

Şubat 1925 'de Türk Tayyare Cemiyeti'ni kurmak oldu. Kuruluş tüzüğü'nün ilk maddesine de; "Türkiye'de havacılık sanayisi kurmak." şeklinde yazarak asıl amacını net bir şekilde ortaya koydu.

Ulu Önder hem fikir hem de icraat adamıdır. Bunları söylemekle yetinmedi. İl yaptığı iş 23 Nisan 1926'da "Tayyare Makinist Mektebi"ni hizmete açmak oldu. Aynı yıl alman Junkers Tayyare Fabrikası'yla işbirliği yaparak Kayseri'de TOMTAŞ Uçak Fabrikası'nı kurdu. Böylece junkers lisansı ile A-19 ve A-20 uçaklarının hem üretimi hem de bakım ve onarımları Türkiye'de yapılmaya başlandı.

1929 yılına kadar Türk Hava Kurumu'nun denetiminde kalan bu fabrika 1929'da Milli Savunma Bakanlığı'na devredildi. Bugün Hava Kuvvetleri'ne bağlı 2nci İkmal Bakım Merkezi olarak çalışmalarına devam etmektedir. Ancak başlangıçtaki amaç devam ettiremedi ve uçak üretimi durduruldu.

Bu fabrika kurulduğu zaman Avrupa'da **Airbus**, Amerika'da **Boing** firmaları yoktu!..

Cumhuriyet döneminin başlangıç yıllarında Türkiye 'de havacılık sektöründe atılan dev adımların ve başarıların ardı arkasının kesilmediğine tanık olunur. Vecihi- VI adıyla anılan ilk tasarısını 1924'de gerçekleştirilen Pilot Vecihi HÜRKUŞ, 1931 yılında İstanbul'da kendi atölyesinde ürettiği Vecihi – XIV adıyla anılan ikinci uçakla Ankara'dan havalanarak küçük bir Türkiye turu yapmaya başardı. Ancak başına gelenler kelimenin tam anlamıyla pişmiş tavuğun başına gelmedi.

Vecihi HÜRKUŞ anılarını bizzat kendisi kaleme aldı ve ölümünden sonra "**Bir Tayyarecinin Anıları**" adı ile yayımlandı İbret dolu bu öykünün herkes tarafından okunması gerektiğine inanıyorum.

Bir yandan varlığını ve hayatını ortaya koyan yaratıcı bir genç diğer tarafta hiçbir riski ve sorumluluğu olmayan bürokraside yer alan şer dişlileri!... kime hizmet ettiklerini bilmeden hizmet ürettiklerini iddia eden bürokratlar!...

Vecihi HÜRKUŞ'tan sonra THK tarafından Fransa'da eğitime gönderilen Mühendis Selahattin Reşit Alan Bey, motor ve pervanesi hariç bütün parçaları Türk malı olan ve MMV-1 adı verilen yeni tip bir ulusal uçağın prototipini imal etti. Ancak test uçuşlarını yapacak tecrübe pilotu bulamadığı için projesi yarım kaldı.

Fakat takip eden yıllarda O'nu, Nuri DEMİRAĞ keşfetti ve kurmayı düşündüğü uçak fabrikasına ortak oldu.

1930'ların başından ekonomik krizlerin tüm dünyada doruk noktada olduğu yıllarda Nuri DEMİRAĞ'ın İstanbul Beşiktaş'ta açtığı uçak fabrikası havacılık sektörüne yeni bir ivme kazandırdı. Böylece Türk Hava Kurumundan sonra havacılık alanında faaliyet gösteren özel teşebbüs ruhu önemli bir başlangıç yarattı.

İlk uçağını 1936'ta yapan DEMİRAĞ, bu uçağa "**Nu D-36**" adını verdi. Tek Motorlu olan bu uçağın hemen ardından 2 yıl sonra 1938'te çift motorlu tipi imal edildi ve adına da "NU D-38" denildi. Başarılı uçuşlardan sonra bu uçakların seri üretimlerinin yapıldığına ve bir kısmının yurt dışına satıldığına da tanık olunmaktadır. Fabrikaya paralel olarak Nuri DEMİRAĞ bugünkü Atatürk Havalimanı'nın bulunduğu bölgede bir de uçuş okulu açar. Yıllarca Beşiktaş'ta ürettiği parçaların montajını, Yeşilköy'de açtığı uçuş okulunda yapar ve ürettiği uçakların deneme uçuşları da burada geçerlidir. Bu okul İstanbul Teknik Üniversitesi'nin özellikle mühendislik bölümü öğrencilerinin staj yeri olur. Hatta mühendislerin birçoğu pilot olur. Cumhuriyet döneminde mühendis pilotların çoğu yoğun olarak bu dönemde olmuştur.

