

PROF. DR. CAHİT ÇIRAY'LA YAPILAN SÖYLEŞİ

23 ARALIK 2002

Hocam, Cumhuriyet'in başlangıcından itibaren havacılık endüstrisi nasıl bir gelişme göstermiştir?

Havacılık endüstrisinin Türkiye'de gelişmesi ve Orta Doğu Teknik Üniversitesi'nde Havacılık Mühendisliği Bölümü'nün kurulması ile ilişkili bu kayda başlarken zannediyorum Türkiye'de havacılık endüstrisinin modern zamanlarda, yani Cumhuriyet'ten sonra , nasıl geliştiğine bir göz atmakta yarar var . Kronolojik olarak , Cumhuriyet'ten itibaren kısaca bir özet yapmak istiyorum.

1923'de Cumhuriyet'in kurulmasıyla beraber Büyük Atatürk'ün endüstrileşme yönünde attığı belki de en önemli adımlardan bir tanesi Kayseri Uçak Fabrikası'dır . Düşünebiliyor musunuz , 1923de Cumhuriyet kuruluyor , Türkiye ekonomi ve insan kaynakları daha doğrusu yetişmiş ve özellikle teknik alandaki insan kaynakları neredeyse sıfırlanmış durumda . Aşağı yukarı dışarıdan ithal etmediğimiz endüstriyel bir mal kalmamış gibi .Ayrıca dünya kadar borç... Gençlerimizin eğitim seviyesi malum . Bu şartlar altında 1923'de Cumhuriyet ilan ediliyor ve Kayseri Uçak Fabrikası 1925'de faaliyete geçiyor . Bu hakikaten üzerinde dikkatle durulması icap eden bir olgu . Eğer bu fabrikanın kurulması , yalnız ve yalnız Türkiye'nin müdafaası yönünden değerlendirilmeye kalkılırsa , herhalde bu sebep pek doyurucu olmuyor , en azından bana hiç de doyurucu gelmiyor . Çünkü o fabrikalara sarf edilen paralarla , herhalde konu yalnız ve yalnız uçaklara sahip olmak olsaydı , yurt dışından bir sürü uçak satın almak mümkündü. Halbuki bunun yerine , bir fabrika kuruluyor . Bunun manası , zannediyorum , Türkiye'de

arzu edilen endüstrileşmenin gelişmesini Kayseri'de bu uçak fabrikası etrafında başlatmaktır . Çünkü bugün olduğu gibi o gün de , havacılık endüstrisi -bir uçak yapımı- günün mevcut bilgi ve teknolojilerinin en üst düzeyde olanını gerektirir . Dolayısıyla bu bilgiye , bu teknolojiye sahip olan bir ülkenin herhalde bunun daha altındaki bir çok endüstriyel malzemeyi üretmesi de mümkün olabilir . Dolayısıyla Kayseri olayı , kanımca Atatürk'ün kalkınma yönünde Türkiye'ye verdiği çok ilginç ve çok önemli mesajlardan bir tanesidir . Zaten daha önceki bir çok söylemlerinde de -özellikle havacılıkla ilişkili- bunları adeta tekrarlamıştır . Dolayısıyla 1925lerde Kayseri Uçak Fabrikası harekete geçmiştir, geçirilmiştir. Fakat bilindiği gibi bu fabrika çok fazla başarılı olmamış , birkaç türlü değişikliğe uğramıştır . Ama fikir olarak , başlangıç olarak , bu söylediklerim Atatürk'ün felsefesini , gösterdiği yolu gayet açık bir şekilde ifade etmektedir.

Atatürk'ün bu istikametteki eylemleri ve söylemleri devam etmiştir . Türk Hava Kurumu'nun kuruluşu , bunun paralelinde Ankara , Kayseri ve Eskişehir'de havacılıkla ilişkili fabrikaların kurulması... Ankara'da Türk Hava Kurumu'nun Türk Kuşu'nun yanında , Türk Hava Kurumu'nda motor ve gövde imal eden fabrikaların mevcudiyeti , bunlara ilaveten İstanbul'da Nuri Demirağ'ın havacılık endüstrisine yaptığı büyük katkılar... Yeşilköy'de pilot okulunun açılması , ve yine bugün Yeşilköy diye bildiğimiz bölgede madeni uçakların, hatta Nuri Demirağ ekibinin kendi dizaynları olan uçakların yapılması , bir takım savaş uçaklarının yapılması...Ve bütün bunlar , 1940lara geldiğimiz sıralarda Türkiye'de havacılık alanında bayağı önemli faaliyetlerin var olduğunu göstermektedir . Bu faaliyetler dikkat edilirse endüstriyel ortamda idiler .

