

## Uçak sanayimizin geçmişi

- **İlk uçak fabrikasının akıbeti** ([www.haber61.net/gundem](http://www.haber61.net/gundem))

### İlk uçağın üretilmesi

Türkiye Cumhuriyetinin ilk yıllarında **uçak fabrikasının kurulması öncesinde ilk uçak Vecihi Hürkuş tarafından üretildi**. İstanbul'daki Tayyare Mektebinden Pilot Astsubay olarak mezun olan Vecihi Hürkuş, Kurtuluş savaşı sırasında önemli keşif ve destek uçuşları yaparak TBMM'den üç kez takdirname alan tek kişi olarak biliniyor. Edirne'ye yanlışlıkla inen bir yolcu uçağını kurtaran Vecihi Hürkuş, hizmetleri karşılığında uçağın kendisine verilmesi ile uçak üretme fikrine ulaşır. İzmir Seydiköy Hava Mektebi'nde uçak yapım çalışmalarını sürdüren **Hürkuş, 1924'te Yunanlılardan ganimet olarak ele geçirilen motorlardan yararlanarak "Vecihi K-VI" adını verdiği ilk Türk uçağını üretir**.

### Türk Hava Kurumu (THK)

Türk Hava Kurumu, 1925'de Büyük Önder Mustafa Kemal Atatürk'ün emirleriyle "Türk Tayyare Cemiyeti" adıyla kurulmuştur. Cemiyet'in kuruluş amacı; Türkiye'de havacılık sanayisini kurmak havacılığın askeri, ekonomik, sosyal ve siyasal önemini anlatmak; askeri, sivil, sportif ve turistik havacılığın gelişmesini sağlamak; bütün bunlar için gerekli araç ve gereci hazırlamak; personeli yetiştirmek ve Uçan Bir Türk Gençliği yaratmaktır. THK'nun kurulması sonrasında düşünülen çalışmaların yapılması için **halktan bağış toplanmaya başlandı** ve hazırlanan bir madalya tüzüğü ile yapılan bağışa göre altın, gümüş ve elmas dağıtıldı. Bunun yanında 10 Bin Lira ve üzerinde bağış yapanların isimlerinin alınacak uçaklara verilmesi kararlaştırıldı.

### İlk uçak fabrikasının kurulması

Mustafa Kemal Atatürk THK'nın Kurulmasından sonra uçak fabrikası kurulması için talimat verdi. Bunun hemen sonrasında Alman Junkers firması ile ortaklaşa olarak **1925 yılında Kayseri'de Tayyare, Otomobil ve Motor Anonim Şirketi (TOMTAŞ) kuruldu**. Şirketin sermayesi 7 Milyon Alman Markı olarak belirlenirken taraflar arasında eşit olarak paylaştırıldı. **Fabrikanın kurulduğu bölgede elektrik bulunmazken demiryolu hattı da yoktu**. Yapılan planlamada 1926 yılı sonrasına doğru fabrika uçak tamiri yapabilir hale getirilecek, 1927 yılı içerisinde ise uçak üretebilir hale getirilecekti. Yapılan çalışmalar sunucunda ilk yıllarında Bakım, onarım, birleştirme yapan fabrika 1930 yılında revize edilerek uçak üretim merkezi haline getirildi. **Fabrikada 10 yılda 5 ayrı tipte 134 adet uçak üretildi**. Fabrikada 120 Alman ve 240 Türk işçisi görev yaptı. Sonrasında Alman Junkers firması ile yaşanan anlaşmazlıklar sonucu sözleşme feshedildi.

### THK uçak üretmeye başladı

Türk Hava Kurumu 1936 yılından itibaren Akköprü'de kurduğu atölye ile hafif uçak ve planör üretmeye başladı. Daha sonra bu atölye fabrika haline getirilerek Ankara Etimesgut'a taşınmıştır. 2. Dünya savaşı sırasında Nazi zulmünden kaçan çok sayıda Polonyalı mühendis Türkiye'ye sığınmış ve bu mühendisler sayesinde Alman Sanayisinin inceliklerinden yararlanıldı. Etimesgut'ta bulunan fabrika üretim merkezi olurken THK ilk önemli başarısını THK-5A ile gösterdi. **Üretilen 6 yolcu kapasiteli nakliye uçağı Paris'teki fuarda büyük ilgi gördü ve Danimarka'dan sipariş aldı. Böylece THK ilk uçak ihracını yaptı**. 1950 yılındaki ekonomik krize kadar THK, THK-1'den THK-16'ya kadar değişik tiplerde uçaklar üretti.

### 1950'lerde neler oldu?

**Peki ne oldu da bu kadar başarılı bir şekilde giden Türkiye'nin uçak sanayi hamlesi çöktü**. İkinci Dünya savaşının sona ermesi ile 1950'de başlayan büyük ekonomik kriz sırasında **ABD ve Sovyetler iki büyük güç oldu**. Avrupa savaşın getirdiği zarar ile zor bir dönemden geçerken Sovyetler Komünizm propagandası yapmaya başladı. Doğu Avrupa ve Yunanistan'da önemli bir etkinlik yaratan Sovyetlere karşı ABD ilk olarak **Truman Doktrini**'ni devreye soktu. Bu kapsamda Yunanistan ve Türkiye'ye 400 Milyon Dolar para yardımı yaptı. Türkiye'ye 100 Milyon Dolar gelirken bu paranın büyük bir bölümü hava kuvvetlerine harcandı. Bu yardımın sonrasında Türkiye **Marshall planı**

kapsamında para ve büyük miktarda sanayi yardımı aldı. 1950 yılında, özellikle ABD askeri Marshall yardım projesi nedeniyle, **yeterli siparişi ordudan alamayan THK, mali zorluklara düştü. Haziran 1952 tarihinde faaliyetlerine son verip Makine Kimya Endüstrisi Kurumu'na devredilmiştir.** 1952-54 yılında MKE, Türk Hava Kurumu THK'nın geliştirdiği, aralarında Model 3 olarak yeniden adlandırılan Mehmetçik'in de bulunduğu **6 ayrı modeli imal etme kararı aldı. Aynı yıl ABD, Lockheed T-33 tipi jet eğitim uçaklarını Türk Hava Kuvvetleri'ne hibe etmesiyle projenin uygulanmasından vazgeçildi.** 1956 yılına kadar mevcut uçak üretim projesine devam eden fabrikada, 1962 yılında tüm havacılık faaliyetleri durdurulmuştur.

\*\*\*

- **Sanayi nasıl kurulmaz! (İrfan Özfatıra)**

Efendim **Almanlar I. Cihan Harbi'nden yenik ayrılınca Versailles Antlaşması'nı imzalamak zorunda kalırlar. Sıkı bir yasak gelir silah fabrikalarına.** Tayyareciler ya sektörden kopacak, ya da Almanya dışında bir yerlerde üretim yapıp işi rölantide tutacaklardır. İşte o günlerde **Junkers firması kapımızı çalar, ortak bir tayyare için varılır mutabakata** (1925). Rüya gibi bir şeydir, biz de tayyare yapacağız ha! Almanlar 40 yıl boyunca hava yolu taşımacılığını da deruhte edecek, petrol arayacaktır ayrıca. Alüminyum, demir gibi stratejik madenler sadece Junkers ile işlenecektir.

Cumhuriyeti kuranlara göre bir başkent ne kadar içerideyse o kadar emniyettedir. Ankara'yı bile riskli bulur, Kayseri'ye taşımak için planlar yaparlar. Aynı mantıkla tesisi de çekerler bozkıra. İyi de **Kayseri elektrikle tanışmamıştır daha, demir yolu namevcut, kara yolu tarladan bozma...** Kayseri'de hangi metali dökmüş, hangi çeliği dövmüş, hangi dişli kutusunu yapmışızdır acaba? Eğer zikrolunan **fabrika İzmir'de, İstanbul'da, Bursa'da kurulsa bir yan sanayi doğabilirdi zamanla.** Alman mühendis ve teknikerler de hayal kırıklığına uğramaz, kaçmak için gün saymazlardı ayrıca.

Anlaşmaya göre **Alman Junkers şirketi bir uçak, bir de uçak motoru fabrikası kuracaktır.** TOMTAŞ'ın sermayesi 7 milyon DM olacak ve taraflar eşit nispette katılacaklardır. Tesis 1926 sonbaharında açılacak, ertesini üretim başlayacaktır.

Junkers iflasın eşiğindedir o sıra. Alman hükûmeti firmayı suni teneffüsle yaşatma çabalarında. Neyse ilk hangarı planlandığı tarihte tamamlarız, öbürlerini mi? Heyecanımız azalır, bırakırız nadasa. **Malzemeler gemiyle İskenderun'a getirilir, oradan tren ile Ulukışla'ya. Derken kağınlara yüklenir toz toprak içinde vasıl olurlar menzil-i maksuduna.** Mesafe 200 km'den fazla, artık kaç gün sürdüyse, bakın sıkıntıya.

