

Politik Bilim

Kıssadan hisse...

Aykut Göker

<http://www.inovasyon.org>; hagoker@ttmail.com

Geçen hafta naklettiğim Brezilya uçak sanayiinin öyküsünden çıkaracağımız epeyce ders var. Hatırlayacaksınız, Brezilya kendi uçağını yapmayı 1940'lı yıllarda plânlamış ve bunun ilk adımını da 1954'te, o zamanki adıyla, Araştırma ve Geliştirme Enstitüsü'nü (IPD) kurarak atmıştı.

Oysa Türkiye Cumhuriyeti, neredeyse kurulur kurulmaz, kendi uçağını yapmayı düşünmüş ve bu amaçla 1925 yılı gibi erken bir tarihte Tayyare, Otomobil ve Motor T.A.Ş.'yi (TOMTAŞ) kurmuştu. M. Kiper'in evvelki hafta değindiğim yazısında belirttiği gibi, TOMTAŞ'ın ortakları Alman Junkers Şirketi ile yine 1925'te kurulan Türk Tayyare Cemiyeti'dir. Ama bu girişim taraflar arasındaki anlaşmazlıklar nedeniyle sonuç vermez ve şirket 1928'de kapatılır. Milli Savunma Bakanlığı'na devredilen tesisler 1932'de Kayseri Tayyare Fabrikası adı ile faaliyete geçer ve yabancı patentiyle uçak üretmeye başlanır. Bununla yetinilmez, 1941'de Hükûmet katında stratejik bir karar alınır: Uçak mühendisi yetiştirilecektir. Ankara'da uçak ve motor fabrikası; ayrıca, uçak sanayiine hizmet verecek bir aerodinamik araştırmalar merkezi kurulacaktır. Bu karar gereğince 1941'de, Yüksek Mühendis Mektebi'nde uçak mühendisi yetiştirecek bir dal açılır. Uçak fabrikası 1942'de, motor fabrikası 1945'te kurulur. 1947'de Ankara Rüzgâr Tüneli'nin yapımına başlanır. Aerodinamik araştırmalarının, dolayısıyla da uçak tasarımı ve tasarım doğrulamanın can damarı olan bu tünel 1950'de kısmen işler duruma gelir. Hiç unutmayalım; 1920'li, 30'lu yıllarda, özel sektörde de kendi tasarladıkları uçakları üretme peşinde olan iki cesur, idealist girişimci vardır ve bunu başarırlar da: Vecihi Hürkuş ve Nuri Demirağ...

Türkiye'nin kendi uçağını yapma konusundaki kararlılığının en çarpıcı kanıtı Ankara Rüzgâr Tüneli'dir (ART). Bu tünel, 1950'de kurulmasına karşın, üstün nitelikli akış özellikleriyle, bugün hâlâ, dünyadaki rüzgâr tünelleri arasında önemli bir yere sahiptir. ART'yi sonradan bünyesine almış olan TÜBİTAK-SAGE de, düşük ses altı rüzgâr tünelleri kuruluşlarının oluşturduğu Subsonic Aerodynamic Testing Association Grubu'na, 2000 yılında, tünelin söz konusu üstün özellikleri nedeniyle üye olarak kabul edilmiştir. Ne var ki ART, Brezilya 1954'te uçak sanayiine ilk adımını attığında işlevsiz kalmış durumdaydı; çünkü Türkiye o tarihlerde uçak yapmaktan vazgeçmişti; Ankara'daki uçak ve motor fabrikası da üretimlerini durdurma yolundaydı.

Bizden geç başlayan Brezilya, şimdi uçak sanayiinde çok farklı bir noktada. **Kendi tasarladığı uçakları üretiyor ve bütün dünyaya satıyor.** Peki, benim sevgili okuyucularım, onlar bizimkinden farklı bir öykü yazmayı nasıl başardılar? Sorunun yanıtı geçen hafta aktardığım öykünün içinde var; ama eminim, siz bu yanıtı zâten biliyorsunuz: Brezilya'da uçak sanayiini sıçratan ve gelişmesini sağlayan devletin izlediği tedarik politikası, daha açık bir deyişle, başta Brezilya Hava Kuvvetleri ve Brezilya Havayolları olmak üzere devletin kurumlarının yerli kuruluşa güven duyarak verdikleri siparişlerdir; incellerseniz göreceksiniz, 2000'li yıllara gelindiğinde bile, devletin süren gözetimidir. Ama sanıyorum, Brezilya'nın başarısındaki asıl etken, bu ülkenin, 'Amerika'nın arka bahçesinde' olmasından kaynaklanan bütün güçlüklerine rağmen ekonominin pek çok faaliyet alanında ortaya koyduğu ulusal iddia, ulusal irâdedir. Ekonomik güce sahip ulusların ulusal çıkarları doğrultusunda yeniden şekillenen dünya coğrafyasında mevcudiyetini sürdürebilmek için gerekli olan bu irâde Brezilya'da varken, galiba bugün bizde eksik olan bu...

İsterseniz, Brezilya'nın yaptığı uçakları, bunu yapan şirketi bir de kendi gözlerinizle görün. Gideceğiniz adres: <http://www.embraer.com/english/content/home/> Şirketi dolaşırken ayrıntılarda kaybolmamak için <http://en.wikipedia.org/wiki/Embraer>'den yararlanabilirsiniz. Yine isterseniz, bu turdan sonra, evvelki hafta bahsettiğim, savunma sanayiimizle ilgili kritik kararı bir daha okuyun.

CBT. 07 Mart 2008