

Politik Bilim

Hızlı tren, uçak, nükleer santral vs. yarışları...

Aykut Göker

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

Bu hafta Türkiye'nin de dâhil olduğu üç yarış öykümüz var; ama halkımız bu yarışın farkında mı, onu bilemem...

İspanya ve Osmanlı İmparatorluğu'nda, yazmıştım, demiryolculuğa aynı zaman aralığında başlanmış. İspanya'da ilk hat **1848**'de işletmeye açılmış. Bizim ilk hattımız olan İzmir-Aydın hattının yapımına bundan sekiz yıl sonra **1856**'da başlanmış...

İşin sanayi yönüyle de uğraşılmış. Bizde bunun tarihini, “*Almanlar tarafından Anadolu-Bağdat demiryolu ile ilgili olarak, buharlı lokomotif ve vagon tamiri ihtiyacını karşılamak üzere Eskişehir’de Anadolu-Osmanlı Kumpanyası adı verilen küçük bir atölyenin kurulduğu 1894 yılından*” başlatmak mümkün. Bu atölye bugün TÜLOMSAŞ adıyla anılan Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayii A.Ş.’nin temelini oluşturmuştur. TÜLOMSAŞ’ın İspanya’daki muadili olan Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (**CAF**) firmasının vagon aksâmı yapımıyla ilgilenmeye başladığı yıla, 1892’dir; yâni Eskişehir’deki atölyenin kuruluşundan sâdece iki yıl önce...

Velhâsıl, demiryolculuk açısından, başlangıçta, ülkelerimiz arasında zamanla kapatılamayacak kadar büyük bir fark yok. Ama günümüze gelindiğinde görülüyor ki, ilk hızlı tren hattını 1992’de işletmeye açan İspanya’dan 13 yıl sonra bu konuda harekete geçebilen Türkiye’nin, ilk hızlı tren alımını yaptığı firma İspanyol CAF firmasıdır. Alımın yapıldığı 2005 yılında CAF’ın internet sayfasında şu yazıyordu: “*Türk Demiryolu Şirketi, CAF’a Ankara-İstanbul hattı için 10 yüksek hız treni sipariş etti. Bu, yüksek hız demiryolu taşımacılığı tarihinde İspanyol teknolojisiyle yapılan ilk ihracattır.*”

Yine yazmıştım, Türkiye uçak sanayiine **Brezilya**’dan önce girdi. Türkiye Cumhuriyeti, neredeyse kurulur kurulmaz, kendi uçağını yapmayı öngörmüş ve bu amaçla 1925 yılı gibi erken bir tarihte Tayyare, Otomobil ve Motor T.A.Ş.’yi kurmuştu. Türkiye’nin kendi uçağını yapma konusundaki kararlılığının çarpıcı kanıtıysa 1950’de kurulan Ankara Rüzgâr Tüneli’ydi. Ne var ki, Türkiye o tüneli kurmakla kaldı ve kendi uçağını yapmaktan vazgeçti.

Oysa kendi uçağını yapmayı 1940’lı yıllarda plânlayan Brezilya, 1954’te, bu konuyla ilgili Araştırma ve Geliştirme Enstitüsü’nü (IPD) kurmuş; 1965’te de, **Bandeirante** (‘**Öncü**’) ticarî adıyla anılacak, 15-21 yolcu kapasiteli, çift turbo-pervaneli, hafif nakliye uçağını geliştirmiştir. 1969’da devletin sahipliğinde kurulan **Embraer** şirketi, ürettiği ilk Bandeirante’leri 1973 başında **Brezilya Hava Kuvvetleri**’ne teslim etmiş; **Brezilya Havayolları** da, geliştirilen ilk ticarî Bandeirante’yi satın almıştır. Embraer 1975’te ihracata başlamış; bunda da başarılı olmuştur.

Şirket, 1970’lerin sonunda, Bandeirante’nin yerine geçecek bölgesel bir yolcu uçağı geliştirmeye başlamış; tasarladığı 30-40 yolcu kapasiteli, çift turbo-pervaneli **EMB 120 Brasilia** yine bir ihraç ürünü olarak başarı kazanmıştır. 90’lı yıllarda Embraer, yolcu sayısı 37-50 arasında değişen **ERJ 145** serisi, bölgesel jet yolcu uçaklarını; 2000’li yıllardaysa 80-122 yolcu kapasiteli, orta menzilli **Embraer 170/190** serisi, jet yolcu uçağı ailesini geliştirmiştir. Yalnızca bu son iki seriden teslimatı yapılan toplam uçak sayısı, 2009 sonunda, sırasıyla 882 ve 605 rakamlarına ulaşmıştır.

İş hayatında kullanılan hafif jet uçakları tasarımında da iddialı olan Embraer, bugün, ticarî uçak satışları açısından, Boeing ve Airbus gibi, dünyanın sayılı uçak imalâtçıları arasında yer almaktadır.

Günlerdir gazeteler yazıyor; 1956’da Atom Enerjisi Komisyonu Genel Sekreterliği’ni kurup nükleer bilimlerde deneysel çalışmalar yapmak üzere 1962’de Küçükçekmece araştırma reaktörünü

işletmeye açan Türkiye, Metin Münir'in (Milliyet, 19 Őubat) sözcükleriyle, "otuz yılda nükleer n'sini bilmeyen bir ülkeden, [bu alanda kendi teknolojisini geliştirebilen ve] anahtar teslimi nükleer santral satan bir ülkeye dönüşen **Güney Kore**"den 'anahtar teslimi' santral satın alma yolunda...

Halkımız, 'milli takım' Őampiyonalarda kaybedince çok üzülüyor; çok tepki gösteriyor. Peki, lkemiz uluslararası teknoloji yarışlarında sürekli nal toplarken niçin aynı halkın hiç gıkı çıkmıyor?

CBT. 26 Mart 2010