Servetini ortaya koyan Nuri DEMİRAĞ da ne yazık ki Vecihi HÜRKUŞ gibi aradığını bulamadı ve fabrikasını 1945'de kapatmak zorunda kaldı.1 Türk



Hava Kurumu; sipariş ettiği 12 uçağı “ teknik şartnameye uygun değil” diye reddettiği için uzun süren hukuk mücadelesine rağmen hem davayı hem de tüm servetini kaybetti.

Nuri DEMİRAĞ, Vecihi HÜRKUŞ ve Selahattin REŞİT (ALAN) gibi havacılık lokomotiflerinin özel teşebbüs ruhunu yaratanlar, Hezarfen ve Lagari gibi sürgüne gönderilmediler ama yöneticiler ve politikacılar tarafından desteklenmediler de!... Milyonlarca dolarlık yatırımlar yok edildiği gibi bir ülkenin geleceğini garanti altına alacak yatırımlarda çıkan küçük sorunlara “ adam gibi” yuvarlak masa etrafında oturulup çözüm aranmadığı için bir ülkenin geleceği karartıldı.

Kayseri tecrübesinden sonra uçak üretimi konusunda Türk Hava Kurumu'nun ikinci teşebbüsü Ankara'da oldu. 1940 yılının sonlarına kadar Akköprü'de sınırlı kadroyla çalışan Türk Hava Kurumu planör atölyesinin fabrika haline getirilmesiyle, burada İngiliz Miles Magister eğitim uçaklarının seri montajına başlandı.

Etimesgut'ta kurulan uçak fabrikası 194'de tam üretime geçti. Bu fabrikada Magister uçaklarının yanı sıra THK-1,3,4,7,9 eğitim ve akrobasi planörleriyle THK-13 uçan kanat, THK-2,5 ve 10 tipi eğitim, akrobasi, sağlık ve nakliye uçakları da üretildi. Hatta THK – 5 Danimarka'ya ve Ürdün'e satıldı.

Gelişmeler bununla da bitmedi. 1944 yılında Atatürk Orman Çiftliği'nde ilk uçak motor fabrikası kuruldu. 1951 yılına kadar üretime devam eden ve birçok projeye, imza atan bu fabrikalar bu tarihten sonra Makina Kimya Endüstrisine (MKE) devredildi. Fabrikalar 1953 yılında da Marşal yardımları nedeniyle tamamen kapatıldı.

2nci Dünya Harbi'nden önce Polonya'dan kaçarak Türkiye'ye sığınan havacılıkla ilgili birçok mühendis ve teknisyen, dönemin yöneticileri tarafından 1940'lı yılların başında iyi değerlendirilmiş ve Etimesgut uçak fabrikasında çalıştırılmaya başlanmıştır. Hatta fabrikanın temellerinin atılmasında büyük yararları

dokunmuştur bu mühendis ve teknisyenlerin 2.nci Dünya Harbi nedeniyle ülkelerinden kaçtıkları için Türkiye'de tutunmak ve başarmak zorunda olduklarını kendileri de biliyordu. Başarılar da .....

Ancak harp bittikten sonra Polonya Hükümeti; harpten önce yurtdışına kaçan bilim adamlarının belirli bir tarihe kadar yurda dönmeleri halinde af edileceklerini açıklar. Bu aftan yararlanmak isteyen Polonyalı mühendis ve teknisyenler bir ay içerisinde fabrikadan ayrılarak Türkiye'yi terk ederler.

O dönemde fabrikalarda birlikte çalışan Türk Mühendis İşçileri; Polonyalıların çok iyi çalıştıklarını ve oldukça verimli işler yaptıklarını belirtmektedirler. Ancak bu kişiler fabrikadan ayrılırken nifak tohumlarını atmayı ihmal etmemişlerdir:

“Şu, şu, şu mühendisleriniz oldukça deneyimli ve iyi işler yapabilecekler durumdadır. Ancak çok riskli çalışıyorlar ve ileride pilotlarımızın başını ağrıtabilirler. ....

“Şu, şu mühendisleriniz ise iyiler ama henüz yeterli deneyimleri yoktur. Tecrübesizlik nedeniyle sorun yaratabilirler...” Şeklinde açıklamalar yaparlar fabrika yöneticilerine.