Bu sahada mühendis yetiştirilmeye ne zaman başlanmıştır?

Endüstriyel ortam havacılık endüstrisinin üç köşesinden bir tanesidir . Diğer iki köşesinin bir tanesi havacılık mühendisi , uçak mühendisi yetiştirilmesi için gerekli eğitimin verilmesi , diğer bir köşesi de havacılık endüstrisinin , bugün dahi vazgeçilmez olarak görülen , araştırma ve geliştirmede kullanılan rüzgar tünelleridir . Dolayısıyla bu iki bacak eksik vaziyetteydi . Bu eksikliğin farkına varılması üzerine 1944de İstanbul Teknik Üniversitesi'nde , Makine Mühendisliği Fakültesi'nin bünyesinde Uçak Mühendisliği Bölümü kurulmuştur . Bu bölüm halen aynı isim altında faaliyetine devam etmektedir .

Türkiye 'de ilk rüzgar tüneli ne zaman kuruldu ve özellikleri nelerdir?

Fakültelerin paralelinde , rüzgar tüneli için de bir faaliyete girilmiş , "Ankara Rüzgar Tüneli" İngilizlerle yapılan anlaşmalar sonunda Ankara'da inşa edilmiştir . Dolayısıyla 1950lere yaklaştığımızda bu rüzgar tüneli o günler için , hatta bugün için dahi dünya çapında önemli sayılabilecek bir tesistir . Aşağı yukarı 3 metreye 3 metre civarında bir test veyahut deneme odası bulunmaktadır ve bu test odasında 100 metreye yakın rüzgar hızı temin edilebilmektedir . Böyle bir rüzgar tüneli o senelerde bir takım gelişmiş ülkelerde bile olmayan önemli bir tesis idi . Dolayısıyla 1950lere yaklaşırken endüstri, bilfiil uçak dizayn edip ve ihraç edebilecek durumdadır . 1940lı yıllarda Danimarka'ya THK-5 uçağı ihraç edilmiştir . Bu tamamen yerli olarak , kendi imkanlarımızla tasarlanmış , geliştirilmiş , uçurulmuş bir uçaktır . Danimarka bunu uzun yıllar kullanmıştır . Hatta daha sonra bu tip uçaklardan külliye miktarda satın almak üzere İsveç ile beraber Türkiye'ye müracaatlar olduğu bilinmektedir . Fakat her ne hal ise 1950'li yıllarda , o günün idarecileri , havacılık endüstrisinin devam etmesinde bir yarar

görmemişlerdir . Bu günkü şartlarda değerlendirdiğimiz vakit bu kararın gayet acıklı ve çok da yanlış bir karar olduğu görülmektedir . Yanlışlığı şu şekilde görmek mümkün : o senelerde (1940-50 arasından bahse- diyorum) İspanya'nın havacılıkta adı anılmıyor . İtalya aşağı yukarı bizim ayarımızda bir havacılık endüstrisine sahip . İsveç , demin söylediğim gibi , bizim THK-5 uçağını almak üzere geliyor .

1950-1980 arasında havacılık endüstrisinin durumu nedir?

Şimdi biz 1950de alınan bir kararla havacılık endüstrisini kapatmışız . O zamandan bu zamana bu ülkeler ne yapmışlar... İtalya o günden bu günlere geldiğimiz vakit , dünyada gayet ileri düzeyde uçak dizayn edebilen ülkeler arasına girmiştir . Bugün biz İspanya'nın tasarladığı , geliştirdiği Casa ya da CN-235 uçağını lisans altında TAI tesislerimizde imal eder hale gelmişiz . İsveç'e bakın ; İsveç "Gripen" diye anılan çok modern bir savaş uçağını dizayn etmiş , geliştirmiş , ortaya çıkarmış ve şu anda satmaktadır. Tabi bu benim tabirimle , 1950den 1980lere kadarki süre Türkiye'nin havacılık endüstrisi bakımından **uykuda** olduğu yıllardır . Maalesef , maalesef , maalesef . Burada öğrencilere bir not açmak istiyorum , her zaman söylediğim lafı burada tekrarlamak isterim ; günümüzün şartlarıyla , bilgi ve değer yargılarıyla geçmiş ve geçmişte alınan kararları tenkit etmek kolaydır ; fakat bunu yaparken çok çok dikkatli olmak lazımdır . Çünkü , o günkü şartlar içerisinde karar verme noktasında biz olsa idik ,kim bilir belki de biz de aynı kararları -endüstriyi kapatma kararı- verebilirdik . Fakat burada esas önemli olan şey şu ; o günleri yaşamış olan büyüklerimizden aldığımız bilgiler gösteriyor ki , bize müttefiklerimiz tarafından o günkü şartlar içerisinde uçaklar veriliyor , ve Türk Devleti bizim uçakları almak için anlaşılan para vermiyor . Bu dönemde , yerli uçakları üretenler tabii bu rekabet karşısında anlaşılan

