



Bir Cüppe Devir Töreni... (Prof. Dr. Yurdanur Tulunay İTÜ UUBF Dekanlık Cüppesi Devri)

Can EREL
Uçak Mühendisi
can.erel@canerel.com.tr

Zamanın İstanbul Teknik Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Gülsün SAĞLAMER, 1996 - 2004 yıllarında Uçak ve Uzay Bilimleri Fakültesi Dekanı olan Prof. Dr. Yurdanur TULUNAY'a bir "Dekanlık Cüppesi" armağan etmiş; kendisi de geçen yıllar içinde, tanık olduğu,

... ulusal ve uluslararası havacılık - uzay alanlarında öğretim ve eğitim, araştırma, teknoloji, sanayi ve ticaret ile iletişim katmanlarındaki başarımlarım, bağlılıkla temsil ettiğim değerler ve sağladığım doğrudan katkılarım,
ve

...bir "RainMaker" olarak, havacılık - uzay alanları ile ilişkili olarak gerçekleştirdiğim mesleki, entelektüel & sosyal sorumluluk projelerim ile ulaştığım (outreach) toplumsal erişim ve özellikle toplumsal cinsiyet dengesinin geliştirilmesi çabalarım ile bugünün ve gelecek kuşaklarında oluşturduğum farkındalık ve olumlu etkiler,

nedeni ile bu değerli cübbeyi, bir İTÜ'lü uçak mühendisi olarak, şahsıma armağan etme kararı almışlar... Saygıdeğer eşi Prof. Dr. Ersin TULUNAY'ın desteklenen ve Prof. Dr. Gülsün SAĞLAMER tarafından da onaylanan bu kararın bana iletmesi anı hayatımın unutulmazları arasında oldu!

Ülkemizde İLK UÇAN ve İLK UÇURAN olmuş öncü havacı kadınlarımızı ve izlerini andığım "*Ulusal Havacılık Gelişim Sürecinde Türk Kadını*" isimli çalışmayı kaynak alan konferansımda "*İlk Türk Kadın (Yer'e Yakın) Uzay Profesörü*" olarak anılan Prof. Dr. Doktor Yurdanur TULUNAY'ın bu cüppe devri Anını ANI haline getirebilmek için, İTÜ Evi'nde mütevazı bir tören ile yapılması kararlaştırılmıştır.





Tarifsiz gurur duyduğum; mutluluk ve hazzın bitmesini istemediğim bir süreçti o...

Prof. Dr. Yurdanur TULUNAY'ın



**Uçak ve Uzay Bilimleri Fakültesi
Dekanlık Cübbesini Devri**



Hayatımın en fazla iz bırakan meslekî törenlerden de biri oldu!



...kivandırıp mutluluk veren o saygın katılım & eşsiz entelektüel katkılarla!



Gecenin o değerli konuşmalarını takipe den bölümde paylaşıyorum...

...ancak, yolu bilimden ve teknolojiden her geçen imreneceği bir mesleki kariyere sahip olmasına rağmen bir İTÜ'lü olup ARI rozeti takma hayalini hep canlı tutan Prof. Dr. Yurdanur TULUNAY'ın cüppesini devrettikten sonra paylaştığı,

**"...ben o rozeti takamadım ama,
önce ARI rozetli bir EŞ ve şimdi de ARI rozetli bir OĞUL MESLEKTAŞ sahibi oldum;
gururluyum!"**

sözlerin de ANİlarımın en müstesna köşesinde yer alacağını öncelikle paylaşmalıyım...

Omuzlarıma ulvi bir sorumluluk da yükleyen bu değerli cüppeyi hep titizlik ve gururla taşıyacağım!
...denize karşı evimiz olmasını engelliyor da olsa, gökyüzüne karşı o hayale erişmek için!

İnanan, bu inançla güvenip karar veren, destekleyen ve katılanların sevgi ve ilgilerine müteşekkirim.



NOT: Bu emsalsiz törenin özet tespit, bazı fotoğrafları ve yorumlarına ulaşmak için [lütfen tıklayınız...](#)



Olmasaydınız...
... olmazdı bu kadar güzel ve anlamlı; olamazdı....
İŞ'im hep AŞ'ım gibi, EŞ'im gibi oldu bana...
...DOSTlarım derinlik verip, anlam kazandırdı yaşamıma!

Bu onurlu günüm de öyle oldu!
Katılımınız gücümü ve mutluluğumu artırdı, daha bir onurlandım!

Mustafa ERÇETİN, Teoman KAYATEKİN, Renan GÖKYAY, Hasan Hüseyin DÖKMECİ, Nergis GÜMÜŞ, Mustafa GÜMÜŞ, Sinem ÇELİK, Prof. Dr. Haluk ÇELİK, Vildan KELEŞ, Murat KELEŞ, Celalın BOĞAL, Sertan ÇORA, Süreyya KAYATEKİN, Handan DÖKMECİ, Zeynep GÖKYAY, Aynur EREL, Prof. Dr. Yurdanur KABASAKAL TULUNAY, Özgür Deniz KAYA, Can EREL, Dr. Pasol AYDINMARINA, Filiz BOĞAL, Prof. Dr. Ersin TULUNAY, Verda ÇORA

Teşekkür ederim, Can-ı gönülden.



24 Mayıs 2017
İTÜ Evi

Kaynakça :

1. Can EREL; " [Can'ca Söyleşi: "Havacı \(İlk Türk Yer'e Yakın Uzay Profesörü\) Kadın Olmak!"](#); Makale; 5 Mart 2017.
2. Can EREL; " [Can'ca Türkiye'de, Endüstrinin Gelişiminde İz Bırakanlar](#) "; ISBN 978-605-125-753-2; Mart 201
3. Can EREL; " [Ulusal Havacılık Gelişim Sürecinde Türk Kadını](#) "; Konferans; 2 Aralık 2013.



Cüppe Devri Töreni Konuşmaları...

Can EREL
Uçak Mühendisi
can.erel@canerel.com.tr



Can EREL: Saygıdeğer konuklar, tekrar hoş geldiniz. İzninizle programımızın bu, konuşmalar aşamasına başlıyorum.



Özellikle 1957 yılı sonrasında insanoğlunun uzay alanında sağladığı gelişmeler, o güne kadar astrofizik alanının kapsadığı “Yer’e Yakın Uzay” alanını “Teknoloji Uzayı” olarak farklı konumlandırmıştır; bugün 150 milyon kilometrelik yarı çapa sahip bu ayrışma, ESF Avrupa Bilim Vakfı tarafından 1990 yılında yapılan değerlendirmeler ile resmiyet kazanmıştır.

İşte bu alanın, tam da oluşmaya başladığı yıllardan itibaren, içinde olan bir bilim insanını kürsüye davet etmeden önce, yolu bilimden ve teknolojiden geçenlerin imreneceği özgeçmişini paylaşmak isterim; Can’ca...

Doğumla İstanbul’da başlayan hayatın farklı dünya şehirlerinde durakları vardır; mesleki açıdan hareket noktası Ankara’dır.



