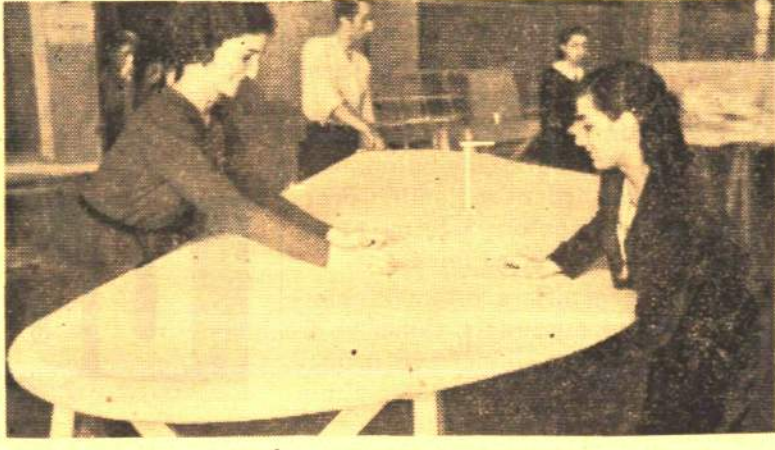


# İlk hususî Türk tayyare fabrikasında bir saat

**Nuri Demirağ, lisanslar üzerinde kopyecilik etmek değil, yeni Türk tipleri vücuda getirmek için çalışıyor**



Nuri Demirağ hararetle, heyecanla anlatıyordu:

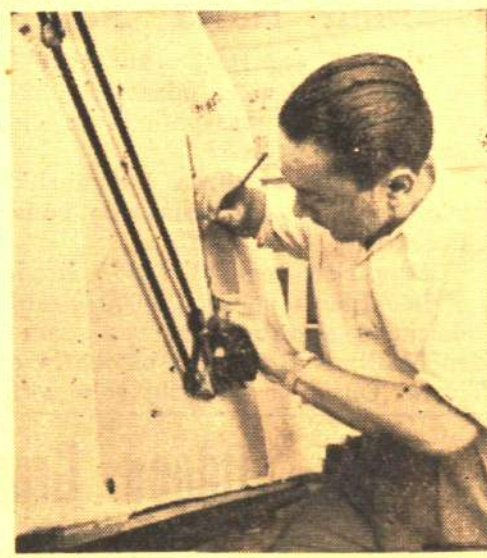
— Ben bu müesseseyi sırf para kazanmak için kurmadım. Daha ziyade memlekete hizmet etmek maksadile kurdum. Çünkü gökçülüğün, memleket için hayati bir ehemmiyeti olduğuna iman etmişimdir. Gökçülük sözü karşısında yadırgamayınız. Havacılık tabiri hoşuma gitmiyor. Teneffüs ettiğimiz havayı hatırlatıyor, «havaî», «havadan» sözleri gibi geliyor bana. Gök ve gökçülük daha münasibdir.

Göklerine hâkim olanıyan bir milletin akıbeti felâket olacağına kat'iyetle kani olduğum için, «göklerine hâkim olanıyan millet yerlerde sürünmeğe mahkûmdur» diye bir vecize tertib ettim ve bu fabrikayı tesise karar verdim. Gayem, yurdumuzu, tayyare hususunda ecnebi memleketlerine muhtac ve müftekir olmaktan kurtarmaktır. Ben memlekette bir hayli iş yaptım. İlk aldığım iş, Samsun sahil dar hattının 7 kilometresi idi. O küçük işi başarmak için bile çok sıkıntı çektim. Sonra, yavaş yavaş muvaffak oldum; hayli mühim ve büyük işler taahhüd ettim ki bunların biri de Karabük fabrikası binalarının inşasıdır. Malatya - Çetinkaya hattını yaptıktan sonra şimdi de Sivas - Erzurum hattını yapıyorum. İlk taahhüd ettiğim bu 7 kilometreye mukabil bu hat, 700 kilometredir; Cumhuriyet bayramında Erzincana ve gelecek sene de Erzuruma varacaktır.