çaresiz kalıyorlar . Ve Devlet diyor ki "eğer ben bedava uçak temin edebiliyorsam ne diye uçak almak için para vereyim". Galiba düşünce tarzı bu . Bugün görüyoruz ki böyle bir değerlendirme ve karar çok ama çok yanlış. Bedava verilen uçaklardan sonra , kendimiz uçak geliştirmede, teknolojinin gelişmesine ayak uyduramayıp kendimizin gerekli teknolojileri geliştirmede yetersiz kaldığımız için, bugün , gerek ekonomik açıdan, gerekse teknik imkanlar açısından ve de askeri ya da siyasi güç açısından ne kadar müşkül durumlara düştüğümüzü görmekteyiz . Dolayısıyla bunları burada anlatmamızın sebebi ; geçmişi , kişileri kötülemek değil , en azından şöyle önemli bir ders vermek : **Eğer arkadaşların sana bir şeyi bedava veriyorsa, sen hemen üzerine atlamayacaksın! Ve diyeceksin ki "bu bana bunu bedava veriyor , evet ama neden bedava veriyor?" , bu birinci soru. İkincisi ise "ben bunu bedava alırsam bunun sonuçları kendi açımdan, ülkem açısından , endüstri açısından,ekonomik açıdan , milletim açısından , siyasi gücüm açısından ne getirir, ne götürür? Bu gün için ne götürür veya getirir, yarın için ne götürür veya ne getirir."**

Şimdi olaylara devam edelim , uyanış nasıl oldu....Uyanış aşağı yukarı Kıbrıs olaylarıyla başlıyor . 1960da, Londra'daki bir antlaşma ile Kıbrıs'ta iki taraflı bir devlet kuruluyor . Bu müşterek bir devlet oluyor , bir tarafta Rumlar diğer tarafta Türkler... Fakat bu devlet Rumlar tarafından açıkçası ihanete uğruyor . Maalesef Rum kesimi kısa bir süre sonra antlaşmalardaki veyahut yeni ülkenin anayasasına ve /veya kanunlarına uymamaya başlıyorlar . Ve derken bu daha ileri safhalara geliyor , 1963 yılında ilk katliamlar - Türklerin Rumlar tarafından öldürülmesi- baş gösteriyor . Ve bu devam edip gidiyor , Türkiye bir kaç defa müdahale etmeye kalkıyor , bu sefer de işte bize o silahları/uçakları veren dostlarımız bizi engelliyorlar . 1970lere geldiğimiz vakit rahmetli Muhsin Batur Paşamız -Hava Kuvvetleri Komutanı-gidişatı çok iyi fark ettiği için , o sırada "kendi uçağını kendin yap" diye

