

# “BİLİM VE TEKNOLOJİ GÜNLÜK SİYASETİN DIŞINDA TUTULMALI”



- “Umarım, bu sektör hiçbir zaman politize olmaz. Çünkü politize olduğu zaman, biliyorsunuz insan kaynağının seçiminde liyakate öncelik verilmeme ihtimali çok fazla.”
- “İnsan kaynağını, bilim ve teknolojiadaki anlayışı ve yetkinliği temelinde seçmezseniz zamanla kuruluş dejenere olur. Tabi ilerlemek de masal olur.”
- “İleri teknolojileri içeren bir uçağın geliştirilmesi hedefini koyarsanız, o hedefe ulaşmak için bütün kaynaklarınızı seferber edersiniz.”
- “Bilim ve teknolojiyi günlük siyasetin dışında tuttukları müddetçe başarılarını sürdüreceklerinden eminim.”

## Prof. Dr. Ahmet Şevket ÜÇER

*Odamız Üyesi, 2836 sicil numaralı Prof. Dr. Ahmet Şevket Üçer, ODTÜ Makina Mühendisliği Bölümünden 1965 yılında yüksek lisans derecesiyle mezun oldu. Kariyerine ODTÜ Makina Mühendisliği Bölümünde asistan olarak başladı, 1970 yılında İngiltere'nin Manchester Üniversitesi'nden Doktora derecesi aldı. 1981 yılında Profesör olan Üçer, 1978 yılında Danimarka Teknik Üniversitesi'nde, 1990-1991 yıllarında ABD Naval Postgraduate School'de (NPS) araştırmacı olarak çalıştı. İki ayrı dönemde toplam altı yıl ODTÜ Makina Mühendisliği Bölüm Başkanlığı ve 1982 yılında ODTÜ Rektör Yardımcılığı görevlerinde bulundu. 1985-1987 yıllarında TÜBİTAK Savunma Araştırmaları Enstitüsü Direktörü olarak görev yaptıktan sonra 1992 yılından başlamak üzere altı yıl TÜBİTAK Başkan Yardımcılığı görevinde bulunan Üçer, bu görevini yürütürken bilim ve teknoloji politikalarıyla ilgilenmeye başladı. 1998-2000 yıllarında NATO'nun ilk savunma araştırma ve teknoloji strateji dokümanını hazırlayan ekipte yer aldı. 2002 yılında NATO'nun Paris'teki Araştırma Teknoloji Ajansı (RIA) Direktörlüğüne seçildi. 2003 - 2006 yılları arasında Ajansın direktörlüğünü yürüten Prof. Dr. Ahmet Şevket Üçer, yurda döndükten sonra çeşitli eğitim kurumlarında bilim, teknoloji, toplum ve teknoloji yönetimi konularında ders vermekte, yurt içi ve yurt dışında danışmanlık yapmaktadır.*

**H**avacılık sanayisi ileri teknolojilerin bir arada kullanıldığı, birçok sanayi sektörü ile iç içe çalışan ve bu yönüyle de vazgeçilmezliği olan bir sektör. Bilimsel düşüncenin toplumsal bir kültüre dönüşmediği, bu nedenle de çoğunlukla duygularla hareket edilen Türkiye'de havacılık sanayisinde neler yapıldığını ve dünyadaki üretim bandının neresinde durduğumuzu öğrenmeye çalıştık. TÜBİTAK'ta Başkan Yardımcılığı yapan ve NATO'da danışmanlık hizmetlerinde de bulunan Prof. Dr. Ahmet Şevket Üçer, gösterişin ön planda olduğu Türkiye'de bu sektörün politize olmaması gerektiğini vurguladı. Bilimsel ve

teknolojik çalışmaların siyasi tercihlerinin olamayacağını, ancak toplumsal öncelikleri olabileceğinin altını çizen Prof. Dr. Ahmet Şevket Üçer ile Türkiye'de havacılık sanayisinin sorunlarını ve geleceğini konuştuk.