Almanya'dan 5 mühendis ve 120 tekniker gelir, 40-50 Türk işçisi alırlar yanlarına. İyi de cereyan yok, Hans nasıl kaynak yapacak acaba? Bitmesi gereken dört hangardan ikincisi de zor şer tamamlanır, Junkers'e sorarsanız Türk hükûmeti ödemeleri sallamakta, Ankara'ya göre ise Junkers patent hususunda niza çıkarmakta. Neticede ipler kopar, elin Alman'ı tazminatı kapar, döner yurduna.

Bilmem kaç milyonluk tesis, 520 bin liraya Tayyare Cemiyetine devredilir. Bilahare Hava Müfettişliği uhdesine giren fabrika 1932'ye kadar 15 adet Junkers A-20 montajlar. Bunlar ne savaşta işe yarar, ne barışta. Bir kere Türk Hava Kuvvetleri hızı saatte 200 km'yi geçmeyen tayyareleri envantere sokmaz.

**Yıl 1933. Kayseri'de Amerikalı 'Curtis-Wright lisansı ile değişik tipte tayyareler alınır tezgâha.** (33 Curtiss Hawk, 8 Fledling). Gelgelelim bunları uçurmak dert olur, tayyarelerin kanatları sökülür, 6 tekerlekli kağınlarla Çorakçılar mevkiine taşınır, kanatları takılır. Pist filan yoktur. Derken tesis Millî Müdafaa Vekâletine geçer ve Tayyare Cemiyetine planör yapmaya başlar.

**1936'da Almanlarla 45 Gotha imal ederiz. Sonra Polonyalılarla 24 adet PZL24. Ve 1940'da İngilizlerle 24 Magister. Yani 5 ayrı model ve ceman 134 parça.** Bunların alayı montajdır. Motor vesair aksamı hazır gelir, göstergeler ona keza. Sırala oğlum kokpite, geç arkaya, kabloları bağla.

**Hasılı fabrika kapanır, tesis Kayseri Hava İkmal ve Bakım Merkezi olur, hedefinden sapar.**

### **JUNKERS Almanya'da...**

Müttefik baskısı hafifleyince dört koldan imalata başlar. Junkers, Messerschmitt, Dornier ve Heinkel kısa sürede 3 bin uçaklık bir güç hazırlar Gestapo'ya. Savaş boyunca tam **119 bin 871 tayyare** yaparlar. Hermann Göring (1939-45) komutasındaki Alman Hava Kuvvetleri (Luftwaffe) 3 milyon 400

bin personeli olan bir devdir, çelik kuşlar havalandı mı gök kararır adeta. **25 bin İngiliz, 45 bin Rus tayyaresi avlarlar.**

#### **Amerika gibi dostun olursa**

**Marshall yardımları 1947’de kabul edilir.** ABD bizi çok düşündüğü için gelişmemiz için raporlar hazırlar. Bunlar tavsiyeden öte diktendir, hükümetleri zorlar. Mesela Hiltz raporu ile **demir yolunun zararları** öğütlenir ve aynen geçirilir hayata. **Baker raporu ise Türk ekonomisinin kurtuluşunu tarımda görür.** Thornburg Raporu’nda ise “uçak ve motor fabrikaları rekabete dayanamaz” tespiti yapılır, “otomobil, kamyon, traktör gibi ihtiyaçlar dışardan alınmalıdır mutlaka!”

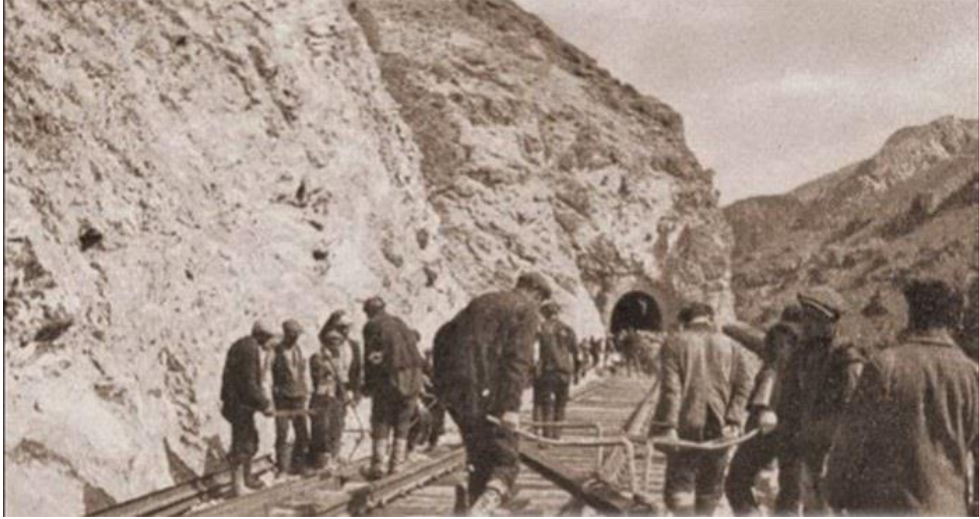
Marshall yardımları cömertçe görünse de pek hayrı olmaz. ABD, depolarında küflenen demode malzemeleri bize yollar. **1947-1955 yılları arası ABD’den 1905 uçak alırız, çoğu parasıyla. ABD ilk jeti F-84’ten 4450 adet yapar.** Kanatlardaki depolar yüzünden kolay hedef olur. Çok çabuk takatten düşer, yüz güldürmez asla. Olsun **850 tanesini bize satar,** açığını kapar. Derken **İncirlik’e, Sinop’a, Karamürsel’e çöreklenir** her işimize karışırlar. Düşünün zeytin ve tereyağını bile baskılar, margarin dayatırlar vatandaşa. **ABD ile çuvala girilmeyeceğini ne zaman anlarız? Kıbrıs harekâtında. Kaddafi yollamasa atacak mermi bulamayız düşmana.** Ve dostumuz müttefikimiz stratejik bir tanemiz ambargoyu koyar. **Ah kendi uçağımızı silahımızı yapılabiliyor olsak dedirtir yıllardan sonra.**

Etimesgut tesislerinin ayağı biraz daha sağlam basar. Yaptıkları yine montajdır ama nispeten dengeli bir adımdır havacılık yolunda. Eğer **Vecihi Hürkuş ve Nuri Demirağ gibi çılgınların önleri kesilmese** farklı şeyleri konuşuyor olabilirdik şu anda.

\*\*\*

- **Yerli ve milli girişimci: Nuri Demirağ** (<https://www.gzt.com/haber>)

Tarihler 1926’yı gösterdiğinde Samsun – Sivas demiryolu yapımının 7 kilometrelik kısmı için ihaleye giren ve 210 bin lira gibi düşük bir fiyat öneren Nuri Bey ihaleyi alarak Türkiye Cumhuriyeti’nin ilk demiryolu müteahhidi olmuştu.



1012 kilometrelik Samsun – Erzurum, Sivas – Erzurum, Afyon – Dinar hattını kardeşiyle birlikte 1 yılda bitiren Nuri beye bu başarısından sonra olmuş ve **Atatürk tarafından kendisine Demirağ soyadı verilmişti.**

Nuri Demirağ, demiryolu projesiyle birlikte memleketi **Sivas’ta Çimento Fabrikası, Karabük’te Demir – Çelik Fabrikası, Bursa’da Merinos Tesisleri, Eceabat Havaalanı** ve Haliç’in kenarındaki İstanbul Hal Binası’nı inşa ederek başarılı girişimlerine devam etti. Başarılı işadamı Nuri Bey, 1931’de **İstanbul Boğazi’na köprü projesini** başlatsa da bu projesi hükümetten onay almadı.