bilinen sloganı ortaya atıyor . Havacılık endüstrimizin olması fikrinin ilk ortaya çıkışı bu şekilde oluyor . Ve o sıralarda yavaş yavaş bir takım hazırlıklar başlıyor . Mesela Hava Kuvvetleri Güçlendirme Vakfı'nın kuruluşu gibi , çünkü temelde büyük miktarda paraya ihtiyaç var . Ve devletin kendi bütçesiyle , vergilerle bu işleri toparlaması , kurması mümkün değil . Dolayısıyla , vakıf -Hava Kuvvetleri Güçlendirme Vakfı- kuruluyor . Ve kanunlar çerçevesinde bu vakfa bol miktarda denilebilecek paralar gelmeye başlıyor .Bu arada 1974de bu sefer Kıbrıs'ta darbe oluyor ve bu darbe aynı zamanda Türkler İçin bir katliamın başlangıcı oluyor ; o sırada Türkiye bir takım hazırlıklarını yapmış durumda , belki de bir beklenti içerisinde idi . Her türlü tedbirini almış vaziyette idi . 1974de çok başarılı şekilde , Kıbrıs Barış Harekatı gerçekleştiriliyor , fakat bu barış harekatiyle beraber yine bizim o bedava uçak veren dostlarımızdan bu sefer bir ambargo yiyoruz . Bu Türk Hava Kuvvetleri'ni veyahut da genel olarak Türk Silahlı Kuvvetleri'ni hareketsizleştirmeye yönelik bir ambargo . İşte bu , kendimize mahsus bir havacılık endüstrisi kurma fikrinin bu çok kuvvetli bir şekilde siyasi ortam tarafından da algılanmasına sebebiyet veriyor ve bu fikir giderek güçleniyor . TUSAŞ'ın kurulması ve onun arkasından ilk kez İtalya ile lisans altında bir uçak yapma teşebbüsleri –ki sonu getirilemiyor-... Fakat netice olarak TUSAŞ Türkiye'de havacılık endüstrisini kurmak üzere vazifelendiriliyor ve bu vazifesi halen devam etmektedir.

O.D.T.Ü. Havacılık Mühendisliği Bölümü'nün kurulmasına nasıl ve ne zaman karar verildi?Bu karar alınırken hangi aşamalardan geçildi?

1978e geldiğimizde , yanılmıyorsam beşinci beş yıllık plan devresinde DPT(Devlet Planlama Teşkilatı) bazı Üniversitelere bir görev veriyor . Bu görevi verdiği iki üniversiteden bir tanesi İTÜ diğeri ise ODTÜ . Diyor ki "bu iki üniversite uçak motoru ,uçak gövdesi yapımıyla ilişkili bölümler kuracaktır".

ODTÜ'nün havacılık endüstrisine karışması , bu kanun maddesinin üniversiteye intikaliyle oluyor .

İşte o sıralarda, demek ki 1978 yılı olacak, İnşaat Mühendisliği bölüm başkanı idim. Parantez içinde hemen şunu söyleyeyim : İnşaat Mühendisliği bölüm başkanıydım ama , daha 1970lerden beri de içinde bulunduğum İnşaat Mühendisliği Bölümü Hidrolik Laboratuvarında rüzgar tünelleriyle ilişkili birçok çalışma yapmıştım ; en azından iki tane ,biri küçük, ve bir tanesi bayağı büyük - aşağı yukarı, deney odası itibariyle şu anda Türkiye'deki en büyük- rüzgar tüneline kurmuştum . Bir gün Mühendislik Fakültesi Sayın Dekanı, bölüm başkanları ile yaptığı haftalık rutin toplantılarından birinde , biraz evvel bahsettiğim kanun maddesini ortaya getirdi . Dedi ki , böyle böyle bir kanun maddesi var , uçak gövdesi ve uçak motoru ile ilişkili bir bölüm kurulması bizden ve İTÜ den isteniyor.Tabii, ben otomatikman elimi kaldırdım ve itiraz ettim. "Türkiye'de bir havacılık endüstrisi yok ki , ne diye bir bölüm kuracağız ; ayrıca 1944 de İTÜ'de bir uçak mühendisliği bölümü kurulmuştur , 1950de endüstri kapatılmıştır , ve o zamandan bu zamana kadar oradan mezun olanların aşağı yukarı %99.9'u ancak makina mühendisi olarak faaliyet göstermişlerdir .Yani biz uçak mühendisi yetiştireceğiz de hangi endüstri için! Ben buna karşıyım" dedim . Tabii çok sevgili dostum Dekanımız "Cahit Bey" dedi , "siz haklısınız ama bakın , kanunla bize bir görev verilmiş , dolayısıyla biz buna sizin söylediğiniz kadarı ile bir cevap veremeyiz , en azından bir inceleme yapmalıyız " dedi . Bunun üzerine , Orta Doğu Teknik Üniversitesi Mühendislik Fakültesi'nde Uçak Mühendisliği Bölümü kurulsun mu kurulmasın mı olayını incelemek üzere bir komisyon kurulmasına , ve bu komisyonun (ya da komitenin) Uçak Bölümü kurulup kurulmaması hakkında bir teklif getirmek ile görevlendirilmesine karar verildi. Ve 5 kişilik bir komite kuruldu . Bu komitedeki üyelere bir tanesi bendim , ve genelde komitenin