- İlk başkent süreci Ankara Ü.de *Fizik Y. Mühendisi* mezuniyeti ile 1963 yılında tamamlanır.
- ABD'deki Kaliforniya Üniversitesindeki ziyaretçi araştırmacılık sonrası 1964 yılında ikinci başkent süreci başlar; ODTÜ Fizik Bölümünde öğretim görevlisi olarak...
- ABD'deki Fordham Üniversitesinde iki yıl süren öğretim görevliliğinde bir lisans üstü çalışma daha tamamlanır; ardından, 22 Nisan 1968 New York evliliği sonrası, eşi ve en büyük destekçi Prof. Dr. Ersin TULUNAY'ın görevi nedeni ile 7 yıl sürecek İngiltere dönemindedir sıra...
...Birmingham Üniversitesi'nde öğretim üyesi iken "*Uzay Araştırmaları*" alanında *doktora* derecesi de alınır; 1972 yılında...
- 1975 yılında başlayan üçüncü başkent dönemi ODTÜ Fizik Bölümünde devam eder; "*Doçent*" ünvanın da alındığı bu dönemde, bir yıllık ziyaretçi öğretim üyesi olarak Konya Selçuk Üniversitesi, Elazığ Fırat Üniversitesi, Japonya'nın ISAS Uzay Bilimleri Enstitüsü de kapsanır.
- İlk İstanbul dönemi, İTÜ Uçak ve Uzay Bilimleri Fakültesi (UUBF) oluşumu sürecinde uzay mühendisliği kuruluşu ile başlar; 1984 yılında "*Profesör*" ünvanı da alınarak...
- Dördüncü başkent döneminde, ikinci "*Profesör*" ünvanı da 1990 yılında Ortadoğu Teknik Üniversitesi'nden alınır.
- Uçak, uzay ve meteoroloji mühendisliği ile ilgili programların bir fakülte yapısı altında toplanmasına emek verdiği İTÜ'ye, Prof. Dr. Gülsün SAĞLAMER rektörken dönüşü ile, ikinci İstanbul dönemi olan 22.12.1997 - 12.10.2004 arasında da *UUBF Dekanlığı* yapar.
- Hayatın 2004 yılından sonra başlayan beşinci başkent döneminde, ODTÜ Havacılık ve Uzay Mühendisliği bölümünde öğretim üyeliği vardır; günümüze kadar süren...
- Bu efsane kariyerde belirtilen sürekli görevler yanı sıra...
 - Şubat 2017 itibarı ile, 976 atıf almış 119 makale yayınlanmıştır.
 - Bazı ulusal ve uluslararası bilimsel dergilerde makale hakemliği yapılmıştır.
 - ABD'nin NASA Goddard Uzay Uçuş Merkezi, İngiltere'nin Appleton ve CLRC Rutherford Laboratuvarları'nda uluslararası Ar-Ge projelerinde görev alınmıştır.
 - Avrupa Topluluğu Çerçeve Programları, ESF Avrupa Bilim Vakfı ağı ve NATO RTO araştırma destekleri kapsamındaki uzay havası ve uzaydan yer izleme projelerinin, ASI NATO Gelişmiş Eğitim Enstitüsünün, Fulbright Burslarının izleme, değerlendirme ve hakemi olarak çalışılmıştır.
 - 1996 yılında "*ODTÜ Mustafa Parlar Bilim Ödülü*" sahibi olunmuştur.
 - 2007 yılından sonra küresel ölçekli projelerle, 7-11 yaş çocuklar ve yaşlılara yönelik "*I Love my Sun*" isimli toplumsal erişim projesi ile güneş - yer etkileşimi ile uzay havası konularında farkındalık oluşturmaya da çalışılmaktadır.
- Beşinci başkent döneminde, emekli eylemli (emeritus) profesör olarak ders verip araştırma yapmaya devam edilir iken karşılaştığımız nasip olur...





... ülkemizde İLK UÇAN ve İLK UÇURAN olmuş öncü havacı kadınlarımızı ve izlerini andığım "*Ulusal Havacılık Gelişim Sürecinde Türk Kadını*" isimli çalışmam ve bu çalışmayı mı kaynak alan konferansımda "*İlk Türk Kadın (Yer'e Yakın) Uzay Profesörü*" olarak, kıvanarak anmaktayım kendisini; o günden beri...

Şimdi kürsüyü Prof. Dr. Yurdanur TULUNAY'a bırakacağım; lütfen teşrif eder misiniz, hocam?

Prof. Dr. Yurdanur TULUNAY: Çok teşekkür ediyorum.



Meğer ben neymişim?

Çok teşekkür ederim beni onurlandırdınız ve çok mutlu oldum.

Değerli konuklar, ben Can kadar şiirsel konuşamam; lütfen kusura bakmayın.

Düşünüyorum da, Yer'e yakın uzay konusunda ben farkındalık yaratmak üzere Türkiye'ye döndüğümde, ülkemizde hiçbir yerde uydu verisi yoktu. Ben o uydu verilerimle gelmişken, gördüğüm ilgisizlik çok büyük şaşkınlık idi; hatta yalnızlık yaşadım. Zorlu bir süreçti mesleki kariyerim; önemli bir kısmı da arkamdaki bu alımlı ve güzel cüppe ile geçen.

Bu cüppeyi, dekan olduğum için rektörüm armağan etmişti, aslında resmi bir tören kıyafetinin çok ötesinde anlamı ve değeri var; bilinip korunmalı idi kuşaklar boyu... Ama, bizim çocuğumuz yok; yoğun çalışmamız nedeni ile oturamadık bir yerde... Böyle olunca da, bu değerli cüppe nasıl korunup da bilinir diye düşünüyorduk...

Bu duygu ve düşüncelerle ne yaparız diye düşünürken Can girdi hayatımıza... Hayatımdaki güzel şeyler artmaya başladı..

Sevgili Can'ın bana geçen Kasım ayında telefon edip ardından e-mail ile bir önerisi olmuştu...Havacı kadın lafı ediliyor, ama kendimi havacı hissetmiyorum. Hava, Yer'e yakın uzayın ilk 10 km.si sadece; önce çok ciddiye almadım. Ancak, zaman için Can'da gördüklerim, Can'dan duyduklarım ilginçti; çok ilginç... Bu kadar yıldır ders ve konferans veririm, bu kadar insan tanırım; ancak, Can kadar, şu girişteki kadar, Yer'e yakın uzayı doğru biçimde özetleyebilene daha hiç rastlamamıştım; eşim dışında...

Hatırlıyorum da, çocukken İstanbul Teknik Üniversitesi bizim için ulaşılması amaçlanan en önemli bir üniversiteydi. Fakat ben bir subay çocuğuyum. Babacığımın görev yerleri nedeni ile 11 yılda 17 okul gördüm; Anadolu'da dağ başlarında. Tam üniversiteye başlayacağım sene, babacığımın büyük bir başarıyla, İstanbul'a değil ama, Ankara'ya tayinini çıkarabildi. Onun için İstanbul Teknik



Üniversitesi sınavına bile giremedim; hep içimde bir ukte kaldı. Zaman geçti, nasıl oldu bilemedim; İTÜ rozeti taşıyan biriyle evlendim. Böylece İTÜ'lü oldum, bir anlamda. Ve 15 seneye yakın yöneticilik görevi yaptım İstanbul Teknik Üniversitesi'nde. Bugün bir şapkam Ortadoğu Teknik Üniversitesi'ne ait ise bir şapkam İstanbul Teknik Üniversitesi'nindir.

Şimdi müsaade ederseniz kendi görüşümle Can'ı anlatmak isterim.

İstanbul Teknik Üniversitesi mezunu Uçak Mühendisi Can EREL'in önemli başarılarına tanık oldum; çok kısa bir sürede de olsa. Ulusal havacılık ve uzay alanında öğretim, eğitim, araştırma ve ilgili endüstri ve ticaret katmanlarında önemli katkıları olan Can, özellikle genç kuşaklarda havacılık ve uzay farkındalığı yaratılmasında, toplumsal cinsiyet dengesinin geliştirilmesinde gönüllü ve çok etkin bir kahraman! Benim gördüğüm kadarıyla, yorumumla. Bu nedenlerle, İstanbul Teknik Üniversitesi'ndeki dekanlık görevime başladığım yıl, önceki İTÜ rektörlerinden profesör doktor Gülsün SAĞLAMER'in armanı ve benim için çok değerli olan İTÜ cüppemi, sayın rektör SAĞLAMER'in de onayı ile, İTÜ'lü Uçak Mühendisi, sevgili mezunumuz dost Can EREL'e armağan etmeye karar verdim.

Ve İstanbul Teknik Üniversitesi rozetli bir eşten sonta bir de oğul meslektaş sahibi oldum. Can artık aynı zamanda manevi çocuğumuz; hem de birincisi...

Güneşin de, güneş lekelerinin 11 - 12 yıllık bir periodu vardır; belki siz de farkındasınız... Bu sıralar güneş lekeleri hemen hemen sıfıra yakın; bu dönemde yaşadıklarımızla bir korelasyon var mı diye inceleyeceğim; hayatımdaki hep güzel şeyler bu zamanlarda olmuş.