Nuri Demirağ yüzde yüz Türk malı bir uçak yapılması gerektiğini her platformda vurgulamaktaydı. Bu konuya şu ifadeleri kullanmıştı: "**Avrupa'dan, Amerika'dan lisanslar alıp tayyare yapmak kopyacılıktan ibarettir. Demode tipler için lisans verilmektedir.** Yeni icat edilenler ise bir sır gibi, büyük bir kıskançlıkla saklanmaktadır. Binaenaleyh kopyacılıkla devam edilirse, demode şeylerle beyhude yere vakit geçirilecektir. Şu halde **Avrupa ve Amerika'nın son sistem teyarelerine mukabil, yepyeni bir Türk tipi vücuda getirilmelidir.**"

Yerli uçak üretimi için kollarını sıvayan büyük girişimci Nuri Demirağ, öncelikle İstanbul Beşiktaş'ta atölye olarak kullanılacak bir bina yaptırdı. Asıl fabrika ise Sivas Divriği'de kurulacaktı. Demirağ ayrıca **İstanbul Yeşilköy'de Elmas Paşa Çiftliğini satın alarak burada uçuş sahası, uçak tamir atölyesi ve hangarlar yaptırdı.**

Nuri Demirağ Türkiye'nin ilk uçak mühendislerinden olan Selahattin Alan ile beraber hareket ediyordu. Çalışmalar kısa sürede netice vermeye başladı. Beşiktaş'taki fabrikada Selahattin Alan'ın projesini çizdiği **ND-36 adı verilen tek motorlu Türkiye'nin ilk uçağı üretili.**

Aynı günlerde Türk Hava Kurumu da **10 tane eğitim uçağı siparişi** vermişti. Bu siparişler yapılırken aynı zamanda bir de yolcu uçağı yapım çalışması sürmekteydi. **1938 yılına gelindiğinde NuD38 adında çift motorlu altı kişilik bir yolcu uçağı yapımı başarıyla tamamlandı. Türkiye'de ilk kez yerli yolcu uçağı üretili.**

1941'de tamamen Türk yapımı olan ilk uçak İstanbul'dan Divriği'ye uçtu.

Öte yandan Büyük girişimci Nuri Demirağ, havacılık alanındaki çalışmalarına Türkiye'nin ilk **yerli paraşüt** üretimini yaparak devam etti.

**Eskişehir'de yapılan test uçuşu ise sonun başlangıcı oldu.** Test uçuşu başarılı bir şekilde sona eriyordu ki iniş sırasında bir kaza gerçekleşti. Selahattin Alan piste inerken geride açılmış olan hendekleri göremeyince hendeğe çarpmış böylece hem uçak düşmüş hem de kendisi hayatını kaybetmişti.

Bu kazanın ardından **THK, 'Şartlara uygun değil' diyerek üretilen uçakları almadi.** Demirağ'ın kazanın pilotaj hatasından kaynaklandığına dair ısrarları da THK'nın kararını değiştirmede. Nuri Demirağ, Türk Hava Kurumunu mahkemeye verdi; ancak mahkemeden çıkan karar Demirağ'ın aleyhine oldu.

**Nuri Demirağ test uçuşlarının yeniden yapılması isteğini defaatle dile getirdi.** Birkaç kez dönemin Cumhurbaşkanı İnönü'ye mektup yazmasına karşın İnönü'den olumlu bir karşılık alamadı. Son çare olarak İsmet İnönü'nün de Demirağ'a sahip çıkmaması Türkiye'nin ilk uçak üretim serüveninin sona ermesine neden oldu. **Büyük hayallerle kurulan uçak fabrikası kapandı.**

1945'te siyasete katılan Nuri Demirağ, **Milli Kalkınma Partisi**'ni kurdu. 1946 ve 1950 seçim döneminde meclise giremeyen Demirağ 1954 seçimlerinde adaylığını Demokrat Parti'den koydu. Bu seçim döneminde Sivas Milletvekili oldu. Nuri Demirağ, milletvekilliği görevi boyunca çölleşme, enerji, köprüler, barajlar, tarım ve hayvancılıkta yaşanan gerileme hakkında çalıştı.

Hiç bitmeyen mücadelesiyle akıllara kazınan Nuri Demirağ, 1957'de hayata gözlerini yumdu.

\*\*\*

- **Nuri Demirağ Tayyare Atölyesi** (<https://www.beyaztarih.com>)

Atatürk, ekonomik başarılarla desteklenmeyen askeri zaferlerin kalıcı olma imkânı bulunmadığını ifade eder ve bu amaçla yeni iktisadi politikaları belirlemek için **1923 yılında Türkiye İktisat Kongresi**'ni düzenler.

Atatürk kongrenin açılış nutkunda, "Türkiye'yi layık olduğu yüksek seviyeye getirebilmek için iktisadiyatımıza çok önem vermeliyiz. Zamanımız tamamen iktisat devrinden başka bir şey değildir. Gerçekten Türk tarihi incelenirse **yükseliş ve çöküş sebeplerinin iktisat sorunları olduğu** açıkça görülür" diyerek ekonominin önemini ve bu kongrenin toplanma gerekçesini vurgulanır. Kongrede, pek çok alanda yatırımların yapılması özellikle **ağır sanayi yatırımlarına ağırlık verilmesi** benimsenir.

1929 yılında dünyayı etkileyen ekonomik krizin patlak vermesiyle Dünya'da olduğu gibi Türkiye'de de ekonomide "Devletçilik" olarak adlandırılan yeni bir yaklaşım benimsenir. Fakat bu ilke benimsenirken sanayide yine özel teşebbüsün destekleneceği, fakat içinde bulunulan durumun hassasiyetinden dolayı kalkınmada öncülüğün **Kamu İktisadi Teşekküllerinde** olacağı belirtilir.

## Nuri Demirağ'ın Uçak Üretim İşine Girişi

1930'lu yıllarla Türk Hava Kurumu'nun düzenlediği kampanya ile her ilden toplanan paralarla veya iş adamlarının bağışlarıyla bir uçak satın alınmaya ve bu uçağa o ilin veya o şahsın ismi verilmeye başlanır. 1932 yılında Nuri Demirağ'a da böyle bir teklif gelir. Kendisine gelen yardım teklifi karşısında "Benden bu millet için bir şey istiyorsanız en mükemmelini istemelisiniz. Mademki bir millet tayyaresiz yaşayamaz öyleyse bu yaşama vasıtasını başkalarının lütfundan beklememeliyiz. **Ben bu uçakların fabrikasını yapmaya talibim**" diyerek uçak yapım işine gireceğini ifade eder.

Yine aynı yıllarda yapmış olduğu başka bir konuşmasında da Demirağ, "Göklerine hâkim olamayan milletlerin akıbeti felaket olacağına katiyen kaniyim. Bunun içindir ki, göklerine hâkim olmayan milletler yerlerde sürünmeye, yerin dibinde çürümeye mahkûmdur" sözleriyle yeni faaliyet alanını da belirler. Nuri Demirağ'ın tayyare fabrikası kurma fikrini öncelikle dönemin Genelkurmay Başkanı **Mareşal Fevzi Çakmak**'a yazmış olduğu bir mektupla arz etmiş olduğu anlaşılmaktadır. Çakmak, mektuba verdiği cevapta "Memleketimizdeki hava sanayine yardım hususunda gösterdiğiniz vatandaşlık duygusu, şayanı takdirdir. **Bu iş, büyük mali fedakârlıklara ihtiyaç gösterdiğinden bu uğurdaki maddi ve manevi azminizden de sizi tebrik ederim.** İstanbul'da ki etüt atölyesiyle Divrik'de ki tayyare fabrikasının açılarak faaliyete geçmesini dilerim, saygılarımla" diyerek teşebbüsü desteklemiş ve hemen arkasından Nuri Demirağ'a gönderilen ikinci mektupla bu alanda çalışmasına müsaade edildiği belirtilir.

Demirağ'ın İstanbul'da kuracağı Tayyare atölyesinin faaliyete geçmesinden kısa süre sonra Hava müsteşarı Z. Doğan tarafından ziyaret edilir ve Doğan, ziyarete yönelik gözlemlerini Nuri Demirağ'a 4 Ağustos 1938 tarihinde yazmış olduğu mektupla şu şekilde ifade eder; "Memleketin bugün için en büyük ihtiyaçlarından birini karşılayan bu yurt sever ve temiz faaliyetinizin sonuna kadar Türk işçisini ve eserini bütün dünyaya tanıtacak gibi, inkişafını en temiz duygularıyla dilden, sizi candan kutlarım."

Aslında Beşiktaş'ta sadece bir atölye yapılması, esas fabrikanın da Divriği'de kurulması planlanır. **Çekoslovak bir şirketle anlaşarak Beşiktaş'ta bugün Hayrettin İskelesinde Deniz Müzesi olarak kullanılan ve dönemin en modern binası olarak kabul edilen fabrika inşa edilir. İlk defa bu fabrikada hem savaş uçağı hem de yolcu uçağı olarak kullanılabilen Nu.D.38 ismini taşıyan, altı kişilik ve çift motorlu, gövdesi alüminyum kaplamalı bir uçak tasarlanarak üretilmiştir.** Üretilen bu uçak saatte 270 km hıza ve 5 bin 500 metre yüksekliğe çıkabilme kapasitesine sahiptir.