faaliyetlerini de ben götürdüm . Nasıl oldu bu iş? Türkiye'deki bu konuyla ilişkili birçok kuruluşu gezdim , dolaştım . Bunlar arasında Hava Kuvvetleri vardı , İTÜ vardı , bazı bakanlıklar vardı , ve en sonuncusu da Devlet Planlama Teşkilatı oldu.Hepsine Bölüm Kurulması veya kurulmaması,hakkında fikirlerini sorup konuyu kendi açılarından değerlendirmelerini istedim. İTÜ açıkça kurmayın dedi. Hava Kuvvetleri iyi olur dedi. En son olarak Devlet Planlama Teşkilatı'na gittim , bu konuyla ilişkili olan yetkili kişi bizim eski öğrencilerimizden Sayın Mahir Barutçu olup ODTÜ İnşaat Mühendisliği Bölümü mezunu idi . Mahir Beyle makamında konuştuk , ve kendisine yukarıda söylediğim karşı argümanları birer birer saydım . Beni dinledi ve cevap verdi . Cevabın özeti şu idi : "Bir kere Ankara civarında muhakkak suretle bir endüstri kurulacaktır , ve bu endüstri havacılık endüstrisinin de temelini teşkil edecektir . Burada Silahlı Kuvvetler'in satın alacağı bir muharip uçak üretilecektir . Dolayısıyla sizin bir endüstri vardı yoktu endişeniz olmasın . Bu kurulacaktır , bu devletin kararıdır . Bir siyasi karardır ve gereği yapılacaktır . Ve bu uçak da Hava Kuvvetleri tarafından satın alınacaktır" dedi . Peki dedim, Türkiye'de bir Uçak Mühendisliği Bölümü var , ikinci bir taneye daha ne gerek var? Yani ben yine sürekli itirazımı sürdürüyorum . O zaman Mahir Bey'in cevabı şu oldu , "Doğru , haklısınız" dedi ve "fakat Türkiye'de aynı zamanda ODTÜ'lü mühendis tipinde havacılık mühendisi de olması arzu ediliyor" diye ilave etti. Ve arkasından , "Hocam bu bölümü kurun .Eğer kurulursa Türkiye'ye büyük hizmet yapılmış olur" dedi . Bu son cümle şahsen beni derinden ikna etti . Onun üzerine döndüm, geldim , bizim raporumuz hazırlandı ve bu rapor Dekanlıkça kabul edildi , ve bir Uçak Bölümünün kurulması gerekli diğer faaliyetlerin yapılmasına, gerekli diğer adımların atılmasına karar verildi . Bu faaliyet bir senemizi almıştı, ama bu daha işin başıydı.Bu arada bir konuda İnşaat Bölüm Kurulu ile ters düştüğüm için istifa etmiştim dolayısıyla artık Bölüm Başkanı da değildim.

Peki daha sonra ne oldu?

Bu sefer , bu bölümü nasıl kurabiliriz suali ortaya atıldı. Mühendislik Fakültesinde o sırada Havacılık Mühendisliği eğitimi almış bir öğretim üyesi yoktu. Benim kurduğum ve yukarıda bahis konusu olan Rüzgar Tünelleri dışında , hatırimda kaldığı kadarı ile , Makine Mühendisliği Bölümünde kurulmuş takriben 10 m boyunda 80X60 cm² en kesitinde bir adet daha tünel vardı. Kısaca Ders programı yoktu, hoca yoktu, laboratuvar yoktu , yani Havacılık ile ilgili hiçbir şey yoktu. Ama vazife vardı. Bu sefer Bölümün nasıl kurulacağını planlamak, gerekli hazırlıkları yapmak ve bir Bölümün Kurulması ile ilgili Üniversite'nin Prosedürleri ile ilgili gerekli çalışma ve raporları hazırlamak üzere ikinci bir komite daha kuruldu. Bu komitede ben, Prof. Dr. Ahmet Üçer ve Prof. Dr. Orhan Kural(sevgili ve çok değerli dostum, rahmetli) görev aldık veya görevlendirildik. Bu komitenin de çalışması bir yıl kadar sürdü.

Önce lisans düzeyindeki ders programı hazırlandı. ODTU benzeri Üniversitelerdeki Havacılık ders programları incelendi ve kendi bünyemize uygun bir Ders Programı hazırlandı.

