ünaydın’la birlikte Yunan Başbakanı tarafından kabul edildi.

Sabiha Gökçen, büyük ilgi gördüğü Atina programını tamamladıktan sonra 17 Haziran 1938 Cuma günü, saat 11.20’de, Totoi Meydanı’ndan Selanik’e ulaşmak üzere havalandı. Selanik’i ziyaret etmesini Atatürk istemişti. Söz konusu ziyaret özellikle bu açıdan anlam taşıyordu. Halk tarafından büyük bir ilgiyle karşılanan Gökçen, iki saat kadar Selanik’te kaldı ve Atatürk’ün evini ziyaret etti. Bu, Gökçen için de heyecan verici ve anlamlı bir ziyaret oldu. Bundan sonra Selanik’ten Sofya’ya ulaşmak üzere hareket etti.

Gökçen, saat 17.15’te Sofya’ya iniş yaptı. Gökçen’i burada ellerinde Türk Bayrakları olan kalabalık bir halk kitlesi karşıladı. Kendisini Tayyare İstasyonunda karşılamaya gelenler arasında Bulgar resmî heyeti de bulunmaktaydı. Gökçen, karşılama töreninden sonra saraya giderek defteri mahsus imzaladı ve Türk Elçiliğinde verilen çay ziyafetine katıldı. Bu ziyafette bazı bakanlar, Saray Nazırı, milletvekilleri, elçiler ve askerî ataşeler, Genelkurmay Başkanı, komutanlar, pilotlar ve basın mensupları hazır bulundu. Sabiha Gökçen, Sofya’da büyük bir Atatürk sevgisiyle karşılaştığını vurgular.

Gökçen, Bulgaristan’daki programını tamamlayarak 18 Haziran 1938 tarihinde Sofya’dan Belgrad’a uçtu. Belgrad üzerine geldiğinde Yugoslav avcı tayyarelerinden oluşan bir filo kendisini karşıladı. Şehir üzerinde bir devir yaptıktan sonra saat 10.45’te Zemun’daki askerî tayyare meydanına indi. Meydanda Türk Büyükelçi ve elçilik görevlilerinin

yanında Yunan ve Romen Elçileri, Yugoslavya Dışişleri temsilcisi, askerî ve sivil hava teşkilatları üyeleri, Yugoslav ilk kadın tayyarecisi ve halk tarafından coşkuyla karşılandı. Yugoslavya Genel Kurmay Başkanı, “Merhaba Türk kızı... Kanatlanan dünyada Balkan turu yapmayı göze alabilen ilk kadın pilot, hem de askerî pilot olmanız dolayısıyla ne kadar özgünseniz yeridir. Bununla yalnız siz değil, yalnız bütün Türkler değil, bütün Balkanlar, bütün dünya özgünmelidir...” cümlelerinin de yer aldığı bir konuşma yaptı.

Bu törende Sabiha Gökçen, ilk Yugoslav kadın havacının kendisine, “...Ben sizin yaptığınızı asla yapamazdım. Yalnız başına bir Balkan Turu gerçekleştirmem için Belgrat Kentini bağışlayacaklarını bilsem yola çıkmazdım!” dediğini aktardıktan sonra “Gerçi bu büyük bir iltifattı benim için ama sanırım daha uzun yıllar hiçbir hanım uçucu bu turu yapmaya kalkışamayacaktı.” açıklamasını yapmaktadır.

Diğer iki başkentten çok daha kalabalık bir halkın karşıladığı Belgrat'ta 18 Haziran'da Gökçen'in şerefine Avala Dağı'ndaki otelde bir öğle yemeği verildi. Yemek esnasında Gökçen'e Yugoslav Hava Kuvvetleri Komutanı General Yankoviç tarafından Yugoslav Hava Nişanı takdim edildi. Türk Elçiliğinde verilen akşam yemeğinde ise Kral adına Naib tarafından verilmiş olan Beyaz Kartal Nişanını Harbiye Nazırı General Mariç, Gökçen'e takdim etti. “Beyaz Kartal Nişanı”, o güne kadar sadece dört kişiye verilmişti. Akşam yemeğini takiben büyük bir suare tertip edildi.