Atölyede yapılan uçakların testleri için de İstanbul **Yeşilköy'de** bugünkü Atatürk Havaalanının bulunduğu bölgedeki Elmas Paşa çiftliği satın alınarak **uçuş sahası yapılır.** İşlerin ilerlemeye başlamasıyla birlikte bu uçakları kullanacak pilotların yetiştirilmesi de gündeme gelerek yine bu saha içine **Nuri Demirağ Gök Okulu** yapılır. 150 yatak kapasiteli bir yurdu da bulunan okula üniversitede okuyan veya bitirmiş gençler alınmaya başlanır. Nuri Demirağ, fabrikada ve Gök okulundaki çalışma ilkelerini de "İşretten, oyundan, iffetsizlikten, eğrilikten, tembellikten, zulümkarlıktan sakınınız" ifadeleriyle açıklar. Yine çalışmalarını da "İnsan gücünün yarattığı her şeyi Türk de yaratabilir, **zafer artık süngünün ucunda değil, tayyarenin kanatlarındadır**" sloganıyla yürütmüştür.



Nuri Demirağ tayyare atölyesinde araştırma-geliştirme ve üretime yönelik çalışmalar devam ederken Demirağ'ın ifadesiyle uçuş bilgisi az olan bir mühendisin kendisinden izinsiz olarak Eskişehir'de ki hava törenlerine katılmak üzere giderken, sahanın darlığı ve alanın kalabalık olmasından dolayı ekin tarlası içine inişi esnasında mühendisin ölümü ile sonuçlanan bir kaza yaşanır. Bu kazaya istinaden **uçak mühendislerinden oluşan bir komisyon kaza raporu hazırlar ve uçakta herhangi bir kusur bulunmadığı, kazanın pilotaj hatasından kaynaklandığı ifade edilir.**

**Bu rapora karşın Türk Hava Kurumu, verilen uçak siparişlerini iptal etmiştir. Sadece iptalle kalmayarak, Demirağ'ın vermiş olduğu teminat mektubu ve 14000 liraya el koyarak, THK'nun ödemiş olduğu 40 bin lirayı da geri alma yoluna gitmiştir.** Siparişlerin bu şekilde iptal edilmesi Demirağ'ı maddi açıdan sıkıntıya sokarak **fabrika işçilerinin ücretlerini ödenemez hale getirir.** Nuri Demirağ, durumun ciddiyetini anlatmak maksadıyla dönemin Cumhurbaşkanı İsmet İnönü'ye iki mektup yazmak durumunda kalır.

### **İsmet İnönü'den Medet**

29 Kasım 1939 tarihli ilk mektubunda Demirağ, uçak endüstrisinin önemini vurguladıktan sonra kendisinin ülke savunmasına katkı sağlamak maksadıyla havacılık sektörüne girdiğini belirtir. Çalışmalara başlamadan önce dünyanın uçak sanayisinde önde gelen ülkelere pek çok ziyaretler yaptığını ve bu alanda çalışacak mühendis ve işçilerin yetişmesine de maddi katkı sağladığını vurgular. Alt yapı çalışmalarının tamamlanmasından sonra da **Beşiktaş'ta bir tayyare atölyesi ile Yeşilköy'de uçuş pisti ve hangarların yapımının tamamlandığını belirtir. Beşiktaş'taki atölyede yılda 150 antrenman uçağı veya 50 avcı uçağı imal edebileceğini belirtir.**

Bu ifadelerden sonra mektubun yazılış amacı vurgulanır ve buna göre Türk Hava Kurumu kendisinden uçak siparişinde bulunmuş, bu siparişlerden **65 planör kuruma teslim edilmiştir. 10 Eğitim uçağı siparişinin ise uçuş kabiliyeti az olan ve başmühendis olarak atölyede görev alan Selahattin Alan'ın kendisinden izinsiz olarak Eskişehir'de yapılan törenlere katılmak üzere gittiği** esnada, İnönü yakınlarında düşmesi nedeniyle iptal edilmiştir.

Demirağ'a göre yapılan tahkikat neticesinde uçağın düşmesiyle ilgili herhangi bir teknik arızaya rastlanılmamasına karşın **Hava Kurumunun siparişleri iptal ettiği gibi, teminat mektubu bedeli olan 14 bin lira ile şirkete avans olarak verilen 40 bin lirayı geri alması** şirketi mali açıdan zor duruma sokmuştur. Bu gelişmeleri anlattıktan sonra kendisinin şimdiye kadar yurt savunmasına katkı sağlamak amacıyla **1,5 milyon lira masraf yaptığını**, hâlbuki bu para ile isterse 15-20 apartman yaparak buradan elde ettiği yaklaşık 150-200 bin lira ile çok rahat bir şekilde yaşayabileceğini ifade eder.

Demirağ'ın mektubundan sonra İnönü ile bir görüşme gerçekleştirdikleri ikinci mektuptan anlaşılmaktadır. Bu görüşmede İnönü kendisine nasıl yardımcı olunabileceğini sormuş, Demirağ da ciddi bir araştırmadan sonra kendisine bildireceğini ifade etmiştir. 26 Ağustos 1940 tarihinde yazılan **ikinci mektup, tayyare konusunda devlet yardımların mahiyeti ile ilgili** olarak kaleme alınır. Demirağ'ın devletten istediği maddi yardımla birlikte Cumhurbaşkanı İnönü'nün yatırımın arkasında durmasını istemektedir.

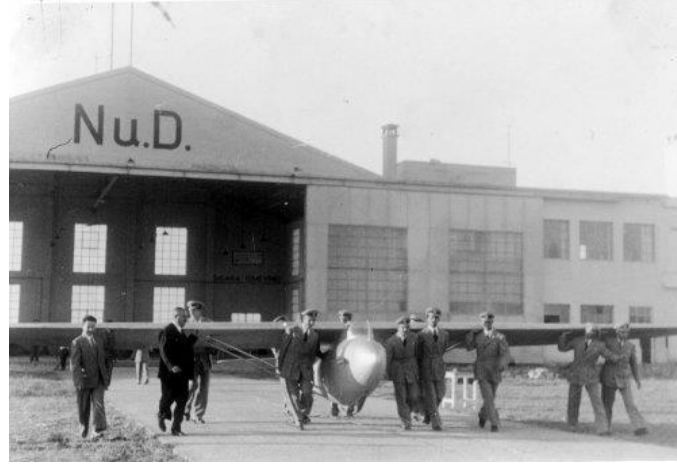
Demirağ, yatırımları konusunda devlet desteği sağlandığı takdirde önemli bir sanayi kuruluşunu hayata geçireceğini şu cümlelerle ifade eder; “bu para emrime tahsis edildiği takdirde, **Amerika'da, Almanya'da, Fransa'da tahsil ettirdiğim genç yüksek tayyare motor ve maden ve izabe mühendislerinden 7-8 adedini beraberime alarak derhal bir tahrikle Amerika'ya hareket eder, orada bulunan ve fabrikamın organizatörlüğünü deruhte eden beynelmilel şöhrete haiz Profesör Gasner'le birlikte satın alacağım lüzumlu makine, alet ve edevatı da emin yollardan memlekete getirir ve daha icabı kadar mütehassıslar angaje ederek işe sarılıırım ve kurarım**” diyerek bu işteki kararlılığını vurgular.

### **Sonun Başlangıcı**

Diğer yandan Nuri Demirağ, THK ile arasındaki ihtilafın çözülmesi için gayret sarf etmesine karşın kesin bir anlaşmanın olmaması üzerine THK'na Ankara Ticaret Mahkemesi nezdinde dava açar. Uzun duruşma ve savunmalardan sonra **Ticaret Mahkemesi davayı THK lehine sonuçlandırır.** Nuri Demirağ bu hadiseden sonra sermayesinin büyük bir kısmını kaybettiği gibi, **Yeşilköy'deki uçak alanı da elinden alınır.** Olayların seyrinden anlaşıldığı kadarıyla Nuri Demirağ karşısına çıkarılmış olan zorluklardan epey yorulmuş olmalıdır ki, 1944 yılının sonlarına doğru yaptığı bir açıklama ile artık **faaliyetlerini fikir sahasında devam ettireceğini belirtir:** “Harbin çeşitli müşkülâtı, **memleketimizin**

**imarı yolundaki hamlelerimizde büyük güçlükler doğmuştur.** Bundan sonra taahhüt işlerine girişmeyecek, tetkik ve tettebularla memlekete fikir sahasında hayırlı hizmetler etmek arzusundayım". diyerek Cumhuriyetin ilk yıllarında yatırımcıların önüne çıkarılan engelleri vurgulamış olur. **Vecihi Hürkuş ile başlayan ve Nuri Demirağ ile devam eden ağır sanayi hamleleri bir kez daha ağır darbe alacak ve bu alanda uzunca bir dönem yatırım yapılamayacaktır.**

Nuri Demirağ hayatının sonlarına doğru bütün malını "aile ve evlatlarının orta halde maişetlerine kifayet edecek ve yavrularımın yüksek tahsil masraflarını temin eyleyecek miktar çıkarıldıktan sonra, hali hayatımda yapmağa muvaffak olamayacağım hayırlı müesseseler vücuda getirilmek ve idame ettirilmek şartıyla, serveti zatiye mi vakfettim" diyerek mal varlığını vakfetmiştir. Türk ekonomi tarihinin en önemli müteşebbislerinden sayılan Demirağ 13 Kasım 1957 tarihinde vefat etmiş ve ölüm haberi gazetelerde küçük haberlerle duyurulmuştur.