Polonyalı mühendis ve teknisyenler fabrikayı ve Türkiye'yi bir ay içerisinde terk ederler. Onlar gittikten sonra da bizim yöneticilerimiz, bizim mühendis ve teknisyenlerimize güvenmez olurlar.2

Polonya'ya döneceklerini söyleyerek fabrikadan ayrılan Polonyalı mühendis ve teknisyenlerin çoğunun Polonya'ya dönmedikleri, büyük ücretlerle ABD, Kanada ve Fransa'ya transfer edildikleri yıllar sonra 1952'de tesadüfen öğrenildi.3

Dipnotlar:

1.Nuri Demirağ Kimdir, Ziya Şakir, 1947

2.Uçak Motor Fabrikası mühendislerinden Uçak Yüksek Mühendisi Şükrü ER ile yapılan söyleşiler. Türk Havacılığında İz Bırakanlar, M. Bahattin Adıgüzel, s-256, 1 Ağustos 2003.

3.Gökteki Venüs, 15 Şubat 2004, M. Bahattin Adıgüzel

4.Nuri Demirağ Kimdir, Ziya Şakir, 1947

5.Türkiye Uçak Sanayi (TUSAŞ), Turkish Engine Industry (TEI) ve Turkish Aerospace Industry (TAI)

6.Gökteki Venüs, M. Bahattin Adıgüzel, 15 Şubat 2004.



## MEHMET ŞERİF KAVSAOĞLU

1957 yılında Ankara'da doğdum. Çok sonraları öğrendim, doğduğumda Türk Hava Kurumu'nun Uçak ve Uçak Motoru Fabrikaları ve Ankara Rüzgâr Tüneli kapatılmış, 10 yıldan az bir süre geçmişti. 1 Şubat 1963 te Ankara Ulus'da havada 2 uçak çarpışmış, yangın çıkmıştı. Olay yeri evimize yakındı. Çocuktum, ama herkes gibi çok etkilenmişim. Ayşeabla İlkokulu'na giderken Doğan Kardeş dergisi okurdum. Stif, Mat ve Venüs adlı çizgi roman kahramanlarının Ateştop adlı uzay gemileri ve uçan motosikletleri ile yaşadıkları maceraları okurken yavaş yavaş uçak mühendisi olmaya karar vermişim.

Ortaokul ve Liseyi Ankara Atatürk Lisesinde okudum. Matematik, Fizik, İngilizce sevdiğim derslerdi. Okul çıkışı basket oynardık. O yıllarda çok geçerli bir meslek olmamasına rağmen babam sevdiğim mesleği seçmek konusunda bana cesaret verdi, 1974 yılında İTÜ Makine Fakültesi, Uçak Mühendisliği Bölümüne girdim. 1976 yılında ilk kez yurt dışına çıktım. Hollanda'nın Dordrecht şehrinde Fokker Fabrikasında 2 ay staj yaptım. VFW 614 uçağının üretiminde çalıştım, ustamın nezaretinde delik deldim, havşa açtım, perçin çaktım. Türkiye'de stajların masa başında veya seyrederek yapıldığını gördükçe üzülürüm. İTÜ'de en sevdiğim ders Prof. Dr. M. Zeki Erim'in Gaz Dinamiği dersi olmuştu.

1979 yılında mezun oldum. 18276 sicil numarası ile Makine Mühendisleri Odası'na üye oldum. Halen üyeyim, aidatlarımı düzenli öderim. Mezun olduğumda, sivil uçak mühendisi olarak çalışacak fazla bir alan yoktu. Hele hele, tasarım mühendisi olarak çalışmak imkansızdı. Türk Hava Yolları'nın bakım atölyeleri de az sayıda eleman alabiliyordu.

Meslekten kopmamak için akademik ortamda kaldım. İTÜ'de asistan oldum. Zeki Erim hocanın diğer tez öğrencileri, Veysel Atlı, Adil Yükselen ve Ünver Kaynak ile birlikte, çalışma masam Gümüşsuyu Rüzgâr Tüneli'nde idi. Yüksek Lisansı İTÜ de bitirdikten sonra von Karman Enstitüsü'nden Diploma aldım. Virginia Tech' de Prof. Dr. Joseph A. Schetz yönetiminde doktoramı tamamladım. 1987 yılında Prof. Dr. Cahit Çıray'ın yeni kurduğu ODTÜ Havacılık Mühendisliği Bölümünde öğretim üyesi olarak göreve başladım. ODTÜ de çalışırken bir süre TAI'de Sayısal Aerodinamik, bir süre de TÜBİTAK-SAGE'de deneysel ve sayısal aerodinamik konularında danışmanlık yaptım. SAGE Müdürü Prof. Dr. Eres Söylemez zamanında Ankara Rüzgâr Tüneli'nin yeniden devreye alınması çalışmaları başladı, benim de bir miktar katkı yapma şansım oldu.

