



### Çelik Kanatların Kırılışı

Muhittin Şimşek

İstanbul, Alfa Yayınları, 2022, 360 sayfa, ISBN: 978-625-4495-33-5.

Akay YÜKSEL\*

Eserin yazarı Prof. Dr. Muhittin Şimşek, 1998 yılında Marmara Üniversitesi Teknoloji Uygulama ve Araştırma Merkezinin müdürlüğünü yapmıştır. 2003-2015 yılları arası Türkiye Lokomotif ve Makine Sanayi A.Ş. (Tülomsaş) yönetim kurulu üyeliği yapmıştır. 2003-2007 yılları arasında millî eğitim bakanının danışmanlığını yapmış, çok sayıda yerli ve yabancı projelere başkanlık yapmıştır. 2008 yılından bu yana, Kazakistan'da bulunan Ahmet Yesevi Üniversitesi mütevelli heyeti üyesi ve Marmara Üniversitesi öğretim üyesi olarak görev yapmaktadır. Prof. Dr. Muhittin Şimşek'in, *Devrim Otomobili: Yarım Kalan Devrim Rüyası*, *Kalem ile Kâğıdın Aşkı* ve *Saklı Kentin Sırdaşı* başlıklı çalışmaları TRT tarafından belgesel olarak yayımlanmıştır.

Yazarın incelediğimiz kitabı *Çelik Kanatların Kırılışı*, 2022 yılında Alfa Yayınları tarafından basılmıştır. 360 sayfadan ibaret olan eser; “Önsöz”, “Giriş”, “Şükrü Er”, “Türk Hava Kurumu Kuruluyor”, “Polonyalı Mühendisler”, “Neler İmal Edilmişti?”, “Üretilen Uçaklar ve Akıbetleri”, “İhraç Edilen Uçaklar”, “Gazi Uçak Motoru Fabrikası”, “Niçin Başarısız Olundu?”, “1940-1950 Türkiye'nin Sosyoekonomik ve Siyasal Durumu”, “Suçlu Kim?”, “İkinci Dünya Savaşı'nda Türkiye'de Havacılık ve Olaylar”, “Sonuç Yerine” ve “Kaynakça” kısımlarından müteşekkildir.

Kitabın “Önsöz” bölümünde yazar, tarih boyunca insanlığın “Biri sıfırın keşfi diğeri de tekerleğin keşfi” olarak iki önemli keşfi olduğundan bahsederek matematik ve mühendisliğin gelişiminin teknolojik gelişimdeki önemini vurgulamıştır. Motorların icat edilmesiyle birlikte endüstrileşmede yaşanan

\* Yüksek Lisans Öğrencisi, Tokat Gaziosmanpaşa Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Tokat, [akayyuksele@hotmail.com](mailto:akayyuksele@hotmail.com).

gelişmeler ve kitle üretime geçiş vurgulanmıştır. Motor gücünden faydalanılarak geliştirilen kara ve deniz taşıtları “Daha hızlı nasıl olabilir?” sorusuyla hayal gücünün sınırlarını zorlamıştır. Yazar, Türklerin uçma arzusuna örnek olarak; 1632 yılında Hezarfen Ahmet Çelebi adında Müslüman Türk bilgininin Galata Kulesi’nden kuş kanatlarına benzer bir araçla İstanbul Boğazı’ndan süzülerek Üsküdar’da yer alan Doğancılar Meydanı’na inmesini anlatmıştır. Bu olay mühendisler tarafından bilimsel bulunmasa da Türklerin uçma merakının tezahürüdür. Dünyada uçağa ilk binen kadın da 30 Kasım 1913 tarihinde Ata Paşa’nın torunu öğretmen Belkıs Şevket Hanım olmuştur. Cumhuriyet döneminde de Atatürk’ün “İstikbal göklerde” sözünden de anlaşılacağı gibi havacılığın gelişmesi çok önemli bir hadise olarak öne çıkmaktadır.