Bilindiği gibi Atatürk, ekonomide liberal politikaları benimseyerek özel teşebbüsün geliştirilmesi için çalıştı. Nuri Demirağ da onun döneminde böyle büyük bir yatırıma kalkışmıştır. Demirağ'ın Genelkurmay Başkanlığı'yla yazışmalarından anlaşıldığı kadarıyla Atatürk döneminde böyle bir teşebbüs desteklenmiş ve takdir edilerek gerekli izinler ivedilikle verilmiştir. Fakat **Atatürk'ün 1938'de ölümü üzerine** ekonomik konularda onun takip etmiş olduğu politikalarından vazgeçilerek **katı devletçi olarak nitelendirilebileceğimiz ekonomik model uygulanmaya başlanmıştır.** Hatta bu amaçla **1942 yılında Teşvik-i Sanayi Kanununu da yürürlükten kaldırılarak devlet kontrol ve müdahalesi artmıştır.** Bu politikanın tabii bir sonucu olarak kişilerin yatırımları desteklenmediği gibi yatırım yapılmasına dahi fırsat verilmemiştir.

\*\*\*

- **Uçak fabrikalarını kim kapadı? (Mustafa Kılıç)**

Türk havacılığı üzerinde etkili olan yabancı ülkeler: Fransa, Almanya, Amerika, İtalya, Polonya, İngiltere, Çekoslovakya.

Ulusal Kurtuluş savaşı öncesinde Fransız havacılık sanayisinin en iyi teknolojiye sahip olduğunu düşünen Osmanlı yöneticileri ağırlıklı olarak bu ülke ile işbirliği yapma yönüne gitmişlerdir. Kurtuluş Savaşı sonrasında ise müttefikimiz Almanya'nın Türk havacılığı üzerindeki etkileri görülmeye başlamıştır. Her iki gelişmeden de rahatsız olan Amerika Türkiye için planladıklarını uygulamaya geçirmede geç kalmamaya özen göstermiştir.

**40'lı yıllardan başlayarak artan şekilde Amerika'nın Türk havacılığı üzerinde bariz üstünlüğü görülmektedir.** Bence bunun iki ana nedeni bulunmaktadır. Birincisi Amerika'nın yayılmacılık ve sömürge politikası. Diğeri ise, bu amaca hizmet için diğerkülkelerde olduğu gibi Türkiye'de de oluşturulan **Amerikan çıkarlarına hizmet için yetiştirilmiş kişiler.**

1925 yılında kurulan Türk Tayyare Cemiyeti sonraki adı Türk Hava Kurumu (THK) Türkiye'de havacılık sanayisini kurma çalışmalarına başlamıştır. Bu ilk adımı 1. Dünya Savaşında müttefikleri olan Almanya ile atması gayet doğal karşılanmalıdır. Ayrıca Türk Hava Kuvvetlerinin güçlendirilmesi kapsamında 1925-1935 yılları arasında **THK'nun bağış uçaklar adı altında 229 uçak satın alması**

**uçak üreticisi ülkelerin iştahını kabartmıştır.** Özellikle de Amerika Türkiye'nin her yıl ortalama 23 uçak alması karşısında harekete geçmeye karar vermiştir.

#### ABD-TÜRK HAVACILIK İLİŞKİLERİ

Amerika, Türkiye ile olan havacılık ilişkilerinde daima sıcak yaklaşımlar içerisinde olmaya özen göstermiştir.

9 Ocak 1929: ABD'li tayyareci Charles Augustus Lindbergh 1927 yılında **Atlas Okyanusunu tek başına geçen ilk pilot** olarak tarihe geçmiştir. Amerikalı pilot'a THK Murassa Madalyası verilmiştir.

30 Temmuz 1931: Amerikalı pilotlar Yeşilköy Hava Alanına indiler. Vali ve Belediye Başkanının yanı sıra THK İstanbul Başkanı ve diğer havacılar Amerikalı pilotları karşıladılar.

31 Temmuz 1931: ABD'li pilotlar Russel N. Bordmann ve John L. Polanda Atlantik okyanusunu aşarak İstanbul'a inmişlerdir. **Uzun mesafe rekoru kırarak.** THK İst. Şb. Md. Hasan Fehmi Bey Pera Palas Otelinde kendilerini ziyaret eder. Atatürk Yalova'ya davet eder.

1 Ağustos 1931: Pilot Russel N. Bordmann ve John L. Polanda Yalova'ya THK Başkanı Fuat Bulca tarafından getirilirler. Önce Başbakan İsmet İnönü tarafından 131 pırlanta taşlı Murassa madalyaları havacılara törenle takdim edildi. Ardından Atatürk'le sohbet edildi.

3 Ağustos 1931: ABD'li pilotlar Russel N. Bordmann ve John L. Polanda onuruna İstanbul Pera Palas Otelinde THK İstanbul Şubesi bir akşam yemeği düzenledi.

9 Haziran 1932 : Amerikalı Mr. Jim (William Robertson) ile Vecihi Hürkuş Ankara civarında meydan araştırması için uçarlar. Güvercinlik mevkiinde uçuş alanı tespitinde bulunurlar.

1942-43 yılları arasında Nuri Demirağ'ın Yeşilköy'deki Gök Okulu ve Beşiktaş'taki fabrikasını ziyaret eden Amerikalıların bazıları: Prof. Diyak: Nuri Demirağ ile Türk Amerikan Seyrüsefer Hava Limanı Mukavelesini imzalayan Amerikalı Profesör. Prof. Bills Hum Tington: Amerikan Koleji Müdürü. Prof. Brown ile birlikte Demirağ'ın tesislerini gezmiştir.

26 Mayıs 1944: Nu.D-38 ilk tanıtım seferini 26 Mayıs 1944 tarihinde İstanbul-Ankara arasında yaptı. NuD-38 uçağını Ankara'da Güvercinlik Hava alanında karşılayanlar arasında Devlet Hava Yolları (DHY) Genel Müdürünün yanında bir Amerikalı da bulunmaktaydı.

23 Şubat 1945: **ABD ile Türkiye Cumhuriyeti arasında ilk yardım anlaşması** yapılmıştır.

1945 – 1946: Hava endüstrisinin yüksek mühendis ihtiyacını karşılamak için THK'nun tavsiyesi ile İTÜ'de açılmış olan havacılık şubesinden 19 yüksek mühendisten 15'i fabrikalarda vazife almışlardır. Bunlardan 6 tanesi ABD'ye gönderilmiş ve uzmanlık çalışmalarını tamamlayarak yurda dönmüşlerdir.

27 Şubat 1946: **ABD ile TC arasında imzalanan ikinci anlaşma** gereği; ABD 10 milyon dolarlık kredi verecektir. Bu kredi ABD **savunma malzemeleri alımında** kullanılacaktır.

4 Haziran 1947: Amerikan Askeri Heyeti başlarında Tümğ. Hall olmak üzere (5 kişilik hava subayından oluşan heyet) THK Etimesgut Uçak Fabrikasını gezmişlerdir.

12 Temmuz 1947: **Turuman anlaşması ABD ile TC. Hükümeti arasında imzalanmıştır.**

13 Şubat 1952: Türkiye NATO üyesi olmuştur.

5 Nisan 1952: THK'nın **Ankara Gazi Çiftliği'ndeki Uçak ve Motor Fabrikası** yeterli miktarda uçak siparişi alamadığı için krize girmiş ve 5 Nisan 1952'de yapılan anlaşma ile 4 milyon lira karşılığında **MKE'ye satılmıştır.** Fabrika Yavuz Kansu müdürlüğünde yeniden yapılandırılmıştır. MKE, THK'nın geliştirdiği aralarında Model 3 olarak yeniden adlandırılan Mehmetçik'in de bulunduğu **6 ayrı modeli imal etme kararı aldı.** Mehmetçik projesinin **jet motorlu** bir eğitim uçağı olduğunu hatırlatmakta fayda var...