**- 1940'lı yıllarda açılan uçak fabrikaları kapatılmasaydı, havacılık sanayimizin gelişimi nasıl bir seyir izlerdi sizce ya da uçak fabrikalarının kapatılması havacılık sanayimizi nasıl etkiledi?**

Uçak yapımının veya sanayinin Türkiye'deki tarihsel gelişimine bakmadan, bu konuyu değerlendirmek zor diye düşünüyorum. Benim gördüğüm kadarıyla havacılık tarihinde başarılar var; sonra başarısızlıklar, kapanmalar ve yok olmalar var. Böyle,

gidip gidip gelen bir durum mevcut. Cumhuriyet'ten önce, Osmanlı Devleti'nin ordusunda da havacılık ile ilgili girişimler olmuş. Ama Cumhuriyet'in kurulmasıyla çok hızlı bir gelişme yaşanmış. Örneğin; 1923-38 arasında birçok girişim var. 1925'te Türk Hava Kurumu kurulmuş. 1926'da Kayseri Uçak Fabrikası TOMTAŞ kurulmuş. 1928'de o fabrika kapanmış. 1931'de tekrar açılmış. 1939'a kadar 11 değişik markadan 195 adet uçak veya planör yapmış bu fabrika. Bu arada Eskişehir'de Uçak Tamir Fabrikası da açılmış. Türk Hava Kurumu 1942'de Etimesgut Uçak Fabrikası'nı kurmuş, bu fabrika da 1944'e kadar 60 adet uçak yapmış. Bu gelişmeler çok dikkate değer gelişmeler.

Sonra, Türk Hava Kurumu 1945'te Gazi Uçak Motor Fabrikası'nı kurmuş. Ama 1950'den sonra, bu fabrika ilk önce Makina Kimya Endüstrisi'ne devredilmiş, sonra 1954'te satılmış, traktör fabrikası olmuş. 1944-1950 arasında uçak tasarımı için gerekli Ankara Rüzgâr Tüneli kurulmuş; ama sonra terk edilmiş. Yani birtakım şeyler yapıyor, sonra yok oluyor.

Bu arada önemli isimlerin havacılığa katkılarını saymadan geçmek mümkün değil. Mesela Vecihi Hürkuş, tam bir havacılık aşığı. 1925'te kendi tasarımı ve imalatıyla uçak yapmış. 1930'da ikinci uçağını yapmış.

Türkiye'de uçuş belgesi alamamış, çünkü uçak yapımıyla ilgili kimse yok. Olmayınca, Çekoslovakya'ya gitmiş ve oradan uçuş müsaadesi almış. Ama sonradan destek bulamayınca devam edememiş.

Gene Nuri Demirağ girişimci bir işadamı. Demiryolu inşaatından kazandığı parayla 1936'da Beşiktaş'ta uçak fabrikası kurmuş; sonra Yeşilköy'de havacılık okulu açmış. 1948'e kadar uğraşmış. Siparişlerin şartnamelere uymadığı için ilerleyemediğini görmüş, bir türlü ilerleme kaydedememiş, her şeyi kapatmak mecburiyetinde kalmış.

### **“Devrim Arabası Sendromu Bizi Başarıdan Uzaklaştırıyor”**

Belki şöyle bir düşünce böyle sonuçlar doğuruyor: Yurt dışındakiler çok ilerlediler, biz bu işi yapamayız. “Devrim arabası sendromu” diye bir ad takabilirim. Zannediyorum, böyle düşünmek bizi başarıdan uzaklaştırıyor.

### **- “Devrim Arabası sendromu” olarak tanımladığımız şeyi açarsak...**

Aslında, “biz teknolojilerde o kadar geriyiz ki, böyle yeni teknolojilerle uğraşmamız mümkün değil” veya “Neden uğraşıyoruz ki, yapamayız böyle şeyleri” gibi düşünceler. Tabii karar vericilerin böyle birtakım fikirlerinin olması olumsuzlukları getiriyor. Olaylara baktığımızda bu

nedenle de ilerleyemiyoruz gibi geliyor. Teknolojilerle ilgili kararlar alırken durumu rasyonel değerlendirmek gerekiyor. Duygusallığa hiç yer yok.