Kitabın “Şükrü Er” başlığı altında, 1948 yılında İTÜ’den tayyare yüksek mühendisi olarak mezun olan, Etimesgut uçak fabrikasında işçi ve usta olarak çalışan, üniversiteyi bitirdikten sonra THK uçak fabrikasında etüt bürosu şefi olarak görev yapan, Türkiye’de makine endüstrisi alanında birçok kurumda görev alan, Türk uçak sanayisinin 1950 ve 1960’lardaki macerasını en iyi bilen, THK’nın uçaklara takılacak motoru üretecek olan Etimesgut uçak motoru fabrikasının hikâyesini yazan Şükrü Er ile İTÜ uçak mühendisliğinden yeni mezun olan Mustafa adında bir gencin arasındaki diyaloglar verilmiştir. Bu bölümde Şükrü Er, Mustafa’ya, makine sanayisinde sanayi devrimi ile yaşanan gelişmelerden başlayarak yeni kurulmuş Türkiye Cumhuriyeti’nde zor şartlara rağmen başta Mustafa Kemal Atatürk ve Nuri Demirağ gibi fikir öncülerinin destekleriyle, sermayedarın olmadığı, “toplu iğne bile yapamayacak kadar sanayileşmeden” mahrum olan 1930’ların Türkiye’sinde demir yolu ve havacılığın gelişmesinden ve Türk Kuşu Havacılık Okulunun açılışından bahsetmiştir.

“Türk Hava Kurumu Kuruluyor” başlığı altında, Mustafa Kemal Atatürk’ün Millî Mücadele’yi başlattığı günden vefat ettiği güne değin dilimizin, kültürümüzün, ekonomimizin dış etkilerden arınması için bulduğu çözüm yollarından ve uçak sanayisinin nasıl geliştiğinden görsellerle desteklenerek bahsedilmiştir. Bu bölümde, hava sanayisinde Türkiye’nin ABD ve İngiltere’den çelik üretimi için talep ettiği yardımdan ve Karabük Demir Çelik fabrikasında yaşanan gelişmelerden bahsedilmiştir. Türk-Alman yakınlaşmasının sonucu olarak yapılan anlaşma sonucu 7 Eylül 1925 tarihinde Bakanlar Kurulu kararıyla Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketinin (TOMTAŞ) kuruluşu ve görsellerle tanıtımı yapılmıştır. Türk hava savunma sanayisinden bahsedilirken Yeşilköy’deki tayyare mektebine girip tayyareci olan Vecihi Hürkuş’tan da söz edilmiştir. Vecihi Hürkuş, ganimet olarak Yunanlılardan ele geçirdiği motorlardan yararlanarak kayıtlardaki ilk sivil uçak olan uçağı 28 Ocak 1925’te uçurmuştur. Sonrasında uçak yapımı için çalışmalarına devam etmiştir. Vecihi Bey Eylül 1932’de “Vecihi Sivil Tayyare Mektebi”ni açmıştır. Burada Türk gençlerini havacılığa alıştırarak çağdaş tayyareciler yetiştirmiştir.

Kitabın “Polonyalı Mühendisler” başlığı altında, Polonya’dan Türkiye’ye gelen mühendisler tek tek tablo üzerinde tanıtılmış ve kendileri hakkında detaylı bilgilere yer verilmiştir.

“Neler İmal Edilmişti?” başlığı altında, THK atölyesi tarafından imal edilen planörler, prototip parçalar, akrobasi uçağı için imal edilen kanatlar, uçak motorları görsellerle ve sayısal verilerle desteklenerek

tanıtılmıştır.

“Üretilen Uçaklar ve Akıbetleri” başlığı altında, THK uçak fabrikasında üretilen uçaklar hakkında teknik özelliklerini de içerecek şekilde tablolarla ve görsellerle uçakların tanıtımı yapılmıştır.

Yine “İhraç Edilen Uçaklar” başlığı altında, birçok ülkeye satılan uçakların teknik özellikleri ve üretim aşamaları tanıtılmıştır.

“Gazi Uçak Motoru Fabrikası” başlığı altındaki bölümde fabrikanın açılışından, amaçlarından, öne çıkan yöneticilerinden ve fabrikada üretilen malzemelerden bahsedilmiştir. Fabrikanın beklentileri karşılayamaması konusundaki sebeplere; Batılı devletlerin karşısında Türk müteşebbislerin yalnız kalması, kısa zamanda en mükemmel sonuçların istenmesi, uluslararası alanda tanıtımının yapılamaması, Türk mamulü olan bir ürüne sırf yerli olduğundan şüphe ile bakılması, “yabancı olan daha sağlamdır” düşüncesi gösterilmektedir.

“Niçin Başarısız Olundu?” başlığı altında, THK uçak ve motor fabrikalarının kapanışında siyasal ve toplumsal nedenler, Truman doktrini ve Marshall planı çerçevesinde dışa bağımlılığın doğurduğu sonuçlar anlatılmıştır.