Burada hoş bir olayı anlatayım:

Üçümüzün de Havacılık temeli olmadığı için, açık söylemek lazım gelirse, yaptığımız Ders Programından da çok emin değildik. Üniversitemizin desteği ile Havacılık alanında tanınmış bir Profesörü İngiltere'den davet ettik. Kendisi Havacılık Bölüm Başkanlığı falan yapmış uzman bir kişi diye biliniyordu.

Toplandık ve ben Profesöre bizim hazırladığımız Programı açıklayıp , bunu incelemesini ve tenkitlerini iki gün içinde bize bildirmesini rica ettim.

Profesör , oteline gitti ve iki gün sonra tekrar toplandık.

Üçümüz de heyecan içinde Profesörün bizim çalışmamızı nasıl değerlendireceğini merak ediyorduk.

Doğrusu ben kendi hesabıma,şu bizim programı bir kenara koyacağını ve doğru düzgün başka bir program önermesini bekliyor , hatta belki de ümit ediyordum.

Profesör : “ Program çok güzel, her şeyi tamam, herhangi bir Üniversitedeki bir Havacılık Eğitimi Programı zaten böyle olmalıdır” deyince, ne yalan söyleyeyim Profesör hakkındaki düşüncelerim bir hayli bulutlandı. Biz üç amatör , nasıl bu kadar düzgün bir program hazırlamış olabilirdik? Fakat Profesör devam etti:

“ Ancak bir tek hata var “ .

Bunu duyunca ne kadar sevindim, nihayet bir hatamız vardı, o halde bir evvelki değerlendirmesine güvenebilirdik.

“Hata ,hata nedir Sayın Profesör ?” diye heyecanla sordum.

“ Hata, bölümün ismi “ dedi.

“Artık bölümler, Havacılık değil, Havacılık–Uzaycılık Mühendisliği (Aero-Space Engineering Department) Bölümü olarak kuruluyorlar “ diye cevap verdi.

Biz Havacılık programı ile nasıl baş edeceğiz diye dertli iken, hazret Uzaycılık konusunu da bize itekliyordu.

“Eğer hata o kadar ise, biz bunu kabulleniyoruz,; hele bir atmosfere çıkalım Uzay da inşallah arkasında gelir diye cevapladık ve bir kere daha kendi aklımıza var gücümüze güvenmekten başka yol olmadığına inandık.

Peki , hoca, laboratuar,sınıf,öğrenci konuları nasıl çözüldü?

Benim, yeni bir kurum veya kuruluşun kuruluşu sırasında daima tenkit ettiğim ve hata olarak gördüğüm bir uygulamayı Havacılık Bölümünün kurulması esnasında tekrarlamamayı komitemiz de uygun gördü ve bu önerimizi Üniversitenin Üst Kurulları da uygun gördü. Genelde yapılan,

daha kurum teşekkül etmeden, ilk iş olarak bina yapmak, tabela asmak, bir sürü personel atamak, yani bir çok yatırım yapmak adet olmuş idi. Halbuki eldeki imkanların koordineli bir şekilde kullanımı ile işe başlamak ve kuruluş gerekliliğini ve başarısını ispatladıkça daha ileri yatırımlara gitmek çok daha makul idi. Bu anlayış içinde Bölümün kurulmasına ilişkin bir değişik model ile yola çıkıldı.

Bu modele göre bir süre için Bölümün kendisine ait hiç bir şey olmayacaktı. Mühendislik Fakültesinin

İnşaat, Makine, Elektrik-Elektronik, Metalürji ve Mühendislik Bilimleri Bölümlerinin Hocaları, Laboratuvarları ve sınıfları her sömestr başında belirlenecek bir planlama içinde Havacılık Mühendisliği Bölümünün ihtiyaçları için kullanılacak idi.

Öğrenciler ise Üniversitemizin belirli bölümlerinin birinci sınıflarını başarılı bir şekilde tamamlayıp istekli olanlar arasından seçileceklerdi.

Seçilen öğrencilerden Bölümün kapatılması halinde itirazsız geldikleri bölüme döneceklerini kabul ettiklerine dair birde taahhütname alındı . Bölüm Başkanının her akademik yıl sonunda Havacılık Endüstrisinin gelişmesi hakkında Üniversiteye bir rapor vermesi öngörüldü. Açıkçası endüstrinin kurulması veya gelişmesinin yetersiz görülmesi halinde Bölümün kapatılması öngörülmekte idi.

