

# NURİ DEMİRAĞ UÇAK FABRİKASI\*

CELALİ YILMAZ

Mühürzade Mehmet Nuri Bey (d. 1886 Divriği, Sivas-ö. 13 Kasım 1957 İstanbul) Türkiye’de birçok ilki gerçekleştirmiş bir iş adamıdır. İlk yerli sigara kâğıdı, ilk paraşüt, ilk seri üretimli Türk uçak fabrikası ve uçuş okulu sayılabilir. İstanbul Boğazi üzerine köprü yapılması ve Keban Barajı inşaatı da ilk kez onun gündeme getirdiği projelerdir. Mehmet Nuri Bey Türkiye’nin 10.000 km’lik demiryolu ağının 1.250 km’lik kısmını gerçekleştirmiş ve Atatürk tarafından kendisine “Demirağ” soyadı verilmiştir. Karabük Demirçelik, İzmit Selüloz (SEKA), Sivas Çimento, Bursa Merinos tesisleri ile Eceabat Havaalanı ve Haliç kenarındaki İstanbul Hal binası inşaatlarını da yapmıştır. Cumhuriyet döneminin sayılı zenginleri arasına girmiş ve hayırseverliği ile tanınmıştır. 1938 Erzincan depremi sonrası evindeki tüm yiyecek ve giyeceği toplayıp yardıma koşan ilk ekibi kurmuş, evi yıkılanlara prefabrik evler yapmıştır. Yıldız Sarayı önündeki yıkık çeşmeyi ihya etmiş, sonrasında değişik yerlerde 43 çeşme yaptırmıştır. Türkiye’nin çok partili döneminin ilk muhalefet partisi olan Millî Kalkınma Partisi’nin de kurucusudur.

Devrinin en zengin iş adamlarından biri olan Nuri Demirağ 1936 yılında bir uçak fabrikası kurma girişimine başladı. Ordunun uçak ihtiyacının finansmanı için başlatılan bağış kampanyası sırasında para istenmesi üzerine, “Başkalarına bağımlılığı devam ettirecek yardım yerine, en mükemmelinin imal edilmesine talibim.” demiştir. Millî uçak fabrikası kurmanın önemi üzerinde durmuş ve



1- Nuri Demirağ uçak fabrikasında imal edilen “Nuri Bey” isimli uçak

servetinin büyük kısmını bu konuya vakfetmiştir.

Demirağ, uçak fabrikasını memleketi Divriği’de kurmayı planlamıştı. Öncelikle İstanbul’da bir deneme atölyesi kurdu. Beşiktaş’ta Barbaros Hayrettin Paşa Türbesi yanındaki fabrika binasının temeli 17 Eylül 1936 tarihinde atıldı ve inşaatı hızla tamamlandı. Demirağ, deneme uçuşları yapabilmek için Yeşilköy’deki Elmaspaşa Çiftliği’ni satın aldı. Yeşilköy’deki arazi üzerine büyük bir uçuş pisti, hangarlar ve uçak bakım atölyesi inşa ettirdi. Kurulduğunda “Gök Okulu” olarak adlandırılan ve günümüzde Uluslararası İstanbul Atatürk Havalimanı olarak kullanılan Yeşilköy tesisleri, döneminde Avrupa’nın en büyük havaalanı olan Amsterdam Havaalanı’ndan daha büyük ölçekte inşa edilmişti.

Uçakları kullanacak Türk pilotların yetiştirilmesi için kurulan Gök Okulu’nda 1943 yılına kadar 290 pilot yetiştirildi. Demirağ, Yeşilköy’deki Gök Okulu’ndan önce Divriği’de bir Gök Ortaokulu açtı ve 150 yataklı öğrenci yurdu yaptırdı. Sivas’ın hiçbir ilçesinde ortaokul yokken Divriği’deki okulda öğrencilerin her türlü ihtiyacı karşılanıyor, öğrencileri havacılığa özendirme için İstanbul’a getiriyor ve onlara uçuş dersleri verdiriyordu. Demirağ’ın hedefi Divriği’de bir Gök

Üniversitesi kurmaktı ancak devletten yeterli yardımı göremedi. İstanbul Teknik Üniversitesi bünyesinde Uçuş Mühendisliği Bölümü kurulması için çaba sarf etti.

Nuri Demirağ millî uçak modellerinin geliştirilmesi projesine girişince, önce uzman ve mühendislerle birlikte dünyanın belli başlı ülkelerindeki uçak fabrikalarını ziyaret etti. Lisans almanın kopyacılıktan ibaret olduğunu, zaten demode modellerin lisanslarının verildiğini, gelişmiş modellerin ise sır gibi saklandığını görünce, son model teknolojiye sahip olmak için yerli modellerin geliştirilmesinin şart olduğunun farkına varıp tüm çalışmalarını bu konuda yoğunlaştırdı. “Kopyacılıkla devam edilirse, demode şeylerle beyhude yere vakit geçirilecektir.” diyordu.