Şöyle bir şey var tabii; 20. Asrın ilk üç çeyreğinde havacılık teknolojisi en ileri teknoloji. Esas itibarıyla bu teknolojiye başlangıçta biz bayağı iyi işler yapmışız; ama bir türlü geliştirememişiz. Bunun nedenlerini birkaç faktöre bağlayabiliriz diye düşünüyorum. Birincisi; bilim ve teknolojiye geri kalmış bir toplumun o zamanın ileri teknolojilerinde bir şeyler yapabileceğini düşünmemesi ve kendisine güvensizliği geliyor diye düşünüyorum.

İkincisi; insan kaynağının yetersizliği, çok az insan var bu konuda. Bilimsel düşünce ve yöntem anlayışının eksikliği; bir de İkinci Dünya Savaşı'nın etkisi var. Bu etkiyi de kabul etmek lazım. Çünkü yatırım yapmak için çok zor bir dönem. 1950'lere geldiğimizde ve NATO'ya girdiğimizde, artık iş işten geçmiş oluyor. Çünkü Batı'nın bir parçası olarak uçak sanayileri olan, sanayide ileri olan, mesela Amerika Birleşik Devletleri, İngiltere gibi ülkelerle birlikte hareket etmeyi kabul ettiğimiz bir ittifak içerisindeyiz. Bununla birlikte bize birtakım uçak ve uçak parçaları akmaya başlıyor. İsteklerimizi kolayca elde edebileceğimiz bir durum çıkıyor ortaya.

Şunu da eklememde yarar var: İkinci Dünya Savaşı'nın etkisiyle uçak teknolojileri dünyada çok hızlı gelişmeye uğruyor. Biz içeride yavaşlayınca ara gittikçe açılmaya başlıyor. İkinci Dünya Savaşı Türkiye'yi maddi olarak çok zor duruma sokmuştur; bu bir gerçek. Toparlanmaya çalışan Cumhuriyet Türkiye'si için uçak sanayi lüks de görülebilir. Ancak, yine de uzak görüşlü olabilmemiz gerekirdi diye düşünüyorum.





### **“Devlet Girişimcileri Destekleyebilirdi”**

**- İkinci Dünya Savaşı'nda, savaşan ülkelerin ilerlemelerinin aksamadığını görüyoruz. Almanya'yı düşündüğümüzde, bugün sanayide çok gelişmiş bir ülke. Aynı şekilde İngiltere, Amerika... Savaş bir nedense Türkiye dışındaki ülkelerde de aynı etkiyi göstermesi gerekmez miydi?**

Ben de onu söylüyorum. Savaşlar esasında teknoloji gelişiminin hep lokomotifini olmuştur. İkinci Dünya Savaşı'nda da birçok yeni teknoloji geliştirilmiştir. Bunlardan biri de bilgisayar teknolojileri. Aynı şekilde, uçaklarla ilgili olan teknolojilerde büyük atılım olmuş. Neden? Çünkü, taraflar birbirlerine üstünlük sağlamaya çalışıyor ve bunun kilidi daha etkili silah. Soğuk savaş da teknolojilerdeki gelişmenin lokomotifini olmuştur. Biz o zamanlar teknoloji geliştirme kavramlarının maalesef çok uzağındayız. Ama bir taraftan da başlanmış bir şeyler var sürdürmek istiyorsunuz, bu zor durumda “Ne yapılabilir?” diye sorabilirsiniz. Bence devlet yardımıyla, girişimcilerin teknoloji geliştirmelerinde az da olsa desteklenmesi gerekirdi. İnsan kaynağı yetiştirilmesi gerekirdi ve bu insan kaynağını istihdam edebilecek düzeyde çalışmalar yapılabilir. Tabii böyle

kararlar almak karar alıcılar için biraz zor. Çünkü, asırlarca bilimsel düşünceden uzak yaşamış bir toplumda birdenbire rasyonel düşünceye dayalı bu tip kararlar alınması bence çok zor. Yani birdenbire teknolojiyle ilgili uygulamalar yapılmasını beklemek gerçekçi değil. Hele o zamanlar toplumun çok az bir kısmı bilimsel düşünme yeteneğine sahip.