Çok mutlu bir akşamı bizimle paylaştığınız için çok teşekkür ediyoruz.

Bu güzel geceyi yaşama sebebine onay veren rektörümüz Gülsün hanımı da davet ettik; gelmesini de çok isterdim. Ancak katılamadı, önceden programı yapılmış ziyaretleri nedeni ile...

En son doktora derecelerini verirken giymiştim kaç yıl önce... Benim ölçeğimde Can 'Honorary Doctorate, Onursal/Fahri Doktora'" derecesi hakkediyor yaptığı işler nedeniyle; ben bu cüppeyi o anlamda kendisine veriyorum...

...artık, bir doktora derecen var yani, Can!

Can EREL: Sağ olun.

Prof. Dr. Yurdanur TULUNAY: Ve Can'a çok teşekkür ederim; çünkü, "İlk Kadın Yer'e Yakın Uzay Profesörü" olmak Türkiye'de bir onurdur benim için.





Bunu hiç düşünmemiştim, Can gelene kadar...

İlk önce kabul edemedim. Ben, havacı kadın değilim, iki nedenle:

1. Havacı değilim,
2. Pozitif ayrımcılık ta olsa 'kadın' lafına karşıyım.

Çok nazik bir şekilde, geniş ufku ile "Yer'e Yakın Uzay"ı kabul etti... Kadın olayına da beni ikna etti, arkasında kullandığı taktik ile...

Böylece kabul ettim; çok teşekkür ederim.

Can, lütfen gelir misin, yapılan bu etiketi de göstermek istiyorum...

Şimdi hikayeyi anlatayım. Bizim Sarıyer'de bir dairemiz var. Ben Ankara'ya geldiğim seneden beri bu zavalılık da orda, gardropta duruyordu. Komşumuza telefon ettik anahtarımız da var... Bu işe karar verip anlaşınca komşumuz bu cüppeyi kargoladı..



Türkiye'de etik olarak biliyorsunuz çalınıyor özenli çalışmalar. Buna özen az; böyle olunca kimse anılmıyor da. Ancak, Can sayesinde, çok hoş bir şekilde anılacak şekilde bir etikete sahibim burada.

Can EREL: Bu etikete bu görev ve davaya, benim havacılık ve uzay alanındaki çalışmalarına gönülden destek olmuş, 1993-1995 yılları arasında Türk ulusal havacılık teknolojilerinin görüntülenerek konferans haline getirilmesine en büyük desteği sağlamış, zamanın "Cici Gıda" ortak yöneticilerinden Fatih'in hediyesidir, bu etiket; Eskişehir'de yapıldı...

Ona da teşekkür ediyorum bu arada... Fatih Duymuş; teşekkür ediyorum.

Prof. Dr. Yurdanur TULUNAY: Ben şimdi bu değerli cüppeyi büyük bir mutlulukla Can'a giydiriyorum, gözüm kapalı olarak ölebilirim artık!

Can EREL: Ben de büyük bir onurla giyiyorum...
... sırada ODTÜ cüppesi de var!

Renan GÖKYAY: Arsızlığa, arsızlığa bak!

.....Cüppenin Devredilerek Giyindirilmesi.....



Renan GÖKYAY: Muazzam birşey; evet, çok güzel...

Serdar ÇORA: Can hocam, bir soru sorabilir miyim?

Can EREL: Tabi...

Serdar ÇORA: Bu cüppe sizde mi kalacak, devamlı; yoksa, zaman içinde tekrar...

Hasan H. DÖKMECİ: Kavuk gibi...

Serdar ÇORA: Hakkeden birine siz de devredecek misiniz?

Can EREL: Bunu kavuğa benzeteceğiz; kesinlikle.. Kesinlikle!

Sanırım 1994 yılı, Korgeneral Vural AVAR Lojistik Komutanı iken yıllık bir yönetim toplantısı için fabrikaya geldi. Eşi Tuna hanım da, ilk havacı subaylarımızdan... O zaman, kendilerine motor atölyesini gezdirdikten sonra, ayrılırken uçak başında sordu: "...ya bu kadar severek, böylesi bir heyecan ill işlerinizi anlattınız? Nasıl? Nedir bu işin sırrı, iş nedir sizin için?" dedi.

Şaşırmıştım; "İş mi?" dedim; "eşim gibi, aşım gibi.."

Ve o İkmal Bakım Merkezinde bir slogan olarak kaldı: "İşim; elim gibi, aşım gibi..."

İşim, eşim gibidir, aşım gibidir.

...buna sebep olanları, destek olanları ve bu yola ışık tutanları minnetle anıyorum.

Bu aşamada Yurdanur ablama ve bu devir kararına katılarak destek olan okullu büyüğüm Ersin ağabeyime de teşekkür ediyorum, onları hep minnetle anacağım hep bileceğim; sağ olun...

Prof. Dr. Yurdanur TULUNAY: Çok ilginç bir anım var. İstanbul Teknik Üniversitesiyle ilgili.

Can EREL: Burada konuşursanız, kayıt ediyor.

Prof. Dr. Yurdanur TULUNAY: Özür dilerim, ama kısa sürecek.



Yani bir yerde senin ne kadar ayrıcalıklı olduğunu söyleyeceğim; çünkü İTÜ'lüsün.

Şimdi, eşim İTÜ'lü, sadece 5 yıl okumuş Teknik Üniversite'de. Benim 15 yıl yöneticilik görevim oldu; 15 yıl görev yapmışım... Hem de ne görev; maceralı görevler...

Fakat sosyal toplantılarda filan ben hep "gelin" ama eşim "mensup"....

...ve hiç mahcup da olmuyorlar. Söylüyorum rahatsızlığımı; yani eşim 5 yıl okumuş, hiçbir iş yapmamış. Ben, akademisyen olarak 15 yılımı vermişim, yönetici olarak bir fakülteye ABET akreditasyon sisteminden geçirmeyi başarmışım. Ama, bir türlü gelinlikten kurtulamadım.

Şimdi Can, hakikaten; bir İTÜ'lü olarak, İTÜ'lü olmanın çok büyük bir ayrıcalık olduğunu ispatladı; cüppeye sahip çıktı. Kutlarım!

Can EREL: İzin verirsiniz bu süreçte, içinizde bulunup bu gece onur konduğumuz olan birkaç büyüğüme de söz vermek istiyorum.

Tarihsel sıraya göre önce bu mesleğe başladığım 1980'li yılların başında komutanım olan Dr. Fazıl AYDINMAKİNA paylaşımı istihdam ediyorum kürsüye.

Dr. Fazıl AYDINMAKİNA: Efendim, emir vaki!



Teşekkür ediyorum, bugünü hazırlayan, bu olayı yaratan güzide büyüklerime ve küçüklerime; önce onu iletmek istiyorum.

Havacılığı biz de ilk günden yaşadık; İzmir'de Hava Harp Okulunda 1955-57 yılları arasında okur iken, Hava Eğitim Kolordu Komutanı Korgeneral Tekin ARIBURUN her hafta Çarşamba günü, şehrin VIP dediğimiz büyüklerinden birini okula davet edip bize konferans verirdi. Vali, vali yardımcısı, belediye başkanı, sanayi odası başkanı, sivil toplum örgütü yöneticileri biz talebelere bilgi verirdi.

O yıl, askeri liseyi hem 3'üncü ve hem de 4'üncü sınıfını aynı anda bitirenler olduğu için, pilot namzeti olarak Hava Harp Okulu'nda okuyan 410 kişiydik, kalabalık da bir gruptuk.

Konuşmalardan bir tanesinde, VIP'lerden biri gelmedi. Komutan "ben konuşacağım; bende VIP sayılırım" dedi. Ve, o zamanki olan aklımda kaldığına göre,

"Havacılık...

...düşündünüz mü siz pilot olacaksınız, Hava Kuvvetlerini ele geçireceksiniz.

Uçağın ne olduğunu düşündünüz mü?

Motorun ne olduğunu düşündünüz mü?