Anlaşılacağı üzere, endüstrinin kurulacağı yönünde bir hayli şüpheliydik.

Anlattığım modele göre Bölümün kapatılması halinde Üniversite özel bir yatırım yapmadığı için çok büyük bir kayba uğramayacak , başlangıç noktasına dönecek idi.

Peki, sonra ne oldu?

Bu esaslar dahilinde Bölümün kuruluşu , işleyişi ile ilgili bir "Chart " , bir doküman hazırlandı . Prosedüre göre bu Chart'ın önce Mühendislik Fakültesi Genel Kurulunda , orada kabul görürse Üniversite Akademik Konseyinde kabul edilmesi, arkadan Mütevelli Heyetince onaylanması gerekiyordu.

En zoru Mühendislik Fakültesindeki mücadele oldu. Daha önce yapılan iki teşebbüste Makine Mühendisliği Bölümünün itirazı ile Havacılık Mühendisliği Bölümünün kurulması mümkün olmamış idi .Bu teşebbüsler, her ikisi de Üniversite Rektör Vekilliği yapmış çok değerli dostlarım Prof. Dr. N.Saryal ve Prof. Dr. M.Kıcıman tarafından yapılmış idiler.

Uzatmadan, anlaşılacak çok kuvvetli olması icap eden bir ikna konuşması sonunda (Rektör vekili S. M. Kıcıman gelip tebrik ve teşekkür etmişti) Fakülte Kurulunda oylar Bölümün kurulması yönünde tecelli etti.

Akademik Konseydeki olay ise başka türlü ilginç idi.

Chart , sonunda Akademik konseyin gündemine girdi. Rektör vekili olan Sayın Kıcıman, sıra o maddeye gelince :

" Madde , Havacılık Mühendisliği Bölümünün kurulması. Elinizdeki doküman Mühendislik Fakültesince uygun görülmüştür. Dokümanı takdim etmesi için Prof. Çıray a söz veriyorum" dedi.

Ben de gerekçeyi, yapılan çalışmaları ve dokümanın ana hatlarını açıkladım ve sustum.

Sayın Kıcımanın "doküman görüşlerinize açıktır" , demesiyle benim tam karşımda oturan İdari ilimler Fakültesinden , galiba o sırada Doçent olan,Sayın Yakup Kepenek

(Sayın Prof. Dr Y. Kepenek , şimdi Millet vekili) elini kaldırdı., ve ben de içimden " eyvah , işte şimdi hapı yuttuk " dedim. Çünkü , o güne kadar,

Akademik Konseyde yapılan bütün münakaşalarda (ben, epey çenesi düşüklerden biri idim) , kendisi ile ekseri ters düştüğümüz için ,ne yalan söyleyeyim , şimdi raporu yere vuracak diye düşündüm. Ben bu hisler içinde iken bu değerli hoca aynen şu sözleri sıraladı.

“ Ben bu dokümanı baştan aşağı inceledim. Bu kadar eksiksiz bir Bölüm Kurulma Chart'ı bu güne kadar görmedim.Hangi şartlar altında Bölümün kapatılacağı dahi incelenip, dokümana dahil edilmiş.Eğer itiraz yoksa ben derhal oylanmasını talep ediyorum” dedi .

Derhal oylandı ve kabul edildi.

O ,sırada yanımda sessizce oturmakta olan ve elinde bir kağıt ile birşey yapmakta olan Sayın Prof. Dr. Tosun Terzioğlu bana döndü , elindekini bana uzatarak :

“ İşte bu da, ilk uçağınız “ dedi . Kağıttan uçak üzerinde **Mark 1** işareti vardı.Bu uçak bu gün dahi Chart' in bulunduğu dosyanın içinde saklanmaktadır.

O yıllarda Akademik Konseyde veya Üniversitenin değişik kurullarında öğretim Üyeleri arasında çok ciddi denebilecek fikir ayrılıkları ve sert diyebileceğim münakaşalar olurdu. Fakat kuruldan çıkılınca , üyeler arasında o hava kaybolur ve medeni bir tarzda dostluklar devam ederdi. Münakaşaların Üniversitenin daha iyi olması için yapıldığı herkes tarafından bilinir ve zıtlasmalar dışarıya , başka alanlara taşınmaz idi. Bu davranışı taşıyamayanlar da zaten Üniversiteden koparlardı.

Sayın Kepenek ile ilişkimiz de bu mertebede idi ve öyle devam etti.