### **“Teknolojinin Önemini Kavrayan İnsan Kaynağımız Yetersiz”**

Burada havacılık sanayisinin bir özelliğini de vurgulamakta yarar var. Havacılık sanayisi büyük yatırım isteyen bir sanayi. Esasında, ucuz bir sanayi değil. Bu nedenle, gelişmesinin devlet tarafından çok iyi planlanması gerekiyor. Büyük yatırımlar gerekiyor. Cumhuriyet'in ilk yılları bunu bir miktar yapmışız; ama sürdürmemişiz.

**- Sizce bu hedeflerden kopuş ya da vazgeçilmesi hangi zamana denk geliyor?**

Zamansal olarak İkinci Dünya Savaşı'na yaklaşırken başlıyor diye düşünüyorum. Onun sonucunda, 1950'lerde ve NATO'ya girdikten sonra da iyice kopuyor.

**- 1930- 40 arasındaki yılları kast ediyorsunuz sanırım?**

Evet aslında, İkinci Dünya Savaşı'ndan

bahsetmemin nedeni o, bunu görüyorsunuz. Oraya yaklaştıkça, işler yavaş yavaş ilk baştaki düşünce tarzından ayrılıyor. Öncelikler değişiyor. Ama tabii, bütün bunların arkasında bir yerde bilimsel olarak düşünüp, teknolojinin önemini kavrayan insan kaynağının yeterli derecede olmaması yatıyor. Eğer sizin karar vericilere kadar gidecek insan kaynağınız yoksa, o zaman çok zor. Niye yapmadılar diye düşündüğünüz zaman, bir yerde asıl nedenini de görmek mümkün. Yani biz olsaydık, belki biz de yapamazdık. Asırlarca bilimsel düşünceden uzakta kalmış bir ülkenin çocukları için birdenbire böyle ileri teknolojilerde atılım yapmasını beklemek gerçekçi değil diye düşünüyorum. Atatürk gibi çok ileri görüşlü, gerçekçi insanlar gerekiyor.

### **“Biz Uçak Yapmak Girişiminde Bulunmamışız”**

**- Türkiye'de havacılığın gelişmesinde dış güçlerin etkisi oldu mu, yoksa bu söylem milli olarak üretilen bir mazeret mi sizce?**

Şunu belirtmekte de yarar var: Bilhassa NATO'ya girdikten sonra Silahlı Kuvvetlerimiz için gerekli uçaklar Amerika Birleşik Devletleri'nden bir miktarı hibe olarak alınmaya başlandı. Tabii bunun, kişileri bir yerde “Nasıl olsa bize geliyor, bununla uğraşmaya gerek var mı?” gibilerinden bir düşünceye itmesi doğal gibi geliyor. Yalnız, burada enteresan bir şey var. 1947'de ABD ile yapılan bir anlaşma var. Buna göre askeri yardım kapsamında sağlanan malzemelerin amaçlarının dışında kullanılmayacağı hükmü var. Böyle bir anlaşma yapmışsınız, bir sürü araç gereç alıyorsunuz, onları kullanıyorsunuz; ama onları istediğimiz gibi kullanmayı önleyen bir anlaşmanız var. O zaman, aslında aldıklarımızın yanında kendinizin de birşeyler yapması lazım geldiğini veyahut kendinizin de bir çaba içinde bulunmanız gerektiğini düşünmeniz lazım; ama bu maalesef uzunca bir zaman düşünülmemiş.