Gökçen, 19 Haziran 1938'de, büyük sevgi gösterileri eşliğinde Belgrat'tan, Bükreş'e gitmek üzere havalandı ve bir saat on beş dakikada Bükreş'e ulaştı. Hava İstasyonunda kalabalık bir heyet ve büyük bir halk kitlesi tarafından karşılandı. O gün saat 14.00'da aynı meydanda “Uluslararası Tayyare Mitingi” başladı. Bu mitingde halk, Sabiha Gökçen'in de bir uçuş yapmasını ısrarla istedi. Ertesi gün halkı selamlamak için bir gösteri uçuşu yaptı. Bundan çok mutlu olan gösteriyi izleyenler, meydana çiçekler atarak karşılık verdi. Sabiha Gökçen'in, saat 17.30'da gerçekleştirdiği bu uçuşundan önce yayınlanan radyo programında Gökçen hakkında onur verici cümleler yer aldı ve “Bize dost ve müttefik Türkiye'nin ve tayyareciliğinin selamını getiren bu genç ve cesur tercümei hâli muvaffakiyetlerle dolu tayyarecinin şahsında biz de kardeş Türkiye'yi ve Türk tayyareciliğini selamlıyoruz.” denildi.

Bükreş'e geldiği günün akşamı Sabiha Gökçen için Romen tayyareciliği adına bir yemek verildi. 20 Haziran Pazartesi günü akşamı Türk Elçiliğinde düzenlenen yemeğe katılanlar arasında Romanya Hava ve Bahriye Nazırı, Sivil Tayyarecilik Dairesi Başkanı, Yunan ve Yugoslav elçileri, Romen Tayyarecileri Birliği Başkanı, Enternasyonal Tayyarecilik Federasyonu Temsilcisi ve tayyare ile Ankara'yı ziyaret eden Romen Kadın Tayyareci Turnaya bulunmaktaydı.

21 Haziran 1938 tarihinde saat 11.30'da coşkulu bir uğurlama töreniyle Gökçen Bükreş'ten İstanbul'a hareket etti ve Yeşilköy'e iniş yaptı. Sabiha Gökçen'in tayyaresi Yeşilköy Hava Meydanının üzerinde görüldüğü sırada halk, “Yaşa Atatürk kızı! Yaşa çelik kanatlı kartal! Varol kahraman” diye yüksek sesle tezahüratta bulunuyordu. Halkın büyük sevgisiyle ve kız öğrenciler tarafından çiçeklerle karşılandı. Sabiha Gökçen, Balkan turu kapsamında 3.000 kilometrelik uçuş gerçekleştirmişti.

Aktarıldığı üzere gittiği yerlerde yoğun ilgiyle karşılanan Gökçen, basında geniş ölçüde yer aldı ve dünyada daha geniş kitlelerce tanındı. Çağdaş Türkiye'nin yüzü olarak diğer ulusların kadınlarına da örnek oldu. Ulu Önder Atatürk'ün yaşamını yitirmesi üzerine kadınların orduda görev yapmasına ilişkin yasa çıkarılmadığı için ordudan ayrılmak zorunda kaldı. 1938 yılında Türk Hava Kurumu Türk Kuşuna “Başöğretmen” tayin edildi.

Bu arada 1940 yılında Hava Okulunda askerî coğrafya ve topografya öğretmeni Üsteğmen Kemal Esiner ile evlendi.

Ama eşini 1943 yılında kaybetti. Sabiha Gökçen, 1955 yılına kadar Başöğretmen olarak görev yaptı. Sonra Türk Hava Kurumu Yönetim Kurulu üyesi oldu. 1964'te emekliye ayrıldı.

Sabiha Gökçen, yaşamı boyunca toplam 22 değişik hafif bombardıman ve akrobatik uçakla uçu. 1953 ve 1959'da davet edildiği Amerika'ya Türk toplumu ve Türk kadınına tanıtmak amacıyla giden Gökçen için büyük bir Amerika turu düzenlendi. Son uçuşunu 1996 yılında 83 yaşında iken Fransız pilot Daniel Acton eşliğinde Falcon 2000 uçağıyla yaptı. Aynı yıl havacılık kariyerinin en büyük ödülünü aldı. Amerikan Hava Kurmay Kolejinin mezuniyet töreni için düzenlenen Kartallar Toplantısı'nın onur konuğı olarak katıldığı Maxwell Hava Üssündeki törende dünya tarihine adını yazdıran 20 havacıdan biri seçildi.

Bu ödüle layık görülen ilk ve tek kadın havacı oldu. Çağdaş Türk kadınının parlak bir örneğı olan dünyanın ilk kadın askerî pilotu Sabiha Gökçen'in adı İstanbul Kurtköy'de yapılmakta olan havaalanına verilmişti. Ne yazık ki, çok arzuladığı kendi ismini taşıyan ve inşaatı sürecinde ziyarette bulunduğu havaalanının açılışını görmeye ömrü yetmedi. Ankara'da bir apartman dairesinde mütevazı bir yaşam süren Sabiha Gökçen, tedavi gördüğü Gülhane Askerî Tıp Akademisi Hastanesi'nde 22 Mart 2001 tarihinde saat 08.15'te kalp ve solunum durması sonucu 88 yaşında iken yaşamını yitirdi ve Ankara'daki Cebeci Şehitliği'nde defnedildi. Sabiha Gökçen, Atatürk'ün, "...Hemen her yerde kadın ve erkek seviyesi arasında bir denklik görmekteyim. Bu hâl iftihara lâyıktır. Kadınlarımızın, daha elverişsiz şartlar altında erkeklerden geri kalmayışı ve belki aynı şartlar altında erkeklerden ileri gidişini övücü gerektirir." sözünü örnekleyen çok sayıdaki Türk kadınından biri olarak tarihteki seçkin yerini aldı.

