

“Türkiye'nin imal ettiği uçaklar” olarak bilgi mevcuttur. Ne yazık ki altı kişi kapasiteli “Nu.D 38” de Hava Yolları tarafından beğenilmez ve Nuri Bey'in elinde kalır.

### “Hava Kurumunun Beğenmediği Uçaklarla Binlerce Saat Uçtuk”

**- Bir uçak düşüyor. Uçağın düşmesi pilotaj hatası mıydı?**

Pilotaj hatasından düşen uçağı yapan Selahattin Bey rahmetli. Selahattin Bey'in uçağının düşmesinden sonra ortaya çıkan bir dedikodu var tabii: Selahattin Bey Eskişehir'e giderken, İnönü Hava Meydanı'nda inişe geçiyor; pilotaj tabiriyle piste kısa kalıyor ve uçağı iniş pistinin yakınındaki drenaj kanalına takılarak takla atıyor.

Selahattin Bey şehit oluyor. Ben bir pilot olarak bunun yüzde yüz pilotaj hatası olduğunu düşünüyorum. Yani büyük talihsizlik; ama uçağın kendisinden kaynaklanan bir sebep değil. Bu olay uçağın reddedilmesi için yeterli gerekçe olamazdı. O zaman bir sürü mahkemeler oluyor. Neticede artık Atatürk de hayatta değil, uçaklar Nuri Demirağ'ın üzerine kalıyor, o da uçakları kullanmaya devam ediyor. Biz de THK'nın yeterli bulmadığı; “*Bunlar uçmaz, kaza yapar*” dediği uçaklara 18 yaşında, balıklama girdik. Bu uçaklarda sadece benim 600 küsur saat uçuşum var okulda hoca olarak.

Devletin performansından kuşku duyduğu bu uçaklarla binlerce saat uçuş yapıldı; bu uçuşlarda kimsenin burnu kanamadı. Anlayanlar için bu yeterli bir tecrübeydi.

**- Siz Nuri Demirağ Gök Okulu'nda uçmaya ve öğretmenliğe nasıl başladınız?**

Ben uçmaya 1940 yılında başladım. Çok kısa sayılacak bir sürede öğretmen pilotluğa terfi ettirildim. Dört sene hocalık yaptım orada ve benim gibi 8-10 hoca daha vardı. Okulda başöğretmenimiz Basri Alev'di. O da İstiklal Harbi'nin saygın pilotlarından, muhterem bir zat. Okulda ayrıca sekiz-on öğretmen daha vardı.

Ben, öğretmenle birlikte kısa sayılabilecek bir uçuş eğitiminden sonra yalnız uçmaya başladım. Eğitimim devam ederken hocam geldi: “*Uçuyoruz hadi Mehmet, uçak hazır, atla git, sen yalnız uçacaksın artık*” dedi. Tabii hoca öyle demiş, 18 yaşında da delikanlı, durur mu? Ondan sonra 10 saat yalnız uçuşum var. Bir gün dedi, “*Mehmet, şu grubu al da bir uçur bakalım.*” Ben de “*Nasıl?*” dedim. “*Sen hoca oldun artık*” dedi. Yalnız uçuşumun onuncu saatinden sonra yanıma talebe verdiler. O şekilde devam ettik, çünkü arkası yok, böyle yapmaya mecbur. Okula dışarıdan hoca bulup getirme imkânı yoktu.

**- Eğitimleriniz nasıldı? Kaç haftada pilot olabiliyorlardı öğrenciler?**

Eğitimlerimiz yalnız yaz aylarındaydı. Kışın okuldaydık, üniversitedeydik, yazları da Nuri Demirağ Gök Okulu'nda. Her hoca, aşağı yukarı 4-5 talebe alır ve onları yalnız uçuruncaya kadar eğitir. Onlar yalnız uçtuktan sonra inkişaf (gelişirler) yaparlar, o şekilde. Bir öğrencimi yalnız uçuşa gönderdiğimde çok büyük bir heyecan yaşardım. Eğitim herhalde üç ay sürüyordu. Talebe başına günde yarım saat uçardık. Aldığımız talebelerin hepsi üniversitede okumakta olan talebelereydi. Onun için belli bir havacılık eğitimi ve kültürleri vardı zaten. Başlangıçta hepsi uçak

mühendisliği öğrencileri değildi, o kadar yoktu uçak mühendisliği öğrencileri. Ama mesela ben bir devrede kendi sınıf arkadaşlarımı uçurdum ve hepsini pilot yetiştirdim.

### “Ömer İnönü'ye Gök Okulu'nu Bıraktırdılar”

**- Nuri Demirağ Gök Okulu'nda İnönü'nün çocukları da eğitim gördü değil mi?**

Evet, böyle bir olay yaşandı. Ömer İnönü Nuri Demirağ Gök Okulu'nda bir süre eğitim aldı, ancak eğitimini henüz tamamlamadan okulu bıraktı; daha doğrusu bırakıldı. Söylendiği kadarıyla bazı bürokratlar Gök Okulu'ndaki eğitimin yeterince güvenli olmadığını empoze ederek İnönü ailesini etkilemiş. Erdal İnönü uçuş eğitimini Türkkuşu'nda tamamladı. Benim hatırladığım kadarıyla o tarihteki Türkkuşu yönetiminin rekabet endişesi de bu söylentilere katkıda bulunmuştur.