**Aynı yıl ABD'nin Lockheed T-33 tipi jet eğitim uçaklarını Türk Hava Kuvvetleri'ne hibe etmesiyle projenin uygulanmasından vazgeçildi. 1957 yılına gelindiğinde ABD Yardımının ön gördüğü koşullar neticesinde yapılan gizli anlaşmalar ile hükümetin emri sonucunda Türkiye'deki uçak üretimi tamamen durdurulmuştur. Fabrika daha sonraları uçak üretimi yerine traktör ve çeşitli makine parçaları üretmeye devam etmiştir.**

Tarafımdan Türk Tayyare Cemiyeti döneminde yöneticiliğe başlayan, sonraki yıllarda **THK Başkanlığı yapan ve en sonunda Ulaştırma Bakanı olan Şükrü Koçak'ın yaşamı ve havacılık adına aldığı kararlar** dikkatle incelenmektedir. Bu konu üzerine yaptığım çalışmalar kanımca Türk havacılığının geri kalmışlığının en önemli nedenlerinin bulunmasına ışık olacaktır.



\*\*\*

- **Yeşilköy Tayyare Meydanı'ndan İstanbul Havalimanı'na (İrfan Özfatıra)**

Yıl 1912. Harbiye Nezareti ordumuzun balon ve tayyare ihtiyacı için bir tesise lüzum duyar. 'Kıtaat-ı Fenniye ve Mevakii Müstahkeme Müfettiş-i Umumi"sine bağlı bir hava komisyonu kurar. İşte bu teşkilat Hava Kuvvetlerinin temeli sayılır ki, cumhuriyete 11 yıl vardır daha. Yeşilköy Hava Mektebinde yetişen havacılarımız Balkan Harbi ve Çanakkale müdafaasında vazife alırlar. Hatta "Bahri Tayyare Mektebi" de eğitime başlar.

**Şimdi gelelim sivil havacılığa...1933'te Amerika'dan iki King Bird alınır, Yeşilköy'e bir hangar yapılır, yanına da kâgir bina. Bilet satışı ofisi, bekleme salonu bir arada. Uçaklar Eskişehir'de yakıt ikmali yapar, Ankara Gazi Eğitim yanındaki bir tarlaya inip kalkarlar.**

İlk asfalt pisti ve dişe dokunur yolcu terminali 1942 yılında inşa edilir ki, ayaktadır hâlâ.

1956'da Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) hizmeti devralır. 1958 yılında Yeşilköy'e 7.445 iniş olur! Böl 365'e günde 20 uçak filan. Almanya'ya işçi göçü ile charter uçuşları başlayınca, 8 pasaport kontrol ve 12 gümrük muayene bankosu eklenir binaya.

Derken günlük uçak sayısı 200'ü aşar, kazaların en acısı 30 Ocak 1975'te yaşanır. İzmir Cumaovası'ndan gelen Fokker F-28 tipi Bursa uçağı, iniş sırasında pist ışıklarının sönmeye yüzünden Marmara'ya düşer, 37 yolcu ve 4 mürettebattan kurtulan olmaz. Demek bir şeyler noksandır hâlâ.

İç hatlar terminali âdeta kasaba garajını andırır, tavanı akar, her damlanın altında kova... Tuvaletler kelimenin tam manasıyla rezil rüsva. Mescit şadırvan ne mümkün merdiven altında bir tahta bulursan öp de koy başına.

Henüz ışıklı paneller yoktur, bilgi aslanın ağzında. Hangi kapı, tehir var mı, ne kadar. Yakaladığın memuru esir eder, soru yağdırırsın bunaltırcasına. Sen bırakırsın öbürü yakalar, zavallılar burunlarından solurlar.

Yerler pis, duvarlar pis, camlar harita.

Havalandırma mı? O da ne ya?

Sabah uçağı kaçırın mecburen bekleyecek akşama. Zira havaalanı şehrin dışında, nasıl gidip geleceksin bir daha.

Terminal binaları kuru tahtadan mamul çakılı oturma gruplarından ve iptidai check-in masalarından ibarettir. Bileti başkası da kullanabilir, kimse kimlik sormaz sana.

Köprü, köruk yok tabii. Tayyareler terminalin yanına kadar sokulur, pervanelerin esintisini hissedersin, DC 8'ler camları zangırdatarak yanaşır, sağır ederler âdeta.

Bagaja ancak sahip çıkılan parçalar yüklenir. "Bu benim" "Tamam" Onay vermeden oturan yolcular yüzünden anonslar verilir ardı ardına. "Mavi valizin sahibi lütfen bagajımızın başına, tayyare hareket etmeyecek yoksa!"

**Biletinizde koltuk numarası yazmaz, boş bulduğunuz yere oturabilirsiniz.**

**Özel hava yollarına yeşil ışık yakıldığında "Ama bu THY'i bitirir" diyenlerin aksine THY alır başını gider, marka olur dünya çapında.**

**26 havalimanımız vardır, 55'e çıkar.** Sabiha Gökçen de büyük eksiği kapatır bu arada.

**Yap-İşlet-Devret usulüyle ihale edilen terminaller sektöre hız katar.**

Yeşilköy'de 34 köprü, 224 check-in kontuarı, 11 bagaj bandı yetmez olur, bazı günler sadece içeri girebilmek saatler almaya başlar.

Yeni bir havaalanı mecburiyet olur sonunda. "İstanbul'a üç hava alanı fazla değil mi?" "Ama orası pek uzak!"

**Bakın Londra'da altı havaalanı var.** Heathrow, City, Luton, Stansted ve Gatwick (kuzey ve güney). Evet onlar da merkeze mesafeli. Trene yaklaşık 20 paunt veriyorsunuz (140 lira), taksi tutmak ise 100 £ civarında (700 lira).

