OTUZBEŞ YILLIK HİKÂYELER ve ALINACAK DERSLER

Cumhuriyet ilan edileli henüz 16 ay olmuş. Ülkede açlık, yokluk, sefalet kol geziyor.

Atatürk: **Bütün tayyarelerimizin ve motorlarının memleketimizde yapılması ve hava harp sanayinin de bu esasa göre inkişâf ettirilmesi îcap eder.»** diyor ve **«Türk Tayyare Cemiyeti»**nin kurulması için talimat veriyor.

İstikbâlin göklerde olduğunu bilen **Ulu Önder, semalarımızda Türk yapımı uçakların uçmasını hedefliyor** ve büyük bir heyecan ve inançla kollar sıvanıyor.

...

I. Dünya Savaşı'ndan yenilgiyle çıkan Almanya, Versay Antlaşması'nı imzalamış ve uçak imalatları kısıtlanmıştır. Havacılık çalışmalarını sürdürmekte kararlı olan Almanlar, ellerindeki birikimlerini eski müttefiki olan Türkiye ile paylaşmak isterler. 1925 yılında **Junkers Firması ile Türk Tayyare Cemiyeti ortaklaşa TOMTAŞ'ı (Tayyare Otomobil ve Motor Türk Anonim Şirketi) kurarlar.**

Yapılan anlaşma sonucu Türk Hava Kuvvetleri'nin ihtiyacı olan uçaklar ve motorları üretilecek, revizyonları yapılacak ve her türlü aksamı Junkers Firması tarafından karşılanacaktır.

Bir yıl sonra **«Kayseri Uçak ve Eskişehir Bakım Tesisleri» kurulur**. Bunlar, zamanın en modern koşullarına göre dizayn edilmiştir. Hemen **ardından «Tayyare Makinist Mektebi»** açılır. Fransa ve Almanya'ya **uçak mühendisliği öğrenimi için öğrenciler gönderilir.**

Çalışmalar aralıksız sürer ve 1932 yılına kadar **15 adet Junkers A 20 bombardıman uçağı imal edilir.**

Almanların hisselerini THK'ya devretmesinden birkaç yıl sonra, Amerikan **Curtis-Wright** Grubu'yla anlaşma yapılır. Anlaşmaya göre bu gruptan hem uçak alınacak hem de ortak uçak montajı yapılacaktır.

1939'a kadar süren ortaklık sonrasında, fabrikanın uçak üretim bakım ve revizyon hakkı tamamen Türk Hava Kuvvetleri'ne verilir.

II. Dünya Savaşı'na kadar, 112 adet değişik tipte uçak îmal edilir.

Savaş sonrasında ABD Hükûmeti'nin **Marshall Planı devreye girer ve Türkiye'ye uygulanan ekonomik yardım çerçevesinde uçak ve motor verilmeye başlanır**.

Türkiye emek harcamadan gelen yardımlara ve hazıra çabuk alışır. Dönemin idarecileri artık uçak ve motor fabrikalarının üretim faaliyetlerine gerek olmadığını düşünürler.

Fabrikalar art arda Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu'na devredilir.

Motor fabrikası 1955'te traktör îmal etmeye başlar. Uçak fabrikasında ise 1959'da üretim tamamen durdurulur.

Böylece **Atatürk'ün koyduğu hedef ve o muhteşem vizyon 35 yıl içinde yok olur gider.**

...

Gelelim dünyanın öbür ucundaki hikayemize.

Bundan tam **35 yıl önce Brezilya'nın Sao Paulo eyaletinin Jose Dos Campos kasabasında bir havacılık okulu kuruldu**.

ABD'de dönemin en üst teknoloji merkezi olan MIT'e (Massachusetts Instıtute Of Technology) kurdurulan bu okula, ülkenin her tarafından en zeki öğrenciler alındı.

Parası olmayan öğrencilere burslar verildi ve Boston'da bulunan MIT ile bu okul arasında **öğrenci değişim programları** uygulandı.

Brezilya Hükûmeti **Embraer Şirketi'ni kurdu ve mezun olan öğrencilerin en başarılı ve en yetenekli olanlarını kurulan şirkete dâhil etti**.

Bir gün, en iyi uçağı yapacaklarına inanan gençler, semalarda Brezilya uçağını uçurmaya kararlıydılar.

Bu kararlılıkla yola çıkıldı ve küçük bir atölyede başlayan macera, 35 yıl sonra 12.000 çalışanıyla 285.000 metrekare alana yayılmış muhteşem bir fabrikaya dönüştü.

Bu şirket bugün **dünyanın koltuk ve uçuş maliyeti olarak en ucuz uçağını üretiyor ve semalarda uçan 5.500 uçağı var**.

...

Geçen yıl Embraer 190 modelinin hangardan çıkış töreni için Brezilya'ya gitmiştim. Törende Devlet Başkanı Lula bir konuşma yaptı ve: «**Bu uçağın havalanabilmesi için hükûmetimin bütün üyeleri bir Embraer işçisi gibi gayret ettiler. Dünya bugüne kadar Brezilya'yı hammadde ve tarım ürünleri ile tanıyordu. Bundan sonra teknoloji ürünleri ile tanıyacak. Bu uçakların satılması Embraer'e değil, ülkeme kazandıracak. Yoksulluk ve açlıkla mücadele için kaynak yaratacak. Bugün Brezilya bir uçak ihracatı ile 800.000 ton gıda ihracatına eşit bir gelir elde ediyor. Tanrı Embraer'i korusun!»** dedi.

Dev Brezilya bayrakları arasından süzülerek çıkan Embraer 190, 35 yıl önce başlayan kararlı yolculuğun, haklı gururunu temsil ediyordu.

...

Her iki şirketin de başlangıç hedefleri aynı.

Yola çıkılan ruh aynı.

Heyecan aynı.

Kuruluş çalışmaları aynı.

35 yılın sonunda ise, **biri ABD'den aldığı yardımların büyüsüne kapılıp kapısına kilit vurdu**.

Diğeri ise inancını yitirmedi, azmetti. Çalıştı. Ve bugün American Airlines da dâhil dünyanın pek çok havayoluna uçak satıyor.

Birinde hüsran, diğerinde zafer.

...

Dostlar,

35 yıllık iki öyküden alacağımız çok dersler var.

Planlı olmalıyız.

Sabırlı olmalıyız.

Kararlı olmalıyız.

İnanmalıyız.

Kendimize güvenmeli ve çalışmalıyız.

Aksi halde, dünyayı pençesinde tutmaya çalışan teknik donanımlı gladyatörlere teslim olmak zorunda kalırız.

Akşam Gazetesi 30.05.2005