2003 yılında Prof. Dr. Yurdanur Tulunay'ın teşviki ile İTÜ de profesör oldum. Beni yetiştiren okula hizmet edebilecektim. 6 yıl Bölüm Başkanlığı yaptım. Tasarla/Yap/Uçur faaliyetlerinde bulunan öğrencilere danışmanlık yaptım. 2011 yılında da Prof. Dr. Mustafa Cavcar'ın teşviki ile Anadolu Üniversitesi'nde göreve başladım. Halen Sivil Havacılık Yüksek Okulu Müdürü olarak görev yapıyorum.

Deneysel ve sayısal aerodinamik, uçak tasarımı, uçak performansı, uçuş dinamiği ve rüzgâr enerjisi gibi konularda dersler verdim, araştırmalar yaptım. Evli ve iki erkek çocuk babasıyım. Genç meslektaşlarıma tavsiyelerim, mesleklerini sevmeleri, disiplin ve takım çalışmasına önem vermeleridir.





## Sanat

Rahmi EMEÇ

Sahi, çokça sorulan bir soruyu sorarak başlayalım: Şiirin yaşamımızdaki yeri nedir?

Ben hemen Filistinli şair Mahmud DERVİŞ'in bir söyleşide kendisine yöneltilen sorulara verdiği yanıtla başlayayım. Özetle şunları söylüyor: Şiir, bir savaş uçağını düşüremez, ama o uçağı kullanan pilotun aklını çekebilir.

Bana kalırsa, bu durumda, fazlasıyla görevini yerine getirmiştir şiir. Öyle şiirler vardır ki, şairinin de önüne geçer. Hatta okur şiiri hatırlar da, şairi aklına gelmez. Hadi bir soruyla daha devam edelim: Sahi "Fahriye Abla" şiirinin yazarı kimdir?

Hasan Hüseyin KORKMAZGİL'in Kavel şiiri de, bir dönemin, bir direnişin şiiridir. Hemen her emekçi direnişinde, okurun aklına gelir. Hatta 1 Mayıs'la, daha sonraları yaşadığımız ve hala tazeliği bulunan TEKEL direnişiyle de yan yana anılan bir şiirdir.

Konuyu özetleyelim: Yıl 1963. İstanbul'un İstinye semtinde bir kablo fabrikası vardır, adı Kavel.

İşçilerin çalışma koşulları ağır, ücretler çok düşük ve ikramiyeler kırılmak istenmektedir. Bu duruma razı olmayan işçiler, 3 temsilci belirleyip işverenle görüşür. Ancak sendikadan istifa için zorlamalar da başlamıştır. Bunun üzerine 170 işçi, 8 Ocak 1963 tarihinde tezgâh başında 5 günlük oturma eylemi kararı alır. İşveren, 'asayışı bozdukları' gerekçesiyle 10 işçiyi işten atar ve lokavt ilan eder. Fabrika önünde çadırlar kurulur, oturma eylemi direnişe dönüşür. O dönemde grev yasaktır. 62 günün sonunda direniş başarıya ulaşır. O zamana kadar yasak olan grev, Kavel işçilerinin mücadelesi sonucu yasal bir hal alır.

Şair Hasan Hüseyin KORKMAZGİL de, bu ilk kitabına adını veren şiiriyle işçilere destek vermiştir.

## Bir işçi direnişi ve Hasan Hüseyin'in şiiri

Kitap, Yeditepe Şiir Armağanını kazanır. Sanatın, özel olarak şiirin, bir işçi mücadelesiyle verdiği 'dayanışmaya' en güzel örneklerden biridir bu.

Mahmud Derviş'in 'pilotun aklını çelmek' olarak örneklediği 'şiirin işlevi', bu defa çok daha somut bir olayla ete kemiğe bürünmüştür.