Gördüğünüz fabrikanın ilk kazması 17 Eylül 1936 da vurulmuştur. Küçük - ten başlayarak mütemadiyen tevsi ettim ve gördüğünüz gibi hâlâ da ediyorum. Şimdiye kadar, buraya yatırdığım 600 bin liraya yakın para, başka işlerde olsa, çoktan kâr getirmeğe başlardı. Tayyare fabrikası ise, hele millî tipler yaratmak isteyince, daha senelerce müddet kâr getirmeyecektir.

Fakat; asıl idealim, doğduğum Divrikide, muazzam bir tayyare fabrikası kurmaktır. Millî Müdafaa Vekâletinin, motor fabrikasını etrafı yüksek dağlarla çevrilmiş bulunduğu için müdafaası çok kolay olan Divrikide kuracağını işittim. Bir maden mıntakası olan Divriki, memleketin tam ortasındadır ve hakikaten bu iş için en münasib yerdir. Ben de, o motor fabrikasının civarında asıl büyük tayyare fabrikamı kuracağım. Kendi ken dime 10 senelik bir plân çizdim. Onu takib ediyorum. Programımın ilk bir buçuk senesinde, gördüğünüz fabrikayı yaptım, bunu daha iki misli büyüteceğim. Burası, benim için de, mühendis ve işçi arkadaşlarım için de bir staj müessesesi olmuştur ve öyle kalacaktır. Burada, tayyarelerin resim ve plânları çizilecek, yeni prototipler (örnek tayyareler) hazırlanacak, sonra Divriki tayyare fabrikasında seri halinde yapılacaktır. Gayem olan o fabrikayı, 14000 kişi çalışacak kadar büyük bir müessese haline getirmek ümidindeyim. Siz isterseniz buna hayal veya hulya diyiniz. On sene evvel, bu gördüğünüz fabrika da, hayal ve hulya idi; fakat bugün hakikat olmuştur.

Divriki şehrinin bir haritasını çıkarttırıyorum. Burada kurulacak yeni şehrin plânları, 1560 hektar üzerinde 120,000 nüfuslu büyük bir şehir vücuda geleceği hesablanarak yapılmaktadır. Divrikide Gök orta mektebi binasını yapıp Maa-rife hediye ettim. Şimdi de 300 yataklı Gök lisesi için bina yapıyorum. Bu lise, fabrikam için eleman yetiştirecektir. En güç yetişen, en zor tedarik edilen şey insandır. Bu maksadla çalışkan ve müstaid Türk gençlerini Almanya ve Amerikada tahsile gönderdim. Bir tanesi on senedir Almanyada maden mühendisliği öğreniyordu. Tahsilini bitirdi, yakında gelecek. Amerikaya da tayyare inşaat mühendisi olmak üzere iki genc gönderdim. Bunların biri mektebi bitirdi; fabrikada staj yapıyor. Gene tayyare inşaat mühendisi olarak Almanyaya da bir genc



**Nuri Demirağın tayyare fabrikasından muhtelif manzaralar**

[Solda: Mekteb tayyarelerinden birinin önünde imalât şefi mühendis Namık Kemal, atölye şefi mühendis Hâmi, atölye ustabaşısı Refahiyeli İsmail, sağda: Türk kızları tayyare kanadlarının bezlerini dikiyorlar, alta: Resimhanede plânlar üzerinde çalışan bir ressam]

yolladım. Bunların hepsini, masraflarını kendim vererek tahsil ettiriyorum.

Almanyada maden mühendisliği tahsilini ikmal eden gence, Divriki civarındaki madenleri tetkik ettireceğim. Burada demir, gümüşlü kurşun, amyant, civa, altın gibi 18 türlü maden vardır. Bu madenlerin çok zengin olduğuna kaniim. Sivas - Erzurum demiryolunu yaparken keşfettiğimiz Demirdağ madeni, demir cevheri itibarile çok zengindir.