**- Halkın o günlerde mezuniyet törenlerine ilgisi nasıldı?**

Yemin törenleri çok kalabalık olurdu. Nuri Demirağ talebelerine “İşretlikten, oyundan, iffetsizlikten, eğrilikten, tembellikten, zulümkârlıktan sakınınız” tavsiyesinde bulunurdu. Bröve alma töreninde talebe bu yemin metnini elinde tutardı. O zaman Tasviri Efkâr Gazetesi var, tören olacağını haber



Nu.D.36 ve Yeşilköy'deki Hangar

veriyor. Denilebilir ki, “Uçuyordunuz, kaçıyordunuz; ilgi ve alaka var mıydı insanlarda?” Vardı. Bakın, o devirde otobüs falan da yok, törene iştirak etmek için insanlar tren dolusu gelirdi; ilgi bu işte! Gök Okulu'nun düzenlediği tören ve Havacılık Bayramı gazetelere manşet olurdu; halk bu sayede haberdar olur ve törenlere akın akın gelirdi.

### “Nuri Demirağ Gök Okulu'nu Kendisi Finanse Etti”

#### - Gök Okulu nasıl finanse edildi?

Gök Okulu'nu Nuri Bey kendisi finanse etti. Bu talebeleri alıyorsunuz; onların yemesi, içmesi, yatması, kalkması, benzini, hocası... Nuri Bey dört sene dayanabildi; ondan sonra okulu kapatmak zorunda kaldı.

#### - Öğrenci ailelerinden bir ücret alınmıyor muydu?

Hayır. Tamamıyla burslu. O tamamen idealistçe bir şeydi. Benim 60 lira maaşım vardı ayda, hoca maaşı. Gider okulda üç ay çalışırdık yazın. Altı ay bayağı paşa gibi yaşırdık. Zaten İTÜ'deki masrafımızı devlet karşılıyor. Leyli mecanni, yani her şey devletten. Gök Okulu'ndan aldığımız maaş bize harçlık kalırdı, o zaman için bol bir harçlık...

#### - Dört yılda kaç pilot yetişti okuldan hatırlıyor musunuz?

300 küsur.

### Bedelsiz Uçakların Bedeli Havacılık Sanayisine Ara Vermek Oldu

#### - Uçak tasarımı-imalatı projeleri bir süre sonra neden durdu?

Gök Okulu faaliyetlerine 1944 yılında son verdi. Uçak Fabrikası zaten uçak üretimine 1940 yılında son vermişti. Fabrika, faaliyetine çelik konstrüksiyon imalatına yönelerek devam etti. Gök Okulu'nun kapanmasından sonra ben de bu fabrikada 1950 yılına kadar mühendis olarak çalıştım. Baraj kapakları imal ettik. Fabrika en sonunda istimlak edilerek Deniz Müzesi yapıldı. Bana göre Amerika'nın “yardım” adı altında bedelsiz uçak tedariki, diğer savunma sanayisi gibi bu fabrikaların da kapanmasında etkili olmuştur. Bedelsiz sağlanan uçakların gerçek bedelini sonunda ülke, havacılık sanayisine önemli boyutta ara vererek ödemiştir.

#### “Uçaklar Hurdaya Gitti”

#### - Gök Okulu kapatıldıktan sonra uçaklar ne oldu?

Okul kapandı; 1952-1953'e kadar ben

uçtum orada. Okul kapalıydı; ama tesisler ve meydan vardı. Okulun arazisinin istimlak edilmeyen kısmında biz yeniden hangar yaptık, 12 tane uçağı alacak hangar yaptık orada. Ondandan sonra meydanı düzenledik. Toprak meydan; ama yine de düzenledik. Okul olarak değil; ama ben şahsen uçtum. Benim elimde kaldı uçaklar ve ben keyfime göre uçtum orada. Nuri Bey'in vefatından sonra, uçaklar hurdaya gitti maalesef. Bugün, Nu.D 36'nın uçarken görüldüğü tek kaynak, yönetmenliğini Nuri Demirağ'ın yaptığı “Ya İstiklal Ya Ölüm” adlı filmidir.

#### - Uçaklardan bir tanesini bile elinizde tutamadınız mı?

Tutamıyorsun ki, daha doğrusu o günlerde insan o hayatı yaşarken, ileride bugünleri düşünemiyor tabii.

#### - Gök Okulu'ndaki personel okul kapandıktan sonra nereye gitti?

Zaten hepsi üniversite talebesiydi; hocası da talebesi de üniversiteliydi, kendi hayatlarına devam ettiler. Yani havacılığı sevdiler, pilot oldular, uçtular, yalnız uçtular, ondan sonra da kendi meslek hayatlarını yaşadılar.

#### - Bir kısmının Amerika'daki uçak fabrikalarına gittiği söyleniyor bu doğru mu?

Hayır. Amerika'ya adını hatırlayamadığım sadece bir hocamız gitti.

### “Nuri Demirağ Müteşebbis Cesaretinin Bedelini Çok Ağır Ödedi”

#### - Sizce Tayyare Fabrikası ve Gök Okulu neden kapatıldı?

Belli bir finans imkânı olmadı. Finans imkânı olmayınca devam ettirmek imkânı da olmadı. Nuri Bey kapatmak zorunda kaldığı fabrikayı ve Gök Okulu'nu, aynı işlevini sürdürmesi kaydıyla ve bedelsiz olarak devlete devretmek istediysede bu teklifi ilgi görmedi. Fatih Dervişoğlu, Nuri Demirağ ile ilgili “Beşiktaş'ta Bir Tayyare Fabrikası” belgeselinde şöyle



Töreni İzlemeye Giden Meraklı Kalabalığı