Biz, son 10 seneden beri, NATO sebebiyle 7 seneden beri, ondan sonra, hep diğer ülkelerin uçaklarıyla uçtuk, efendim, onların kullanıcılarıyız. Ama bu böyle gitmemesi lazım; eskiden biz bu uçakları kendimiz mütevazi olanaklarımızla yapıyorduk. O



günlerin efendim yeniden doğması lazım. Efendim, bu günleri doğuracak olan kişiler sizlersiniz.

Uçaktan korkmayın! Uçak, teneke levha, perçin-perçindir...

Motor da, boru boru borudur, başka bir şey değildir!"

dedi.

Biz günlerce komutanımızın bu değerlendirmesini aramızda tartıştık, öğrenciler olarak. Koskocaman Hava Eğitim Kolordu Komutan uçağı, o koskocaman uçağa teneke levha, perçin-perçin dedi. Jet motorunu da boru boru olarak tarif etti, dedik.

Bu bizi şok eden olaydı; ancak, bizi yatıştıran bir bölümü de vardı, komutanın söylediklerinin:

"...o parçaları değerlendirecek olan sizlersiniz. Bunu ispatlayacak olan sizlersiniz!"

Ben sizlerin bazılarını yurt dışına göndereceğim. Onların nasıl yapıldığını sizler çıkaracaksınız ve bu ülkeyi sizler kurtaracaksınız."

Yıl 1957; herhalde Can daha doğmamıştı.

Can EREL: Babam da daha evlenmemişti, efendim...

Dr. Fazıl AYDINMAKİNA: Biz de çiçeği burnunda asteğmen bile değildik; o yıl mezun olduk.

Ertesi yıl pilot olamayınca, istihkam okuluna gittik; 410 arkadaşımızın 210 tanesi pilot oldu.

Kağıthane de Kara Kuvvetleriyle beraberdi bizim okulumuz. 40 tane Kara Kuvvetleri subayı, 20 tane Hava Kuvvetleri subayı, 2 tanede deniz subayı ile beraber temel kursuna iştirak ettik. Ve ben istihkamcı olarak göreve başladım.

Ertesi yıl imtihan oldu; komutanımız doğru söylemişti... Aramızdan 20 subayı Amerika'ya eğitime gönderdi perçinleri arayamaya, levhaları görmeye, boruları sıralayama...

Pilot olmak üzere seçilmiş 25-30 arkadaşımızı da Kanada'ya pilotaj eğitimine gönderdiler.

Amerika'da 6,5 yıl kaldım. Son 6 ay içerisinde o biruya benzeyen jet motorlarının revizyon fabrikasına gönderdiler beni stajyer olarak.

Oradan gelmeden öncede Johnson mektubu çıktı. Johnson, "NATO silahları ile siz her istediğinizi yapamazsınız. O NATO silahlarını size biz veriyoruz, uçakları biz size veriyoruz, istediğiniz gibi kullanamazsınız!" diyordu...

Türkiye'ye dönünce görev hayatımız başladı... O anda, uçaklar düşüyordu, jet motorun yakıtını, yağını dahi kullanacak güçte değiliz; çünkü onlar da NATO'dan geliyor. İlk görevimiz, "...hangi yağ alalım, jet motorunda hangi yağ kullanalım? Amerika yağ göndermezse ne yaparız?" suallerine cevap bulma projesi oldu.

Mühendise görev verilmeye başlandı.

O ilk günlerde verilen görevlerin hepsi bunun gibiydi; ancak uçaklar düşmeye devam ediyordu.

Benim 210 pilot devre arkadaşımın 35'i şehit oldu. Her düşen 3 uçakta, 1 tane sınıf arkadaşım şehit oluyordu.

Tabi bize büyük görevler düştü uçağı havada tutmak, bizlerin göreviydi; mühendisin göreviydi.

Kendimize komutanlık seçmeye çalıştık kurmaylar hep harekatı almışlar, lojistiği almışlar... Biz mühendisler cansızın sahibi olarak değer biçtik. Bu alanda, konuşamayanların lisanını anlamaya çalıştık, konuşamayanlar uçaktı, uçağın parçasıydı, motordu, motorun parçasıydı.

İşte bu esnada, 1980 yılların sonlarına yaklaşırken İTÜ'de, ODTÜ'de mühendislik öğrenimini gören arkadaşlardan daha fazla başladılar.

O zaman yeni mezun arkadaşlarla biz ekip kurduk.

Ve o ekibin içerisinde Can EREL karşımıza çıktı. Bugün ki olan bu işleri hazırlayan kişi olarak, anımsanacak kişiydi onu da söyleyeyim. Yanında söylemiş olmayayım. Sorumluluktan kaçınmazdı. Efendim, olayı çok iyi analiz eden bir arkadaştı. Acaba verdiğimiz derslerden ne vardı diyorsanız, sizlerden kafi miktarda o bilgileri almıştı. Süper talebe; icraatı da süperdi. Teknoloji kelimesini biz onunla beraber kararlaştırdık.



O gelmeden önce bir umudumuz vardı; bakın söylüyorum, 1965 yılında ben Eskişehir’de göreve başladım. 1965 yılından 1967 yılına kadar jet motor revizyon faaliyetlerini başlatma görevi verilmişti bana.

Biliyorsunuz birkaç gün sonra 1 Haziran... Ve 1 Haziran 1967 günü, tam bundan 50 yıl önce, jet motor revizyon tesisi açıldı; detaylarına girmiyorum. Orada jet motorları revizyona çalıştık. O esnada atölye duvarımıza “Semalardan gelen emniyet yankıları eserimizdir” yazdık, işçi kadromuza, mühendis kadromuza güç verecek bir umut olarak; vizyon olarak onu benimsedik.

İşte o vizyonun esas askerleri, sizin mezun ettiğiniz mühendis bu arkadaşlar, bize geldikten sonra bu umudu, bu işi yakalamaya başladık.

Rakamaları tam hatırlayamıyorum; uçağın üzerinde bulunan 5 bin 400 kalem parça; o zaman envanterdeki 8 ayrı tip uçağımıza ait 5 bin 400 kalem ünite vardı. Onların her birinin bakım kabiliyetini, onarım kabiliyetini, yeniden çalışma ve geliştirme kabiliyetini biz bu arkadaşlarımızla hep beraber çalışarak, omuz omuza vererek kazandık ve onları çalışabilir, uçabilir kılarak yaşatmaya çalıştık.

Evet, devre arkadaşlarımdan 35 pilot şehit belki bizim acımızdı, erken doğmamış olmamız ve belki bu işin daha erken başlamamış olması sebebi ile... Fakat F-16 uçak seçiminden, ülkemizde bulunan uçak ve motorların yapısal parçalarını imal etme aşamasına, ASELSAN, TAI, TEI, HAVELSAN gibi kuruluşlarımızın kurulması ve geliştirilmesine liderlik yapan, önderlik yapan, onun yol haritasını çizen arkadaşlar içinde sizlerin mezun etmiş olduğunuz uçak mühendisi arkadaşlar vardı. Can bunlardan, hem de çok kilit olanlarından biri idi; çok büyük katkılarda bulundu.



Video: <https://youtu.be/V38wzBrklQ0>

Biraç gün sonra Eskişehir’de yerleşik Jet Motor Revizyon Fabrikasında on bininci motor revizyonu yapılacaktır. Nedir bu diyebilirsiniz?

...bir jet motorunun işçilik ücretini söylüyorum, revizyonunun yurt dışındaki bulunan işçilik ücreti 64 bin dolardır; son elli yılın ortalamasını yaptığımız zaman.

Uçak şirketleri kuruluyor biliyorsunuz; uçmaya başlıyorlar, dört yıl beş yıl sonra uçak şirketi sıfırlanıyor.

Sebepten?

Şirket, uçağı kir alıyor; beş yıl uçuruyor. Beşinci yıl motorun revizyonu geliyor. Her motor revizyonu için de bir milyon dolar paraya ihtiyacı var. Şirket bu ihtiyaç için hisselerini devretmek zorunda kalıyor. Bugüne kadar yaşayan şirketlerin hemen hemen hepsi aynı duruma düşmüştür.

Motor revizyonu o kadar pahalıya yapılan bir işlemdir.