Eğitim nasıl başladı?

Bundan sonrası hızlı gelişti.

Mütevelli Heyeti adeta otomatikman onayını vermiş.

Bir gün Dekanımız Değerli dostum, Prof. Dr. Mustafa Doruk beni çağırđı.

“Bölüm kuruldu , sen de Kurucu Bölüm Başkanısın “dedi. Ben bütün hayatımca idarecilikten kaçtım.

“Olmam” dedim. Sayın Doruk gayet sakin , “peki o zaman filan kişiyi yapalım “dedi. İkimizde biliyorduk ki , o kişi Bölüm Başkanı olursa, Bölümün Kurulması mümkün değildi. İki senelik çalışmamız , onca mücadelele sıfır olacak idi. Çaresiz kabul ettim.

O akşam Televizyonda, ODTÜ de Havacılık Mühendisliği Bölümünün kurulduğu ve benim Kurucu Başkan olarak görevlendirildiğim ilan edildi. Prof. Dr. O.Kuralı yardımcım olma nezaket ve asaletini gösterdi, ki bu benim için bir Şeref Hatırası olarak kalmıştır.

İlk ağızda 15 öğrenciyi seçtik .Nihayet

Rahmetli Sabiha Gökçenin de şeref verdiği bir merasim ile , 1981 yılında , Büyük Atatürk'ün doğumunun 100 yılında O'nun aziz hatırasını anarak EĞİTİM e Başladık (19 Ekim 1981).

O günden bu güne kadar olanları özetler misiniz?

Dođrudan ikinci sınıfa öğrenci alma usulümüz üç yıl sürdü. Yani 1984 den itibaren normal ÖSYM usullerine göre öğrenci almağa başladık.

İlk mezunlarımızı 1984 de verdik.

1982 de Üniversiteler yeni YÖK yasasına tabi oldukları için , bize de kadrolar verildi. Kadroya alınan ilk kişi asistan kadrosuna alınan , şimdiki Prof Dr. Yavuz Yaman dır. Ben hala İnşaat Mühendisliği kadrosunda idim.

Yanılmıyorsam 1984 veya 85 de kadrom Havacılık Mühendisliğine nakil edildi.

Yurt dışına , özel bir anlaşma ile temin ettiğimiz burslar ile Fransa'ya 6, Von Karman' a iki, İngiltere'ye bir veya iki kişiyi doktora için gönderdik.

Bunlardan Bölüme dönenlerin sayısı 1 (bir)dir. Bir-iki tanesi gittikleri yerde kaldılar, diğerleri Türkiye'de çalışıyorlar.1984 de TAI'nin temelini atılıp F-16 projesinin başlaması ile Bölüm kalıcı niteliğe döndü.Kadrolar dolduruldu .Yurt dışından gene özel anlaşmalar ile (1983 den takriben 1990'a kadar, Fransa ve İngiltere'den) birçok hoca getirdik. 1990 dan itibaren bu özel programa da gerek kalmadı. Artık kendi kendimize yetiyorduk.

1991 de DPT dan kendi binalarımız için plan proje yapma bütçesi temin edildi.1993 de Akademik-İdari blok ile Aerodinamik Laboratuvarının inşaatı başladı. Aerodinamik Laboratuvarı büyük olduğu için başlangıçta İtki ve Malzeme-Yapı Laboratuvarları için de kullanılacak idi.

Ülkede mali sıkıntılarının başlaması üzerine akademik bloğun durdurulması ve Aerodinamik Laboratuvarının yapılması öngörüldü. Bu benim tercihimdi. Çünkü pratik olarak , biraz sıkıntılı ve zor olsa da sınıf ve hoca ofisleri ihtiyacı bir şekilde çözümlüyor idi.Fakat Laboratuvar ihtiyacını gereği gibi çözemiyorduk. Ancak 1995 de Fakültenin ABET kontrolünü kabul etmesini ve 1992 de başlatılan Havacılık Sistemleri Paralel Programının kapatılmasını protesto etmek üzere ben Bölüm Başkanlığından istifa ettim.

Benim ayrılmamdan sonra karar değiştirilerek Aerodinamik Laboratuvarı durduruldu ve olan para Akademik -İdari Blok'a çevrildi , ve nihayet 2001 yılında o bina tamamlandı ve içine taşınıldı.

C.Çıray

NOT: yukarıda verdiğim bazı tarihlerde ufak-tefek hatalar olabilir.