Beşiktaş’taki uçak fabrikasında imal edilecek uçak ve planörlerin planlarını Türkiye’nin ilk uçak mühendislerinden Selahattin Reşit Alan çizdi. 1936 yılında ilk tek motorlu uçak üretildi ve uçağa Nu. D-36 adı verildi. 1938’de çift motorlu, altı yolcu kapasiteli Nu. D-38 imal edildi. Seri üretimi yapılan Nu. D-38 modeli, 1944 yılında Dünya Havacılık Otoritesi tarafından “A sınıfı yolcu uçağı” kategorisine alındı. 325 km hız yapabilen bu uçak 1.000 km mesafeye

\* Resim ve alt yazısı yazar tarafından hazırlanmıştır.

uçabiliyordu. Fabrikaya 1938 yılından itibaren Türk Hava Kurumu (THK) ve çeşitli Avrupa ülkelerinden uçak siparişleri verildi.

Nuri Demirağ uçak fabrikası havacılık konusundaki faaliyetlerine 1939 yılında Türkiye'nin ilk yerli paraşüt üretimini gerçekleştirerek devam etti. Yerli ipek paraşüt imali için Baltalimanı'ndaki arazisine 100 kadar dut ağacı dikti. 1941'de tamamen Türk yapımı ilk uçak İstanbul'dan Divriği'ye uçtu. Nuri Demirağ'ın oğlu ve Gök Okulu'nun ilk mezunlarından Galip Demirağ bu uçuşu gerçekleştiren pilot oldu.

Türk Hava Kurumu tarafından sipariş edilen 65 planör kısa sürede teslim edildikten sonra Nu. D-36 modelinden 24 eğitim uçağı tamamlanmış, deneme uçuşları İstanbul'da yapılmıştı. THK'nın siparişi olan ve test uçuşları sonrasında İstanbul'dan Eskişehir'e uçan uçakların teslimi için yetkililer tarafından bir kez daha test uçuşu yapılması talep edildi. Bu uçuş sırasında, uçakların planlarını da çizmiş olan mühendis Selahattin Reşit Alan iniş yaparken, çevredeki hayvanların havaalanına girmemesi için pist kenarına açılmış hendeğe düştü ve vefat etti. "Depoya benzin konulmasının unutulması" türünden bir mazeret arayışında olan THK, bu kazayı gerekçe göstererek siparişini iptal etti.

Nuri Demirağ mahkemeye verdiği THK ile yıllar süren bir hukuk mücadelesine girdi. Farklı bilirkişilerin uçakları sözleşmeye uygun imal edildiği ve uçuş için yeterli oldukları yönünde raporlarına rağmen mahkeme THK lehine sonuçlandı. Ayrıca, Nuri Demirağ'ın fabrikasında imal edilen uçakların yurt dışına satılmasını yasaklayan bir kanun çıkarıldı. İspanya, İran ve Irak'tan alınan siparişlerle bağlantısı yapılmış

ve imal edilmiş uçakların ihracı engellendi.

Yurt içi ve yurt dışından sipariş alamayan fabrika 1944 yılında kapandı. Beşiktaş'taki uçak fabrikası ile Yeşilköy'deki Gök Okulu, 1944 yılında dönümü 15 lira üzerinden kamulaştırıldı. Bu bedelin üçte biri vergi olarak kesildikten sonra bakiyesi, devletin parasının olmadığı gerekçesiyle 20 yıl vadeye bağlandı ve fiilen ödenmedi. THK ve yurt dışından gelen siparişler üzerine imal edilmiş uçaklar ve makineler hurdacıya satıldı. THK daha sonra Fransa'da kullanımdan kaldırılan *Henrio* uçaklarını ithal etti. Gelen eski model uçaklar kısa süre sonra hurdaya atıldı.

Nuri Demirağ davayı kaybettikten sonra hükümet üyeleri ve Cumhurbaşkanı'na mektuplar yazarak, memleket için hayati maliyetleri olan yanlışlığın düzeltilmesini talep etti. Ancak tüm girişimleri başarısız oldu. Mektuplarına cevap verilmedi, fabrikası açılmadı. Döneminin en zengin iş adamı, o dönem devlet bütçesinin yaklaşık onda biri kadar olan servetini uçak fabrikası kurulması yolunda heba etmiş oldu. Havacılık konusundaki hizmetleri nedeniyle Nuri Demirağ'ın ismi 2010 yılında Sivas Havaalanı'na verilmiştir.

#### Kaynaklar:

Adıgüzel, Mehmet Bahattin, *Hayallerini Uçuran*

*Adam*, İstanbul 2013.

Dervişoğlu, Fatih M., *Nuri Demirağ: Türkiye'nin*

*Havacılık Efsanesi*, İstanbul 2007.