İşte biz o işlemleri Eskişehir de kurmuş olduğumuz, mühendis arkadaşlarla omuz omuza çalışarak, efendim, yarattığımız teknolojiyle beraber oluşturduk, geliştirerek yaşattık.

Teknoloji kelimesi de burada ilginçtir... Ben teknolojiyi, işçi emeği ile üniversite kitaplarının içindeki bilgileri eşleştirmek üzere işçilerle mühendislerin müşterek çalışmasıyla ortaya çıkan icraattır diye tarif edebilirim.

Eve bugün bana uçağı tarif edin deseniz; o 60 yıl önce söylemini eleştirdiğimiz komutanımın, taimını yapabilecek durumdayım. Evet, uçak korkulacak bir şey değildir, bir levhadır ve üzerinde perçinler vardır. Ama artık perçinler beyinlerden gelip yerleşenlerdir.



Bizim zamanımızda hayaldi, ama şu anda insansız uçaklar uçmaya başlamıştır, ülke güvenliğini onlar sağlamaktadır.

Bunun için azme ihtiyaç vardır, yeniliğe ihtiyaç vardır, fedakâr çalışmalara ihtiyaç vardır, cansız dediğimiz o uçak parçalarının lisanından anlamaya ihtiyaç vardır. Onları anlamak için kendimizi bu işe adanmış olmamız lazımdır. Ve ben bu cansızın, uçak parçalarının müdafî olan talebeleriniz olarak mühendislerimizi yetiştirdiğiniz için sayın hocalarıma, siz mühendis arkadaşlarıma teşekkür etmek istiyorum.

Ve bu vermiş olduğunuz cüppeyi de, hayırlı bir kişiye verdiğinizizi, onurlu bir kişiye verdiğinizizi ve bunu en iyibir şekilde koruyacağınıza inandığım evladıma verdiğinizizi söylüyorum.

...ancak, sizinle aramızda bir fark var; Can sizin birinci oğlunuz ama benim üçüncü evladım... Çünkü benim bir oğlum bir kızım vardı; onlardan sonra gelen Can'dır. Bir de dördüncüm var; o da gelinimdir. Aynur da kızımdan farksızdır. Onu da iletmek istiyorum.

Kutluyorum; teşekkür ediyorum.

Can EREL: Komutanımın o cansız yönetimi katılımımla Can'lanmış olmuş; anladım...

Dr. Fazıl AYDINMAKİNA: Ben boşu boşuna Can'landırmam!

Can EREL: İzin verirseniz, bu aşamada da mesleğimin bir büyüğü olarak, GAMA şirketler grubunun ortak yöneticilerinden Celasin EGEL beyi davet etmek istiyorum. ODTÜ'lü mühendis bir büyüğüm olarak kendisinden duyacaklarımızı merak ederek...

Celasin EGEL: Evet, ben önce özür dileyerek başlamak isterim; bir İTÜ'lü değilim. ODTÜ Makine Mühendisliği mezunuyum.



Teoman KAYATEKİN: Damat sayılırsınız...

Celasin EGEL: Devet, damat sayılırım...

Benim uçuşlarla, uçaklarla ilgim 1967 yılında askerliğim sırasında yeni gelen bu HUEY 1 (UH-1H) helikopterlerinin bakım atölyesini kurmak şerefine nail olduğumda başladı; 1967 yılı idi... Hatta, ilk hot start yapan yapan helikopterin bakımını kendi elimle yapmış idim.

Sonrasında, 1976 yılında, yine aynı yerde pırpır uçaklarla pilot oldum. Ki, uçtuğum T-41 modeli uçak branda örtülü idi.

Bunlar benim kısa havacılık özgeçmişim. Şimdi de kendisini 9 yıldır tanıdığım, sevdiğim, enerjisine ve çalışmalarına saygı duyduğum sevgili Can kardeşimin bu onurlu gecesinde ben de bir iki cümle sarf etmek istiyorum.

Sadece bir iki cümle olsun diye de not tuttum.



Biliyoruz, ortaöğrenim sırasında almış olduğu TÜBİTAK Bilim Adamı Yetiştirme Grubu Bursunu çok iyi değerlendirmiş, arkasından İTÜ Uçak Mühendisliği öğrenimini tamamlayarak bu sahada ve ilgili alanlarda mesleki çalışmalarının dışında da çalışmalar sürdürmektedir.

Onu bir gün toplumsal cinsiyet dengesi geliştirme çabalarına önemli katkıda bulunurken, Dünya Havacı Kadınlar Haftasını desteklerken, diğer bir gün kendi yazdığı kitabın gelirleriyle oluşturduğu başarı bursundan yararlanan öğrencilerle bir arada görüyorsunuz.

Can havacılık uzay ve savunma endüstrileri bilimsel ve entelektüel dinamiğine duyduğu ilgi ve sadakatle "Daima hazırım!", "Daima sizinleyim!"; ki, deniz piyadelerinin söylediği gibi "Semper Fidelis" simgesini yüreğine işleyen, yaptıkları ile iz bırakan, fark yaratan bir kişidir.

Teşekkür ediyorum.

Can EREL: Teşekkür ediyorum, Celasin abi... Bu aşamada, konuşmakta zorlanıyorum...

Renan GÖKYAY: Zorlan!

Can EREL: Zorlanmakta da fayda var!

Renan GÖKYAY: Zorlan tabi, her insan evladına nasip olmayacak birşey bu, değil mi?

Can EREL: Çok geç tanıdığım; ama, tanıdığım ilk andan itibaren bilime nasıl katkı sağlanır, nasıl bir aile eforuyla bilim geliştirilir sorusuna cevap bulduğum saygıdeğer hocam Ersin Beyi davet etmek istiyorum. İnşallah detaylı söyleşimizi, bire-bir bir İstanbul haftasonundan sonra yayınlayacağım.

Prof. Dr. Ersin TULUNAY: Çok teşekkür ederim, kutlarım öncelikle.



Eşimin İTÜ Dekanlık cüppesini İTÜ'den mezun uçak mühendisi, değerli Can EREL'e vermesi nedeni ile buradaki toplantıya katıldığınız için ben de çok onur duyuyorum. Çok mutluyum, çok teşekkür ederim.

Ben 11 Nisan 1939 doğumluyum; Atatürk'ümüzün ölümünden beş ay sonra doğmuş bulunuyorum. Ona göremedik maalesef; ancak, soluduğu havayı biz de soluduk. Ve onun Cumhuriyeti şu anda da her şeyin üstünde; üzerine titriyoruz. Ve umudumuz, yine ona layık günler gelecektir.

Eşim, yüksek insani değerleri yanında gerçek bir bilim insanı olmanın da pek çok özelliğini taşımaktadır. Ve cüppesini sevgili Can'a vermesi çok anlamlıdır. Bunlardan ben de gurur duyuyorum.

Ben 1956-1961 arası İTÜ'de iken öğrendim; bizim babalarımızın neslinde elektro-mekanik mühendisliği vardı. Çünkü o devirlerde ne elektrik, ne de makine mühendislikleri beş yıllık bir eğitimi dolduramıyordu.

Benim zamanımda ise elektrik ve makine mühendislikleri ayrı ayrı bölümlerdi.

Şimdi aşağı yukarı 60 yıl sonra, tekrar bir birleşme görüyoruz. Bunun da örneği 'mekatronik'; çünkü, artık modern teknolojide olaylara kompartmanlar halinde bakmak sonuç vermiyor; tümleşik bir bakış açısı gerekli.



Aslında, eşim de ben de yıllar öncesinden beri, bu tümleşik bakış açısını hep savunmuş, disiplinlerarası çalışmaların önemini, gerek kendimiz hissetmek yönünden, gerekse öğrencilerimize bunu hissettirmeye çalışma yönünden gayretler harcamış bulunmaktayız.



Can'ın da, geç de tanışsak, sevgili arkadaşımız olması yanında, önceki değerli konuşmacıların da söylediği gibi, uzay havacılık ve özellikle de toplumsal konularda halen çok etkili bir durumda olması bu cüppenin kendisine aktarılmasını çok anlamlı kılmaktadır.