Hasan Hüseyin'in Kavel'ini okuyalım şimdi de:



### KAVEL

İşime karım dedim, karıma kavel diyeceğim.  
Ve soluğum tükenmedikçe bu doyumsuz dünyada  
Güneşe karışmadıkça etim,  
Kavel grevcilerinin türküsünü söyleyeceğim.  
Ve izin verirlerse kavel grevcileri,  
İzin verirlerse İstinyeli emekçi kardeşlerim  
İzin verirlerse kavel grevcileri  
Ve ben kendimi tutabilirsem eğer sesimi  
tutabilirsem  
O çoban ateşinin yandığı yerde kavel'de,  
O erkekçe direnilen yerde kavel'de  
Karın altında nişanlanıp dostlarımla arasında  
Öpeceğim nişanlımı kavel kapısında  
Ve izin verirlerse İstinyeli emekçi kardeşlerim  
İzin verirlerse kavel grevcileri  
İlk çocuğumun adını kavel koyacağım.

## Bizim Köşe

### DOĞUM

- Kütahya İl Temsilciliği Saymanı Ceyda Çetin ERENLER'in 24.03.2011 tarihinde bir erkek çocuğu dünyaya geldi. "Berker"e mutlu ve sağlıklı bir yaşam dileriz.
- Üyemiz Haluk SEVİNÇLİ'nin 12.01.2011 tarihinde bir kız çocuğu dünyaya geldi. "Cemre"ye mutlu ve sağlıklı bir yaşam dileriz.
- Bilecik Saymanı Mehmet ÖZTÜRK'ün 13.04.2011 tarihinde bir kız çocuğu dünyaya geldi. "Zehra"ya mutlu ve sağlıklı bir yaşam dileriz.
- Üyemiz Ali Hakan YILDIZ'ın 19.04.2011 tarihinde bir kız çocuğu dünyaya geldi. "Nefes"e mutlu ve sağlıklı bir yaşam dileriz.

### EVLİLİK

Üyelerimiz :

- Şube Teknik Görevlisi Burak VURAL 25.03.2011 tarihinde Fatma YILMAZ ile,
- Atilla ELTUTAN 20.03.2011 tarihinde Rezzan UŞAKLI ile,
- Seyit Ali ÇETİNKAYA' nın kızı Ebru ÇETİNKAYA 23.04.2011 tarihinde Serkan TEPE ile,

*evlendi.*

*Çiftlere mutluluklar dileriz.*

### VEFAT

- Üyemiz İhsan SİLİSTRE 07.04.2011,
- Afyon İl Temsilciliği Başkanı Yıldırım GÖBEL'in Kayınvalidesi Sümer SANDIKLILI 29.03.2011,
- Üyemiz S. Serkan VAROĞLU'nun babası M. Vedat VAROĞLU 31.03.2011,
- Üyemiz Belgin BAYER'in babası Mesrur ÖZPAK 19.04.2011,

*tarihinde vefat etmiştir.*

*Ailelerinin ve yakınlarının üzüntülerini paylaşır, başsağlığı ve sabır dileriz.*

### TERFİ-İŞ DEĞİŞİKLİĞİ

- Üyemiz İsmail Hakkı YILDIZ 07.03.2011 tarihinde Eskişehir Büyükşehir Belediyesi Makina İkmal Bakım Onarım Dairesi Başkanlığı'na atanmıştır.
- Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Müh. Mim. Fakültesi Makina Müh. Bölümü Öğretim Görevlilerinden (47768) sicil nolu üyemiz H. Sevil ERGÜR, 17.03.2011 tarihinde Yrd. Doç. Dr. unvanını almıştır.
- Üyemiz Ramazan ÖZER Eskişehir İl Özel İdaresi Destek Hizmetleri Daire Başkanı olmuştur.

**Kendilerini tebrik eder,  
başarılarının devamını dileriz.**

### HASTALIK

- Üyemiz M. Simavi BAKIR 14.03.2011 tarihinde,
- Üyemiz Abdullah ÇELEBİ 10.03.2011 tarihinde,
- Üyemiz Musa ÇALIŞKAN 28.03.2011 tarihinde,
- Üyemiz Ferhat GÜL 21.04.2011 tarihinde,
- Üyemiz Özcan TÜRK BAY'ın eşi Gülşen TÜRK BAY 24.03.2011 tarihinde,
- Üyemiz Zeki ADER'in annesi Ayşe ADER 18.04.2011 tarihinde,

*Ameliyat olmuşlardır.*

**Geçmiş olsun dileklerimizle  
mutlu ve sağlıklı bir yaşam dileriz.**

### SÜNNET

- Üyemiz Erdoğan ZEYBEK'in oğlu Ege'nin 02.04.2011 tarihinde sünnet düğünü yapıldı.

**Kendilerine mutlu ve sağlıklı bir yaşam dileriz.**

## SÖZÜN ÖZÜ

## HİKMET CERRAH

