

der: “Nuri Demirağ müteşebbis cesaretinin bedelini çok ağır ödedi!” Nuri Demirağ 13 Kasım 1957’de hayata 71 yaşında veda ettiğinde Sivas Milletvekiliydi...

**- Devlet sipariş ettiği uçakları almaktan vazgeçince yurt dışına ihraç imkânı olmadı mı?**

1940’ları yaşıyorsunuz. 1940’lar, harp dönemi ve o seneler hiçbir devlet kendi yaptığı, kullanabileceği şeyi dışarıya satamazdı, yasaktı. Bu konuda, yurt dışına satışı engelleyen bir Bakanlar Kurulu Kararı da mevcuttu.

**- Hollanda’ya satılan iki uçak var ama?**

THK bir uçağı ambulans uçağı olarak sattı. Özel izinle ambulans uçağı olarak satıldı. Yoksa, malları satmak imkânı yok, harp dönemi. İkinci Cihan Harbi’nde bu uçak ve gemi imalatı o kadar ileri gitti ki, sizin yaptığınız şeyler artık demode ve ekonomik değeri olmayan şeyler olarak kaldı.

**- Gök Okulu’nun kapandığı yıllarda Türk Hava Kurumunun Etimesgut’taki fabrikasını da tanıma imkânını buldunuz. Bundan da bahsedermisiniz?**

İTÜ son sınıf stajımı bu tesiste yaptım. Bu fabrikada da büyük bir heyecanla

planör ve uçak tasarımı çalışmaları yapıyordu. Nazi zulmünden kaçan Polonyalı uçak mühendisleri ve teknisyenleri, Fransa’da eğitim görmüş uçak mühendisleri ve genç İTÜ mezunları birlikte çalıştılar.

**- Okul ve fabrika kapatılmasaydı havacılık sanayimiz bugün nasıl bir yerde olurdu? Fabrikayı ve okulu yaşamış birisi olarak nasıl bir öngöründe bulunabilirsiniz?**

Uçak tasarımı ve imalatını öyle veya böyle devam ettirmek lazımdı. Fakat dünya siyaseti öyle acımasız ki, harbi kazanabilmek için sanayiye hızlandırmış; gemi sanayisi, havacılık sanayisi, ağır silah sanayisi. Bunları harp bitince kesemiyorsun, bunların devam etmesi lazım. Onun için bu sefer dünya da başka yerde. Müşteri bulabilmek için filizlenmekte olan yahut da onların derecesine ermemiş olan şeyleri baltalayıp kendi yaptıklarını ona satmak suretiyle bir ekonomik denge kurulmaya çalışıldı. Mesela Amerika, 1953-1954’lerden sonra Türkiye’ye yardım ediyor, Marshall Yardımı, yani Türkiye’nin yardıma ihtiyacı var. “Evet, biz size yardım ederiz; ama siz şu... şu... şu şeyleri yapmayacaksınız.”



**“30 Sene Yaprak Kıpırdamadı”**

**- 1980’e kadar Türkiye’de uçak imalatı faaliyeti durdu mu?**

Evet, hemen hemen 1950’lerden 1980’lere kadar Türkiye’de uçak imalatı faaliyeti yoktur. Bakım ve onarım dışında sıfırdır. O zaman tabi neden sonra aklımız başımıza mı geliyor, yoksa devir mi değişiyor, ne oluyor, işte TUSAŞ, TUSAŞ-Havacılık ve Uzay Sanayii, HAVELSAN, ASELSAN kuruluyor ve çok şükür bugün belli bir seviyede gidiyor. Fakat 30 sene yaprak kıpırdamadı, yani olacak şey değil! Ben pilotum, uçmak istiyorum, uçma imkânı bile yok.

**- Gök Okulu’nun kapatılmasından sonra uçuşa zorunlu olarak ara verdiniz. Tekrar uçmaya ne zaman başladınız?**

Nasıl uçağım, uçacak yer yok ki! Kendi uçak imalatımız bitmiş, tesisler kapanmış. Ondan sonra THK’ya gidiyorsunuz, yalnız kendi ihtiyacı için pilot yetiştiriyor. Neden sonra THK, parası mukabilinde eğitim vermeye başladı. Oraya ilk başvurulardan biri bendim. Nu.D 36’larla uçuştan yaklaşık 36 yıl sonra tekrar uçabildim THK sayesinde. Amatörlere verilen uçuş eğitimine katılarak tekrar uçmaya başladım. Takiben kendi uçağımı satın alarak 2002’ye kadar uçabildim. THK’nın 2001 yılında organize ettiği hava rallisinde “Ralliye katılan en yaşlı pilot” kupası bana verildi.■

Fotoğraflar Mehmet KUM arşivi



Nuri DEMİRAG’ın Beşiktaş Tayyare Fabrikası Bugün Denizcilik Müzesi Olarak Kullanılıyor. Okla gösterilen yapı fabrika, önündeki büyük yapı da hangar olarak kullanılıyordu.