Bu anlayışlar içinde ve bu güzel gecede tekrar bizi onurlandırdığınız için çok teşekkür ediyorum. Ve hepinize hoşçakalın diyorum.

Can EREL: Bütünleşik yaklaşım havacılık uzay ve savunma sanayisinin gerçekten ihtiyacı olan, benim de yürekten inandığım bir yaklaşım. İnşallah önümüzdeki dönemde sivil havacılıktan başlayarak bu tür uygulamaları göreceğiz.

Bu aşamada, bana çocukluğumdan itibaren hayatı öğreten, sayesinde sokakta yaşamaya alıştığım birisini çağıracağım; aslında planda yoktu... Fakat şu anda anlıyorum ki bu tümleşik yaklaşım, onun da konuşmasını gerektiriyor. Bu aşamada Hasan'ı davet edeceğim...

Hasan H. DÖKMECİ: Efendim hepinize bu güzel akşamda iyi akşamlar diliyorum.



Can benim için önemli figür.

Neden önemli?

Bizler 5 yaşındayız, 6 yaşındayız; sokakta bayağı miktarda bir çocuk ekibiyiz... Aramızda bisikleti olan bir Can var; kırmızı bir bisiklet. Can biniyor ve ama kimseye vermiyor.

Bakıyoruz, bakıyoruz; Can bir tur atalım diyoruz. Yok diyor, bisiklet benim diyor.

Ve birden benim kafamda bir ampul yanıyor; bu kardeşimize benim bir eğitim vermemin câiz olduğunu anlıyorum; affınıza sığınarak, sopalayarak elinden bisikleti alıyorum.



Akşama kadar ben sokağa dönmüyorum o bisikletle.

Şimdi, tabi Can bisiklet gitti ama o asıl akşam babama nasıl hesap vereceğinin derdinde...

Daha neler, neler?

Hepimizin çocukluğuyla ilgili, enteresan anılar vardır... Telden araba yaparız, tornet yaparız; misket oynarız. Bu misket çok önemlidir bizim Çember Sokakta...

Şöyle ki, Can çok iyi misket oynar.

Şimdi sokağın bir misket borsası var efendim. Misket sayısı belli! Can oynar kazanır, oynar kazanır; bir süre sonra sokakta misket kalmaz.

Gideriz "Can, sat işte üçü beş kuruştan beşi üç kuruştan falan..."; yok hayır olmaz!

Neden?

Anneme ben söz verdim; satamam... Kumar olur!

Şimdi adamın inanç dünyasını düşünebiliyor musunuz? Yani hayata bakışı ile ilgili ışıkları.

Bu durumda biz yabancı borsalara açılıyor; aşağı sokak, yukarı sokak. Osokaklardaki misketleri satın alıyoruz... Paraları, harçlıkları götürüyoruz oradan misketleri alıyoruz; onları da kazanıyor.

Bir süre sonra bu işin böyle yürümeyeceğini anlıyoruz. Hemen bir Çember ekibi kuruyoruz ve diyoruz ki, "ya bu adam bu misketleri nerde saklar?"... Çatıda saklar.

Ansızın çatıya operasyon yapıyoruz. Çorapların içerisinde misketler, düğümlenmiş, yüzer yüzer kümeler halinde; yüzük kümeler. Onları anında piyasaya sürüyoruz.

Piyasada bir rahatlama. Yeşil borsa şeklinde...

Renan GÖKYAY : Serbest misket ekonomisi...

Hasan H. DÖKMECİ: Aynen öyle...

Can o gün alı al, moru mor napacağını şaşırıyor. Bu misketler nerden geldi, falan; sonra çatıya çıkıyor, bize gelip "Misketlerimi çalmışsınız!" diyor.

"Ya Can, sen bizi mecbur kıldın kardeşim. Yani yapacak bir şey kalmadı. Piyasada misket yok kardeşim." desek de, o öğleden sonrasında gördüğüm Can'ın suratı hep aklımda..

Sonra, genç arkadaşlar haricindekiler biliriz, bir dönem benzin kuyruğuna girdik; Sana yağını yarıya keserek bakkaldan alabilirdik.

Bir de, Pepsi'den bedavalar çıkardı. Elimizde bidonlarla bakkal bakkal dolaşırdık. Şimdi onunda hikayesi ayrıdır efendim o, Pepsi kapaklarını basan fabrikanın sahibi bizim sokakta otururdu; ALTIN...

Can EREL: ALTINTAŞ...

Hasan H. DÖKMECİ: ALTINTAŞ'lar bize ilgili ipucunu verirdi; "bakın, bu kapak parlak olacak, rengi biraz daha böyle koyu olacak, bunları açın!"..

Bütün bakkalları, büfeleri dolaşır bedava Pepsi şişelerini yakalardık...

Yani kardeşim bir günde, sayın paşam bir günde içseniz kaç tane kola içerdiniz?

Dr. Fazıl AYDINMAKİNA: Ben iki içerim ama...

Hasan H. DÖKMECİ: Yani, iki tane üç tane yani... Fakat biz, yani kovalara doldururduk böyle kova kova kola içerdik Pepsi...

İşte böyle bir çocukluğu beraber yaşayabildiğim Can'ın bu akşam ki bu onurlu gecede giymiş olduğu bu cüppede, yani şunun kenarında bir nebze benimde katkım varsa ne mutlu bana.

Saygılar efendim.



Renan GÖKYAY: Abi, altında var galiba..

Hasan H. DÖKMECİ: Altında da üstünde de.

Can EREL: Sağ ol Hasan.

Dr. Fazıl AYDINMAKİNA: Ekonomik yorumunuz için teşekkür ederiz; misket borsası...

Renan GÖKYAY: Serbest misket ekonomisi

Can EREL: Hayatıma hem meslekî hem baba olmaya ve hem de kariyerinde mentorluk yapmaya çalıştığım kızımın mesleğinde bir dönüm noktası da, onu İstanbul'da Türkiye'nin ilk kadın yat tasarımcısı olma girişiminden caydırıp Ankara'ya getirme başarısını gösteren kişinin de önemli bir yeri var.

Yıllar sonra kendisinin havacılığa merak salmasıyla tekrar beraber olmak nasip oldu. Nurus şirketler grubunun saygıdeğer ortak yöneticisi, baş tasarımcısı Renan GÖKYAY'ı davet ediyorum.

Renan GÖKYAY: Efendim hepinize saygılarımı sunuyorum tekrar teker. Buraya davet edilmekten çok onur duydum; ama, burada olmaktan çok şeref duyuyorum. Bu geceyi paylaşmaktan çok çok gurur duyuyorum.



Kardeşimle benim aramda 2,5 yıl var. Ben 53 yaşındayım o şimdi 50,5 yaşında. Hiç vazgeçmedi hep bana abi dedi. Yani o iki buçuk yaş bizim için önemlidir.

Can abiyle benim aramda da 3 yaş var. Ama, Can, abi! Abi yerine koyduğumuz için, abi...

Şimdi benim havacılığım da enteresan.

Galatasaray Lisesine girdim, 1975 yılında; 1976 yılında da leyli meccani, yani parasız daimi yatılı olarak, Galatasaray lisesinden hocalık konumuna kapağı attım. Tahir abi vardı; Almanya'dan Graupner diye bir fabrikadan bir model uçak getirdi.

Türk Hava Kurumu'nun da o zaman B1 sınıfı B2 sınıfı planör yarışmaları vardı. Ben 1977 yılında B2 sınıfı Türkiye şampiyonu oldum. Hatta, o zaman 50 metreydi, uçağı çekerdik misina ile, sonra misinayı kurtarırdık. Misinayı kurtardığımız zaman, yön dümeni dönerdi. Arkada da bir fitil ateşlememiz lazımdı; fitil ateşlediğimiz zaman arka stabilizeyi, beş dakika sonra lastik yatar, stabilize diker, uçak ta aşağıya inerdi.

Ben stabilizeyi yakmayı unuttum; yani fitili yakmayı unuttum. Uçağı çektim, o senenin şampiyonu oldum; ama şimdi Şirinevler olan yerde uçağı kaybettik.