**EK-1 Vecihi Hürkuş (1896-1969)**

- Birinci Dünya Savaşı'nda Bağdat cephesine uçak makinisti olarak gönderildi. Orada bir uçak kazasında yaralanarak İstanbul'a döndü. Yeşilköy'deki Tayyare Mektebi'ne girerek tayyareci oldu.
- 1917 sonbaharında Kafkas cephesine, 7. Tayyare Bölüğü'ne atandı. Orada bir uçak düşürerek **Kafkas Cephesinde uçak düşüren ilk Türk tayyarecisi** oldu. Bir hava savaşında yaralanarak düşünce uçağını yakarak **Rus'lara esir oldu**. Esir olarak Hazar Denizi'ndeki Nargin adasına gönderildi. Azeri Türklerinin yardımı ile adadan yüzerek kaçtı. Birlikte kaçtığı bir arkadaşıyla Erzurum'a kadar yaya olarak geldiler.
- Kurtuluş Savaşı'nın ilk ve son uçuşunu yapan, İzmir hava alanını işgal eden tayyareci olmuş, üç defa takdirname alarak kırmızı şeritli İstiklal Madalyası kazanmıştır.
- Savaş sonrası İzmir'de Seydiköy'de açılan tayyare okulunda yeni tayyarecileri eğitime başlamış, tam o sırada 1923 yılı başlarında İzmit mıntıkası Tayyare bölüğüne atanmış.
- Edirne'ye yanlışlıkla inen bir yolcu tayyaresini almaya memur edilmiş. Hizmet karşılığı bu uçağa adının verilmesi, 1919'dan beri uçak projeleri yapan Hürkuş'ta uçak inşa etmek düşüncesini yeniden canlandırmış.
- Ganimet olarak Yunan'lılardan ellerine geçen pek çok motordan yararlanarak projesini hazırlayıp ilk uçağı Vecihi K VI' yı imal etmiştir. Uçağı için uçuş müsaadesi istemiş, uçabilirlik sertifikası için bir teknik heyet oluşturulmuş, ancak teknik heyetin içerisinde tayyareyi uçuracak ve kontrol edecek personel bulunmadığından gecikmiştir. Sonunda teknik heyetten birinin "Vecihi, biz sana bu lisansı veremeyiz, "uçağına güveniyorsan atla, uç, bizi de kurtar" sözü üzerine Hürkuş, 28 Ocak 1925'de yaptığı uçağı Vecihi K IV ile ilk uçuşunu yapar.
- İzin almadan uçtuğu için cezalandırılınca, istifa ederek Hava Kuvvetlerinden ayrılıp Ankara'ya gider ve kurulmakta olan Türk Tayyare Cemiyeti'ne (T.T.C.) katılır. T.T.C. Fen şubesini organize etmekle görevlendirilir.
- Bu arada Avrupa havacılığının tetkiki için bir heyetle Hürkuş, ikinci kez Avrupa'ya gider. Almanya'da Junkers ve Rohrbach fabrikalarını ziyaret ederler. Bu fabrikalar Türkiye'de anonim şirket halinde tayyare fabrikası kurmak fikrindeydiler. Fransa'da da Breguet, Potez, Henriot gibi birçok fabrikaları ziyaret etmişler, Hürkuş da bu fabrikaların uçaklarıyla tecrübe uçuşları yapmış.
- Milli Savunma Bakanlığı Kayseri'de Tayyare ve Motor Anonim Şirketi (Tomtaş) adında bir fabrika kurmak için anlaşır. Hürkuş Tomtaş'ın teklifini kabul ederek Almanya'ya gider. Hürkuş Almanya'da Ju A-20 tayyarelerinde bazı noksanlıklar bulur, onların düzeltilmesi ile Ju A-35 'lerin yapımını da üstlenir.
- Hürkuş yurda döndükten sonra, Tomtaş emrinde biri 14 kişilik 3 motorlu Ju-23, diğeri altı kişilik tek motorlu Ju F-13 yolcu tayyareleriyle Ankara - Kayseri arasında ulaşım uçuşları yapar. Tarih 1927'dir.
- Hürkuş, Tomtaş'a, Ju A-35'in **kanatlarına benzin depoları ilavesi ile havada kalma süresini uzatarak** Ankara – Tahran uçuşunu direkt yaparak, İran devletine uçağı göstermek ve hükümetimizin rızasıyla devletimizin ihtiyacından fazlasının yabancı devletlere de satılabilmesi fikrini açmış. Bu yapılırsa hem devletimiz şereflelenecek, hem de Tomtaş'a büyük faydası sağlayacaktı. O sırada henüz Tomtaş fabrikası teşekkül etmemiş ve Ju A-35 tayyaresi de Tomtaş'a devredilmemiş olduğundan bu uçuşu reddedilmişti.
- Milli havacılığımız için güzel bir başlangıç olan Tomtaş ne yazık ki 1928 yılına kadar çalışmalarına devam edebildi. Kötü yönetimi yüzünden 1928'de iflas etmiş, daha doğrusu iflas ettirilmiştir.
- 1930 yılı yıllık iznini 2 ay ücretsiz olarak uzatıp Kadıköy'de bir keresteci dükkanını kiralayarak, 3 ay içinde ilk Türk sivil uçağını, aslında **ikinci uçağı Vecihi K-XIV** uçağını inşa etmiştir. **Uçak iki kişilik, tek motorlu spor ve eğitim uçağıdır**. Uçağı ile birlikte uçarak Ankara'ya dönmüş, Ankara üzerinde bir gösteri yapmış, Başbakan İsmet İnönü ve bazı komutanlar tarafından uçağı incelenerek tebrik edilmiş. **Uçabilirlik sertifikası** verilmesi için İktisat Bakanlığına müracaat ederek müsaade istemiş. 14 Ekim 1930'da, "**Tayyarenin teknik vasıflarını tespit edecek kimse bulunmadığından gereken vesika verilmemiştir**" cevabını almış.
- Bakanlık nezdinde yapılan girişimler sonucu uçağa istenen belgenin alınması amacıyla Çekoslovakya'ya gönderilmesi kararı alınmış. Tayyareye ait bütün resmi evrak önce Çek diline çevrilmiş, uçak gelince de tekrar monte edilerek uçağın malzemeleri ve her türlü teknik kontrolü yapıldıktan sonra uçuşu istenmiş. Her türlü uçuş şekilleri ile uçuşun kontrolü tamamlanmış. Hürkuş 23 Nisan 1931'de Çekoslovakya'lı yetkililer tarafından uçuş müsaadesini almıştır. 25 Nisan 1931'de Çekoslovakya'dan uçarak Türkiye'ye gelmek için yola çıkıp 5 Mayıs 1931'de Türkiye'ye gelmiştir.

- Bu arada Türk Hava Kurumu yeni bir turne planlar. Ankara'dan başlayan uçuş Aksaray, Konya, Manavgat, Antalya, Fethiye, Muğla, Aydın, Denizli, Uşak, Eskişehir, Adapazarı, İzmit ve Yeşilköy'de tamamlanır. Uçuş büyük bir başarıyla tamamlanmıştır. Kurum şubeleri bağışlarla zenginleşmiştir, ama 3 Kasım 1931 tarihli telgrafta büyük yardımcısı makinisti Hamit'in işine son verilir **Hürkuş'a ödenen uçuş tazminatı kesilerek Vecihi XIV uçağı uçuştan men edilir**. Bundan sonraki uçuşların Milli Müdafaa Vekaleti tarafından verilecek uçakla gerçekleştirileceğı bildirilir
- 21 Nisan **1932'de İlk Türk Sivil Tayyare Mektebi'ni kurar**. İki kız olmak üzere 12 öğrenci kaydolar. 27 Eylül 1932'de eğitim ve öğretime başlanır. Okulun gayesi Türk gençliğini havacılığa alıştırmak, tayyareci kuşaklar yetiştirerek Türkiye Cumhuriyeti hava ordusunun yedek gücü olmaktır.
- Nuri Demirağ Bey, bir tayyare yapımı için 5000 TL vermiş, böylece 1933'de adı Nuri Bey olan Vecihi K-XVI kabin uçağı yapılmıştır. Aynı yıl tek satırlı Vecihi KXV uçağını da inşa etmişler ve 30 Ağustos 1933'de iki Vecihi XIV, iki tane Vecihi XV ve Nuri Bey Vecihi-XVI uçakları ile öğrencileri İstanbul göklerinde gösteri uçuşu yapmışlar. Okulda, bir de Vecihi SK adlı uçak motoru ile çalışan deniz botu yapılmıştır.
- **Vecihi Sivil Tayyare okulu parasal sorunlardan ve yetiştirdiğı öğrencilerin diplomalarına denklik verilememiş olmasından kapanmıştır**.
- 1935 yılı başlarında Türk Hava Kurumu Başkanı Fuat Bulca, çağrılı olarak Rusya'ya gider. Orada sivil havacılığın durumunu görür ve dönüşünde Atatürk'e anlatır. Atatürk: Türk Kuşu namı ile yeni bir çalışma yolu açın ve Vecihi'den faydalanın!" emrini verir. Hürkuş Ankara'ya çağrılır. Etimesgut hangarlarını yapmak, yaz kampı için uçuş sahası bulunması ve Rusya'ya eğitim için öğrenci gönderilmesi onun mutluluğı olur.
- 1951'de beş arkadaşıyla birlikte havadan zirai ilaçlama yapmak üzere Türk Kanadı adı ile bir şirket kurmuş, Sait Bayav ve Muammer Öniz'le İngiltere'ye giderek Auster tipi üç uçak almışlar.
- 1952'de Paro mamasının reklamını yapmak için tekrar İngiltere'ye giderek Proctor V tipi dört kişilik hafif turist tipi tayyare alır. Bu tayyare ile değişik müesseselerin reklamını yaptı.
- 29 Kasım 1954'de **Hürkuş Hava Yollarını kurdu**. Türk Hava Yolları'nın seferden kaldırdığı uçaklardan 8 tayyareyi Ziraat Bankasından kredi ile almıştı. Bir takım güçlüklerle uğraşarak hava yollarının sefer yapmadığı yerlere seferler koyarak, izin vermediklerinde gazete taşıyarak çalışmak istedi, ama **sabotajlar, uçaklarının parçalanması ve sonunda uçuştan men edilerek uçamadı**. Buna rağmen uslanmadı. **Elinde kalan son uçağını da Maden Tetkik Arama Enstitüsü'nün emrinde kullanarak** Güney Doğu Anadolu'da torium, uranium ve fosfat arayarak zor doğa koşullarında çalıştı.
- Hayatının sonlarında çok sıkıntı çekmiş, borçlandırılmış, uçamayacak duruma düşürülen uçaklarının sigorta giderleri ve bunların faizleri borcuna eklenmiş, vatana hizmetten kendisine bağlanan çok yetersiz maaşına bile haciz konmuştur.
- Ankara'da anılarını yazarken, bir kaza sonucu beyin kanamasından komaya girdi, 16 Temmuz 1969 tarihinde hayata gözlerini yumdu. (<http://www.tayyareci.com>)

## **EK-2 Nuri Demirağ (1886-1957)**

- Türk Havacılık Tarihinin en önemli isimlerinden ve Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları inşaatının ilk müteahhitlerindedir.
- **Türkiye'de ilk uçak fabrikasının kuruluşu, ilk sigara kağıdı üretimi, ilk yerli paraşüt üretimi gibi ilkleri gerçekleştiren, İstanbul Boğazı üzerine köprü yapılması, Keban'a büyük bir baraj yapılması düşüncelerini ilk kez gündeme getiren kişidir**.
- 1918 yılında, Maliye'den istifa etti, ticaret ile uğraşmaya başladı. Yabancıların tekelinde olan sigara kağıdı işine girdi. Eminönü'nde küçük bir dükkânda **ilk Türk sigara kağıdı yapımını başlattı**. Ürettiğı sigara kağıdına "Türk Zaferi" adını verdi. Nuri Demirağ, bu ilk girişiminden büyük kazanç elde etti.
- Fransızlar üstlendikleri demiryolu yapımını 1926 yılında bırakınca; tapu dairesinde mühendis olan kardeşi Abdurrahman Naci Bey'i de memurluktan ayırarak birlikte bu işin müteahhitliğine başladı. Samsun-Erzurum, Sivas-Erzurum ve Afyon-Dinar hattını **1012 kilometrelik demiryolunu bir yıl gibi kısa bir sürede tamamladı**. Çok dağlık ve kayalık arazide balyozlarla dağları delerek tünel açmak zorunda kalmalarına rağmen işlerini zamanında tamamladılar. Türkiye'nin 10 bin km'lik demiryolu ağının 1250 km'lik bölümünün inşasını gerçekleştirmiştir. Bu nedenle 1934 yılında kendisine Mustafa Kemal ATATÜRK tarafından **"Demirağ" soyadı verilmiştir**.