Saime YÜCEER

KAYNAKÇA

Arşivler

Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Cumhuriyet Arşivi

Resmî Yayınlar

TBMM Zabıt Cerideleri

TBMM Gizli Celse Zabıtları

Gazeteler

Cumhuriyet

Tan

Ulus

Kitap ve Makaleler

ALICI, Yavuz, **Havacılığa Giriş**, İstanbul 1990.

"Ankara Motorlu Tayyare Kampı", **Havacılık ve Spor**, Sayı 195, Temmuz 1937.

ANGELUCCI, Enzo, **World Encyclopedia of Civil Aircraft**, from Leonardo da Vinci to the present, New York 1987.

Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri, (1906-1938), Cilt I-III, 3. Baskı, TİTE Yayınları, Ankara 1981.

Aydın Tarihi, S 79-81, 1930, s. 6787.

BERK, Celal, "Türkkuşu", **Uçan Türk**, S 9, Ankara 1970.

Birinci Dünya Savaşı Türk Hava Harekâtı, Genelkurmay Yayını Ankara 1971.

CEYLAN, I., MERTTÜRKMEN, S., "İlk Türk Kadın Pilot Sabiha Gökçen", **Altimetre**, S 3, Aralık 1992.

COOK, Hartley, **The Birth of Flight**, London 1941.

DEMİRBULAK, Yaşar, "Türk Sivil Havacılık Sektöründeki Gelişmeler-İhtiyaçlar-Sorunlar", **Savunma ve Havacılık**, Yıl 1989.

GÖKÇEN, Sabiha, **Atatürk'le Bir Ömür**, Yay. Haz. Oktay Verel, Altın Kitaplar Yayınevi, 4. Baskı, İstanbul 2007.

GÖKERİ, Tank, **Hava Kuvvetlerimizde Menkıbeleşen Enver Akoğlu**, Ankara 1988.

Havacılık ve Spor Dergisi, S 12, 30 Teşrinisani 1929.

Havacılık ve Spor, S 142-143, 15, Ankara, Mayıs 1935.

İLMEN, Süreyya, **Türkiye'de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi**, I. Kitap, Hilmi Kitabevi, İstanbul 1947.

MERTTÜRKMEN, Saliha, "İlk Türk Kadın Pilot Sabiha Gökçen", **Altimetre Mecmuası**, S 3, İstanbul 1992.

SEZGİN, Hasan, "Geçmişten Günümüze Türk Sivil Havacılığı", **Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Bülteni**, Yıl 2, S 5, Mart 1991.

SOYAK, Hasan Rıza, **Atatürk'ten Hatıralar**, 2. Baskı, YKY, İstanbul 2005.

TAÇOY, Atilla, "İlk Türk Kadın Pilot Sabiha Gökçen'in Balkan Turu", **Türkiye'de Havacılık, III. Ulusal Havacılık Sempozyumu, (25-26 Kasım)**, Eskişehir 1991.

TANMAN, S., **Türk Havacılık Tarihi, İstiklal Harbi 1918-1923**, Cilt II, 2. Kitap, Hava Basımevi, Eskişehir 1953.

Türk Havacılık Tarihi, Eskişehir 1950.

Türk Tayyare Cemiyeti Birinci Büyük Kurultay Tutanakları, Ankara 1925.

Türk Tayyare Cemiyeti, Esas Nizamname ve Madalya Nizamnamesi, Ankara 1932.

Türk Tayyare Cemiyetinin 4. Büyük Kurultay Tutanakları, Ankara 1930.

UÇAROL, Rifat, **Tarihi Gelişim İçinde Hava Harp Okulu (1951-1987)**, İstanbul 1988.

VEREL, Oktay, **İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir**, Cilt II, THK Yayınları, İstanbul 1985.

YÜCEER, Saime, "İlk Türk Kadın Pilot Sabiha Gökçen'in Balkan Turu ve Barış Politikası", **I. Uluslararası Multidisipliner Çalışmaları Sempozyumu (ISMS)**, Gece Kitaplığı, Ankara 2017.

29/03/2025 tarihinde <https://ataturkansiklopedisi.gov.tr/bilgi/sabiha-gokcen-esiner-1913-2001/?pdf=3398> adresinden erişilmiştir