Sivas - Erzurum hattını yaparken, Demirdağdan epeyce uzakta, yol inşaatı dolayısıyla 10.000 tona yakın demir cevheri çıkardık. Toprağın üstünde yüzen bu madenlerin toprağın içindeki kısımları, kim bilir, ne kadar zengindir?

\*\*\*

Memlekete, Türke ve kendine iman etmiş bir iş adamı olarak ateşli ve heyecanlı konuşan Nuri Demirağa sordum.

— Biraz da bu fabrikadan bahseder misiniz? Neler yapıyorsunuz ve daha ne yapmak fikrindesiniz?.

— Bu fabrikada beş Alman olmak üzere 12 tayyare mühendisi çalışıyor. Fen ve san'at mekteplerinde yetişmiş 20 kadar ressam vardır. İşine göre 150-250 de işçi çalıştırmaktayım. Beş Almandan başka hepsi Türktür; halis Türkoğlu Türk. Mühendislerim, Almanyada, Amerikada, İngilterede tahsil görmüş gençlerdir. İşi gittikçe büyüttüğüm için Almanyadan daha mühendis getirmeğe, Bilhassa tayyare inşaatında çok meşhur bir profesör de gelecek, burada çalışacaktır.

Türk Hava Kurumu ve Türkkuşu için 70 plânörle 10 mekteb tayyaresi yapıyorum. Bu tayyareler ikişer kişiliktir. Bunların plânlarını verdiler, yapıyoruz. Fakat asıl üzerinde çalıştığımız kendi tayyarelerimiz vardır. Tiplerini kendi belirttiğimiz bu tayyarelerden bir tanesi dört yolcu, bir pilot, bir telsizci taşıyacak olan tamamiye madeni yolcu tayyaresidir. Nu. 38 dediğimiz bu tayyarenin, atölye ustabaşısı Refahiyeli İsmail küçük bir modelini yaptı; Onuncu Yerli Mallar sergisinde teşhir ediliyor. Sergide teşhir edilen A. L. 2 tayyaresi de kendi prototipimizdir ve iki kişilik mekteb tayyaresidir.

Sonra, modelini gördüğünüz yepyeni şekilde bir avcı tayyaresi yapmağa karar verdim. Bunun prototipi üzerinde çalışıyoruz. Avrupa ve Amerikadan lisanslar alıp tayyare yapmak istemiyorum. Çünkü, bu, kopyacılıktan ibaret bir iştir. Ben, yeni ve millî bir Türk tayyareciliği yaratmak istiyorum. Sonra, lisans almanın büyük bir mahzuru daha vardır ki o da, en son tiplere ve en yeni icadlara aid lisansları almanın imkânsızlığıdır. Nekadar para verirsiniz veriniz; hiç kimse, ecnebi bir devlete veya fabrikaya en yeni yaptığı tayyare ve motorü vermez. Bu yenilikler, herkesin üzerine titredığı en mühim askerî ve sinai

sırlardır. Fabrikalar paraya tama edip bunların lisanslarını satmak isteseler bile, devletler razı olmaz. Onun için, satılan lisanslar, daima, en yeni icadlar karşısında, modası geçmeğe başlayan şeyler, yani bir evvelki modellerdir. Ben ise, bu fabrikayı bir etüd, bir tip belirtme, bir prototip (örnek) yaratma müessesesi haline sokmak istiyorum. Bu, lisans alıp kopyacılık etmekten çok güç, çok masraflı, çok zaman ve maddî ve manevî sabır isteyen bir iştir. Fakat o nisbette yüksek, kıymetli ve asil bir iştir. Mühendislerin uzun çalışmalarile tipleri yaptıktan, muhtelif tecrübelerle eksik fazla taraflarını düzelttikten sonra, meydana gelen prototip (örnek) üzerinden, seri halinde inşaata geçilir. Ancak, o zaman, biz de tayyare yapıyoruz, diye iftihar edebiliriz. Çünkü ortaya çıkan eser, bir kopya değil; bir yaratmadır. Dört kişilik Nu 38 işte bu nevi bir eserdir. Yapmağa kat'iyen azmettiğim avcı tayyaresi de böyle yaratma bir eser olacaktır. Şimdi resimleri üzerinde çalıştığımız bu avcı tayyaresi, bugün Avrupa ve Amerikadaki en seri avcı tayyarelerinin başdöndürücü süratini haiz ilk Türk tipi avcı uçağı olacaktır.