E şimdi 1977 senesinde yurt dışından uçak getirmek çok ciddi bir işti. Yeşilköy'e kadar koştuk uçağı aradık. Yeşilköy Hava Meydanı'nın askeri sınırları içerisinde, orada nöbet tutan askere "...buraya uçak düştü gördün mü?" dedik.

Uçak arıyoruz... Telsizler, melsizler ortalık böyle birine girdi...



Sonra rahmetli Mehmet KAVALA bize sponsor oldu, Volkswagen marka bir uçak getirdik. Sivil Havacılık bize izin vermedi; uçağı yaptık. Delta kanat getirdik 1978 senesinde; ben boğazda uçtum onunla.

Sonra tabi marangozluk ağır bastı ben Galatasaray Lisesini bitirim İTÜ'ye giremedim; daha doğrusu İTÜ hiç hedefim olmadı benim.

Ben, dedemden kalan herhalde marangozluk genleriyle, mimarlık - tasarım okumak üzere Ankara'ya ODTÜ'ye geldim.

Ondan hemen sonra da, işte üçüncü jenerasyon olarak şirketi devam ettirmeye, Nurettin Usta'nın, Nurus'a dönüşen Nurettin Ustayı...

Kardeşimle beraber bir hayal kurduk; dedik ki, bizim iş yapmak istediğimiz, coğrafyalarda ülkelerde rakiplerimizi yenemeyeceksek, oradaki adamlar gelip bizi burada gagalayacaklar. Yani öle bir yapalım ki bu işi, oralarda onları yenelim! Hep, hayatım bunla geçti benim.

Sonra, Erinç ile tanıştım.

Erinç özel bir çocuktü. Beraber çalıştık; bu gün dünyanın en iyi koltuklarından kabul edilen iyi bir koltuğu, Erinç'ten bir önceki ODTÜ mezunu bir genç kızımızla yapmıştık; sonra Erinç ile bitirmek nasip oldu o koltuğu beraber.

Sonra tam Erinç'i yetiştirdim dedim; Erinç, ben Amerika'ya gideceğim dedi. Lan, neye gidiyorsun bu kadar emek verdim, yetiştiriyorum seni filan...

Tam o dönemde, İstanbul'da Sabiha Gökçen Havalimanı'nı NATO meydanından sivil meydanla beraber kullanıma geçiş vardı. O dönemde bana sordular, Türkiye'de bir meydan ilk defa bu kadar geniş yapacağız, bu kadar geniş hale getireceğiz; hem NATO kullanacak hem de sivil havacılık... Bunun mobilyaları var, şunları var, bunları var...

Oturduk çizdik yaptık, falan filan.

İşte aradan herhalde birkaç yıl geçti, Erinç'le çalışırken dedi ki babamların şirket mobilya alacak. myTECHNIC, Türkiye'de Sabiha Gökçen Havalimanı'daki ilk sivil havacılık girişimi olan uçak bakım merkezi myTECHNIC.

Bu vesile ile, Can abi ile tanıştık.

Şimdi, seneler sonra, havacılıkla yolum tekrar şöyle çatıştı...

Ben hem 600 saatlik bir pilotum; en son 12 yıl önce uçtum. Ve son uçuşumda da Akıncı Üssü'ne Tango Charlie Alfa Alfa Charli kodlu bir Piper Super Cub ile, o dönemki Hava Kuvvetleri Komutan Yardımcısının özel izniyle iniş yaptım; bir motor arızasıyla. Uçak kuyruk tekerli olduğu ve benim de tecrübem olmadığı için kuyruk tekerli uçakla, hani ground loop gibi riskim var...

Eğer burun tekerli bir uçak olsa, iniceğim yola, nereden benzin alacaksam alacağım ve tekrar döneceğim; akşamda saat 7 falan.

Uzunda konuşuyorum özür dilerim; ama, severek anlatıyorum bunu.

Bu vesileyle, ben Akıncı Üssü'ne inen ilk sivil de pilotum, aynı zamanda.

Motor kapattım ve fırça yedim, sana motor kapatma emri verilmedi sen nerden motor kapattın kendi başına öyle.

Sonra seneler sonra, İsmail Bey, bu günkü Savunma Sanayi Müsteşarımız, "TSI (Turkish Seat International) şirketinin, Türk Hava Yolları ile Assan-Hanil'in ortak girişimi olan şirketin geliştirdiği bir sivil havacılık uçağı ekonomi koltuğu var ekonomi koltuğu var, bu koltukla ilgili sorunlar var, bu koltuk geliştirir misin?" dediler bana; geçen yıl itibariyle...

Bu projenin başında da, yine Can abinin elinin değdiği, adaşı olan Can ŞAŞMAZ Turkish Technic'i geliştiren, 300 kusur uçağı havada tutan, çok yürekli bir uçak mühendisi... O bana geldi; dedi ki, "Bu koltuğu millileştirmemiz lazım; bu koltuğu kabul ettirmemiz lazım. Biz seat base kısmını bütün testlerden geçirdik, 16g testlerinden geçtik ama hem ergonomisinde hem kozmetiğinde sıkıntı çekiyoruz; destek olur olur musunuz?"

Başımızın üzerine, çok sevdiğim bir iş. Bir laboratuvarım var 36 kişiyle çalışıyorum temel bilimlerle uğraşıyorum, çocuk yetiştirmekle uğraşıyorum orada.



Bu koltuğu da geliştirdik.

Bu sayede de ilk defa THK ilk defa, önümüzde 2018 ve 2023 arasında filoya katılacak yaklaşık 200 uçağın bütün koltuklarının milli olmasını sağladık.

Bununla da yetinmedik; dünyada üç ülke ve üç firmanın tekelinde olan süngeri geliştirdik; sertifikeye olduk. Bir çok makine tecizat geliştirdik.

Şu anda da ekibimin başında gururla, Eskişehir'de Hiscar'da yetişmiş daha sonra da hem TEI motor fabrikasında hem de hem de TAI'de 6 yıl görev almış bir genç mühendis var, ekibimin başında...

Can abiyle tekrar bir araya gelince, ben dedim havacılığa tekrar bulaşıyorum yolumu kaybediyorum; yolumu kaybediyorum ben, napacağım, öyle bir şey yap. Öyle bir araya geldik.

Çok onur duyuyorum; bu gece beni buraya davet etti...

Bir kuşaklar arası geçiş var aramızda herhalde, ben onun kızıyla, o benle...

Sizlerle beraber olmaktan çok mutluyum; geldiğimden çok daha gururluyum.

Çok teşekkür ederim. Ve çok tebrik ederim.

Can EREL: Çok teşekkürler...

Ülkemizin havacılık ve uzay sanayinde hem bayraktarı, hem de gururu olan bir şirketin iki değerli elemanı burada.

Bir tanesi ile aynı üniformayı yıllarca taşıdım. Ve Türk Hava Kuvvetlerinin, bütün dünyada çok önemli izler bırakmasına sebep olan bir gösteri işlevini yaratan ekibin başında, ilki olan bir pilotumuz burada; Murat KELEŞ...

Onu davet ettikten sonra da sırada, Türk Havacılık ve Uzay Sanayi - TUSAŞ'ta üretilen her uçakta yapılması gereken uçuş testlerinde, bu sürecin mühendislik değerlendirmelerini yapan bir ekibinin başında olan ve aynı zamanda uçuşu da Serdar ÇORA olacak...

Murat KELEŞ: Merhaba; ben de Can hocamı aslında belki de en son tanıyanlardanım herhalde. Bu yıl içerisinde internet üzerinde bir davetini görünce dayanamayıp dahil olduğum, gönüllülük esasına dayanan bir çağrısıyla tanıştık kendisiyle.



Can hocanın dediği gibi, uzun yıllar birlikte aynı üniformayı taşıdık; ben 1991-2012 yılları arasında Hava Kuvvetlerinde bulundum.