- 1931 yılında, Asya'yı Avrupa'ya bağlayacak **Boğaz Köprüsü projesini** yaptı. Amerika'dan uzmanlar getirtti. 4 yıl süren araştırmalarının sonucunda hazırladığı projeyi 1934 yılında Atatürk'e götürdü. Atatürk çok beğendi. Hükümete gönderdi. Hükümet reddetti.
- Yıldız Sarayı önündeki yıkık **tarihi çeşmeyi** yeniden ayağa kaldırdı. Bu geleneğini yıllarca sürdürdü. Toplam 43 çeşme yaptırdı.
- 1933 yılında, Divriği'ye enerji sağlama planlarını yaparken 1966 yılında yapımına başlanan **Keban Barajı projesini ilk kez gündeme getirdi.**
- Nuri Demirağ, demiryolu inşaatları devam ederken bir yandan da çeşitli büyük inşaat projelerine de başladı. **Karabük Demir Çelik, İzmit Selüloz, Sivas Çimento ve Bursa Merinos tesislerini, Eceabat Havalimanı'nı, Haliç kenarında İstanbul Hal Binası'nı inşa etti.**
- 1933 yılında Bursa'da Sümerbank Merinos Fabrikası'nın yapımına başladı. Yapımcısı olduğu İzmit Seka Kağıt Fabrikası'nın temeli 1934 yılında atıldı. İstanbul Hal Binası inşaatlarının yapımını üstlendi, kısa sürede tamamladı.
- 1936 yılında, **Beşiktaş Nuri Demirağ Uçak Atölyesi'nin** temeli atıldı. Divriği'de yapılacak olan fabrika için çalışmalara başladı. Öncelikle İstanbul'da bir deneme atölyesi kurulacaktı. Bu amaçla Çekoslovak bir şirketle anlaştı. İstanbul'da Barbaros Hayrettin Paşa İskelesi'nin yanında atölye binası inşa edildi.
- Deneme uçuşlarını yapabilmek için **Yeşilköy'deki Elmaspaşa Çiftliği'ni satın aldı ve üzerinde büyük bir uçuş sahası, hangarlar ve uçak tamir atölyesi yaptırdı.** Uçuş sahası, Avrupa'nın en büyük havalimanı olan Amsterdam Havalimanı büyüklüğünde idi. Bu alan, günümüzde Uluslararası İstanbul Atatürk Havalimanı olarak kullanılmaktadır.
- **Türkiye'nin ilk uçak mühendislerinden "Selahattin Reşit Alan" üretilen uçak ve planörlerin planını çizdi.** 1936'da ilk tek motorlu uçak üretildi ve Nu.D-36 adı verildi. **1938'de Nu.D-38 adlı çift motorlu 6 kişilik yolcu uçağı yapıldı. 1939'da Türkiye'nin ilk yerli paraşüt üretimini gerçekleştirdi.**
- 1938 yılında, Türk Hava Kurumu, 65 planör satın almak için sipariş verdi. **65 planör kısa sürede teslim edildikten sonra; sipariş edilen NuD-36 adlı 24 eğitim uçağı tamamlanmış, deneme uçuşları İstanbul'da gerçekleşmişti.** Türk Hava Kurumu Nuri Demirağ'a verdiği uçak siparişini iptal etti. Olay mahkemeye yansıdı. **İki ayrı Bilirkişinin olumlu rapor yazmasına karşın THK uçakları almadı.** THK'nın siparişi olan ve son olarak İstanbul'dan Eskişehir'e uçan uçakların teslimi için Eskişehir'de bir kez daha test uçuşu yapılması talep edilmiştir.
- Selahattin Reşit Alan, 1938'de Nu.D-36 uçağıyla iniş yaparken, çevredeki hayvanlar hava alanına girmesin diye pistte açılan hendeki görmez ve hendeki düşer. Reşit Alan bu kazada vefat eder. Bu kazadan sonra **THK siparişi iptal etti.** Nuri Demirağ, mahkemeye verdiği THK ile yıllar süren bir mahkeme sürecine girdi. Mahkeme THK lehine sonuçlandı. **Ayrıca uçakların yurtdışına satılmaması için bir de kanun çıkartılır. Bu yüzden sipariş alamayan fabrika 1944 yılında kapanır.**
- **İspanya, İran ve Irak'tan alınan siparişler engellendi; elde kalan uçaklar hurdacıya satıldı.** Nuri Demirağ'ın davayı kaybettikten sonra hükümet üyeleri ve cumhurbaşkanına mektuplar yazarak yanlışlığın düzeltilmesi için yaptığı girişimler başarısız oldu; fabrika tekrar açılmadı.
- Nuri Bey, 1941 yılının Eylül ayında 12 uçaklık bir filoyu, Bursa, Kütahya, Eskişehir, Ankara, Konya, Adana, Elazığ ve Malatya rotasında uçurarak halka kendi tayyarelerimizle göklerimiz kendimizin koruyabileceğini göstermek ve onlara inanç vermek istemiştir.
- 1939 yılında, Cumhuriyet tarihinin en büyük depremi Erzincan'da yaşandı. Nuri Demirağ kurtarma çalışmalarına katıldı. **Depremde evlerini yitirenlere prefabrik evler yaptı.**
- İstanbul Teknik Üniversitesi bünyesinde bir Uçak Mühendisliği bölümünün açılması için öncülük etti. **Türkiye'nin ilk yerli paraşüt üretimini gerçekleştirdi.**
- 1941 yılında, Türk yapımı ilk uçak İstanbul'dan Divriği'ye ilk uçuşunu pilot olarak yetiştirdiği oğlu Galip Demirağ'ın kullandığı uçakta yaptı.
- 1942 yılında, yapımcılığını üstlendiği **Sivas Çimento Fabrikası** hizmete girdi.
- **1944 yılında, Nuri Demirağ'a ait Uçak Pisti, Fabrika ve Etüd Merkezinin bulunduğu alan istimlak edildi. Ürettiği Nu.D 38 adını taşıyan çift motorlu 6 kişilik yolcu uçağı yurt dışında büyük ilgi gördü. Dünya havacılığı yolcu uçakları a sınıfına alındı.**

- 1945 yılında, siyasete atıldı. **Milli Kalkınma Partisi'ni kurdu.** Türkiye'nin Çok Partili Yaşama geçişini başlattı. 1946 yılında, seçimlere katıldı. Ancak başarı gösteremedi. MKP'nin basın tarafından engellendiğini düşünen Demirağ, bir matbaa kurarak **100 bin satacak bir gazete planladı.**
- 1948 yılında, Milli Kalkınma Partisi'nin propagandası için bir  **radyo istasyonu kurmak istedi.** İzin verilmedi.
- 1951 yılında, evsiz ve açıkta kalan **Neyzen Tevfik'e ev verdi.** Amerika ve Kanada'ya gitti. Türk Amerikan Dostluk Derneği'nde bir konuşma yaptı.
- 1952 yılında, Pakistan'da yapılan **İslam Kongresi'ne Türkiye'yi temsilen katıldı.**
- 1954 yılında, Demokrat Parti listesinden **Sivas milletvekili oldu.** "Makam ve memuriyet güçlerini kötüye kullanarak kamu düzenini çiğneyen ve genel ahlakı bozanlar hakkında cezai yaptırım " isteyen yasa önerisini meclise sundu.
- Nuri Demirağ, 1920 yılında doğru Mesude Hanım ile evlendi. Bu evlilikten Galip ve Kayı Alp adlı iki oğlu, Mefkure, Şukufe, Süveyda, Süheyla, Gülbahar ve Turan Melek adlarında 6 kızı oldu.
- Nuri Demirağ, 13 Kasım 1957 tarihinde İstanbul'da şeker hastalığı nedeni ile 71 yaşında öldü.  
([www.biyografi.net.tr](http://www.biyografi.net.tr))