\*\*\*

Nuri Demirağın Beşiktaş kıyılarının ölü pis lâğım sularile yıkanan bir aralığında, en mükemmel ve modern makinelerle kurduğu bu fabrika motorleri müstesna tayyareleri yeni baştan kendisi yapmaktadır. Zaten garb memleketlerinde de motorleri başka, tayyareleri başka fabrika yapar. Tayyare gövdesile motor birbirinin mütemmimi olmakla beraber büsbütün ayrı işlerdir. Nuri Demirağın fabrikasında, herhangi bir tayyare için 14-15 bin parçanın evvelâ resimleri çiziliyor, sonra en büyük dikkat ve en yüksek itina ile bu parçaların imallerine geçiliyor. Tayyare inşaatında, hiç birşey kaba saba, baştan savma değildir; herşey milimetre ile ölçülen bir inceliktedir. Her parça, sıkı bir tecrübeden geçer ve ondan sonra yerine konulur. Burada, maden, ahşab, bez, deri her ham maddenin en sağlam ve en iyisi kullanılır. Bu binlerce parça, hem çok mukavemetli, hem de çok ince olmak gibi birbirine zıd iki vasfı haizdirler. Mekteb tayyarelerinin, kanat bezlerini bile Türk kızlarının nazik elleri gergef işler gibi bin itina ile işler.

Tayyare pervaneleri, şimdilik Almandan getirilmektedir; fakat Amerika-ya ısmarlanan makineler pek yakında gelecek ve pervaneler de burada yapılacaktır.

Nuri Demirağ, fabrikasını garbın hakikaten en son icad ettiği makinelerle teçhiz etmiştir. Bu fabrikayı kurmadan evvel kurarken ve kurduktan sonra büyütürken, muhtelif memleketlerde tam 44 tayyare fabrikasını gezip görmüştür. Garb tekniğinin bu harikaları başında, genc Türk işçilerini, tıpkı bir saatçi, bir kuyumcu gibi ince bir dikkatle çalışıyor görmek insana iftihar veriyor.

Nuri Demirağ, Türk çocuklarının elektron kaynaklarını, Alman mütehasıslarından, bir hafta gibi çok kısa bir zamanda öğrendiklerini ve bu mütehasısların Türk gençlerinin zekâsı karşısında ağızları açık kaldığını gururla hikâye ediyor. İmalât şefi Namık Kemal, Vatan şairinin şiir ve edebiyatta yaptığı makine ve motörde yapan bir Türk gencidir; Darüşşafakadan çıkmış, Almandayada makine mühendisliği tahsil etmiştir. Atölye şefi, Hâmi, eski Türk deniz subaylarından ve makine mütehassısıdır. Burada, herkes işine millî bir heyecanla sarılmıştır. Nuri Demirağdan en küçük işçiye kadar herkes, ilk hususî Türk tayyare fabrikasında ilk Türk tayyare prototiplerini yaratmak heyecanile çalışıyorlar. Fabrika, mühendis Salâhaddin şahsiyetinde ilk şehidini de vermiştir. Başta, Nuri Demirağ olmak üzere Allah hepsinden razı olsun.

ABIDIN DAVER