“1940-1950 Türkiye’nin Sosyoekonomik ve Siyasal Durumu” başlığı altında, bu yıllar arasında Türkiye’nin ithalat-ihracat rakamları tablo üzerinde tartışılmıştır. Gelir dengesizliğinden, hastalıklardan, arz-talep dengesizliğinden, sürekli yapılan zamlardan, vurgunculuktan, karaborsacılıktan ve bunlara yönelik alınan sert tedbirlerle ekonomik gidişatı kontrol altına alma yöntemlerinden bahsedilmiştir. 1948 yılında Türkiye’nin ulaşım planlamasıyla ilgili hazırlanan “Hilts” raporunda demir yolları yerine kara yollarının ulaşımında esas alınarak geliştirilmesine yönelik kararlar alındığı belirtilmiştir. “Thornburg” raporuna göre Türkiye’yi Amerikan sermayesinin kalkındırabileceğine yönelik tedbirlerden bahsedilmiştir. “Barkel” raporuna göre tarım ve teknik idari personellerin yetiştirilmesinin kalkınmada öncelik arz ettiği vurgulanmıştır.

“Suçlu Kim?” bölümünde çağımızdaki savaşın karşılığı endüstri ve ekonomi savaşı olarak nitelendirilmektedir. Bu savaşı kaybetmemizde en büyük etken olarak ise basından ve büyük etiketli diplomalı sahte şöhretlerden, yöneticilerden, politikacılardan bahsedilmiş ve kusurlu bulunmuştur. Özellikle havacılık ve mühendislik alanındaki ilerlemenin durması, bu ekiplerin dağılması ve fabrikaların atıl hâle getirilmesinde imkânlardan faydalanamayan, davaya sahip çıkamayan fabrika yöneticileri olan subaylar suçlanmıştır. Endüstri lehine yazılar yazmayan gazeteler tenkit edilerek basının ticaretle karışık davranışlarının Türk endüstrisinde yıkıcı bir rol izlediği anlatılmıştır. Bu bölüm de dâhil olmak üzere kitabın tamamına yakınında bazı mektuplara yer verilmiştir. Bu mektuplar genellikle fabrikada çalışan mühendislerle aittir.

“İkinci Dünya Savaşı’nda Türkiye’de Havacılık ve Olaylar” başlığı altında 1939’dan başlanarak 1945 yılına kadar, havacılıkla ilgili gelişmeler ve olaylar kronolojik olarak sıralanmıştır.

“Sonuç Yerine” bölümünde ise teknik detaylardan tekrar kitabın başındaki duygu bölümüne geri dönmüş ve kitaptaki olayların anlatıcısı konumundaki Şükrü Er’in genç adama tavsiyeleri sıralanmıştır.

Millî savunma sanayimizin ne kadar önemli olduğuna vurgu yapılmış ve genç Mustafa ile Şükrü Er'in duygusal ayrılış sahnesi anlatılmıştır. Bu anlamda sonuç bölümü, aradaki teknik ve uzun bölümlerden sonra giriş bölümü ile birleşik gibi oluşturulmuş, konu toparlanmış ve bir bütünlük sağlanmıştır. Kitapta tüm alıntılar için dipnotlara, yararlanılan arşiv bilgilerine; kitap, tez, hatıratlar ve süreli yayınlara da yer verilmiştir. Kaynakça bölümüne baktığımızda Cumhuriyet Arşivi, Amerikan Dışişleri Arşivi ve Türkiye'de havacılık alanında yazılmış birçok eserden faydalandığı görülmektedir. Bu anlamda da zengin bir araştırma yapıldığı anlaşılmaktadır.

Prof. Dr. Muhittin Şimşek, *Çelik Kanatların Kırılışı* adlı bu eserinde genel olarak Cumhuriyet'in ilk yıllarından itibaren hava harp sanayisine büyük önem veren, İkinci Dünya Savaşı'nda da bu faaliyetlerine devam eden Türkiye'nin uçak fabrikalarını kurma sürecinden bahsetmiştir. Bu sürecin öncesi ve sonrası değerlendirilmiş, başarısızlıklarının nedenlerine vurgu yapılmış, bu süreçle birlikte ülkenin genel durumuna ve tarihsel olaylara ışık tutulmuştur.