Hava Kuvvetlerine dahil olma sürecim birazcık şans eseri oldu; ben küçüklüğümden itibaren, belki bütün ya da erkek çocuklarının yüzde sekseninde olan pilot olacağım gibi bir isteğim yoktu. Gelen bir davet mektubu vesilesiyle Hava Harp Okuluna gittim. Sonrasında da, sizlerin ürettiğiniz uçaklarla, şuanda TAI nin ürettiği uçaklarla uçmaya devam ediyorum.

Can hocanın yaptığı ilanı görür görmez, bir şekilde mutlaka bizim de bir faydamız olur dedim. Elimizden ne gelirse yapmaya hazırız, diye ben çağrıda bulundum. O da, sağ olsun, bizi dahil etti grubuna. O vesileyle tanıştık.

Tebrik ediyorum sizi; çok güzel bir devir-teslim gördük.



Siz teveccüh buyurdunuz, Solo Türk'ü 2011 yılında, Hava Kuvvetleri'nin 100'üncü yılında, ilk gösteri pilotu olarak, bir yıl süreyle gösteri pilotluğu yapıp, aynı şekilde, artık bu bir bayrak, ya da sizinki gibi bir cüppe; devir-teslimi olması gerekir. Bu bayrağı sürekli yukarıda tutmamız gerekir düşüncesiyle böyle bir süreci biz de Solo Türk projesinde başlattık. Halen 6'ncı pilotumuz Solo Türk'te çalışıyor ve onlar da, aynı şekilde götürüyorlar. Çok büyük bir mutluluk.

Sayın hocam bende sizin alanınızla ilgili Yer'e yakın uzayın bir bölümünü kullanan bir pilot, kullanıcı olarak sizi de tebrik ediyorum, bu güzel jestinizden dolayı. Bu arada 54 bin feet'e kadar çıktım ben de.

Tebrik ediyorum...

Can EREL: Sağolun, çok sağolun.

Özellikle de, bir koltuk üreticisi olarak Renan bey konuştuğundan sonra doğru bağlanmamış bir uçak koltuk bir insanın başına ne getirir? Bunu da uçaktan düşerek yaşamış bir arkadaşımız, TUSAŞ'ın Uçuş Test Teknik Müdürü Serdar ÇORA.

Serdar... Lütfen!

Renan GÖKYAY: Düşmeyen bilmez, abi; düşmeyen bilmez! (kahkahalar)

Serdar ÇORA: Hocam öncelikle çok tebrik ediyorum, gerçekten... Ben üniversite 1'deyken hocamızı dinleme fırsatımız olmuştu; ODTÜ Havacılık 2001 mezunuyum.



Aslına bakarsanız Can hocamızla tanışmamız daha çok yeni. Öğrendim ki, o da Aydınlikevler çocuğuymuş; benim gibi.

Onun oynadığı misketler, tornetler bizim de kültürümüzde var... O zamandan başlayan, ama bir taraftan da gözümüzün hep gökyüzünde olduğu bir gençlik yaşadık. Daha sonrasında da, bir yıl üniversite sınavını kaybetmeme sebep oldu... Ama, bir şekilde amaçladığım havacılık bölümüne girdim ve 2001 de mezun oldum.

Askerlik görevimde geçen 16 ay sonrasında, Türkiye'de uçak yapılacaksa bu TAI'de yapılır dedim; TAI'ye 2003 yılında başladım. Bir yıl sonra, 2004 içinde de istifa etme kararı aldım. Çünkü, Türk Hava Yolları çok cazip bir pilotluk teklifi sunmuştu. Ancak, bir şekilde TUSAŞ'ta beni yeni bir kariyer seçeneği ile ikna ettiler; dediler ki "... bak farklı ve yeni bir uzmanlık var! Bu Türkiye'de şu anda yok. Uçak ve helikopteri olmayan şirketlerde ülkelerde zaten bu olmaz. Bunun adı da uçuş test mühendisliği."

Peki ne iş yapar, uçuş test mühendisi?

İşte, Can hocamın da bahsettiği gibi, herhangi bir hava aracı üretildikten sonra, revizyondaki tecrübeler gibi aslında, ama sıfırdan birşey ürettiğiniz zaman bunu tüm dökümantasyonunu ve tüm testlerini yönetecek bir mühendislik dalı; tüm dünyada... Bir baktık, pilotlarla beraber çalışan bir ekip halinde bir grup; çok da iyi geldi... İçinde uçuş da var, mühendislik de var. Her dersi, her gün öğrendiğimiz-yaşadığımız bir işlev. Çok keyifli bir meslek olduğunu farkettim.

Ondan sonra başladık.



Bir ekip kurma fırsatı verdiler bana. İlk zamanlar çok küçüktük. HÜRKUŞ'un ilk tasarım projelerinde çalıştık; sonra ATAK projesi geldi, ANKA projesi geldi. Yeni projeler geliyor.

O zaman pek inanmıyorlardı; hani "...ne iş yapıyorsun sen TAI'de" dediklerinde "...uçak yapıyoruz!" deyince gülüyorlardı... O zamanlar uçak yapmak demek ne demek; bilinmiyordu.

Şu anda sertifikalı edilmiş bir HÜRKUŞ'umuz var, müşteriye teslim edilmiş ATAK'larımız var. Çok güzel, geçekten çok yakın zamanda çok üstün kabiliyetlerle donatılmış olacak ANKA'larımız var.

Bu yolda, çok kazalarımız da oldu. Bunların bir tanesinde, ben bireysel olarak yaşadım. Can Hocamızın bahsettiği kısım o. Kore'nin tasarımı olan bir KT-1T uçağında, 9 Şubat 2011 günü bir test uçuşu esnasında, 18 bin feet'te ters viril hareketi esnasında koltuk koptu.

Koltuk koptu, ben de bir şekilde fırlatma sandalyesi olan...

Renan GÖKYAY: That's Martin-Baker!

Serdar ÇORA: Evet, Martin Baker! Koltuk yerine düzgün monte edilmeyince uçuşta koptu ve ben de kendimi atmosferde buldum.

Yaşamamanızı da tavsiye ederim; ama, öyle bir film şeridi olmuyor.

Ne yapacağım ben diye düşünüyorsunuz; o anda aldığınız bütün eğitimler geliyor aklınıza...

Bir baktım ki koltuk duruyor, koltukla beraberiz. Güzel! Bu koltukta bir paraşüt olması lazım ya, ejection etmem (fırlatmam) lazım...

Bilmeyenler için söyleyeyim; büyüklerim çok daha iyi bilir... Herhangi bir acil durumda ejection yaparsınız (fırlatırsınız). Ejection yaptığınız zaman uçak bir yere gider, ama pilot kurtulur. Ana amacı budur. Ama benim o durumumda, bir koltuğun benden ayrılıp paraşütün bende kalması gerekiyor...

Ben de havada ejection yaptım; sonra paraşüt açıldı.

Test pilotumuz Murat ÖZPALA ile birlikte uçuyorduk. Onun beni paraşütün açıldığını gördüğü irtifa yaklaşık 12 bin feet civarında, ben havada kaldım; o da hasarlı uçağı sağ salim piste indirmeyi başardı.

Şimdiki aklım olsa ve bunun da böyle yürüyeceğini bilsem, biraz daha yere yakın açardım... Çünkü, havada, o kadar yukarda normalde paraşütle atlanmıyor. Paraşütçülerin atlama irtifası, yani oksijensiz atlama irtifaları, yaklaşık 3 bin - 5 bin feet. O kadar yukarda duruyor gibi olursun. Ara ara tekrar yukarı çıkıyormuşum gibi oluyor, sanki tekrar aşağı iniyor gibi... Değişik bir hikayesi var.

Renan GÖKYAY: Oksijen az!

Serdar ÇORA: Oksijen az ve yanınızda Yusuf diye bir arkadaş var; o böyle devamlı size "...bittin sen!" diyor. Paraşütü açılınca kayboldu :)

Sonra hikaye biraz basına yanlış yansıdı. Google'a şöyle yazarsanız, "uçaktan düştüm karıcığım" diye komik hikayeler bulabilirsiniz.

Karım, eşim, her şeyim, Verda hanım; ilk aradığım kişi odur. Çünkü bir tek onun telefonunu ezber biliyordum; bir de anneminkini biliyorum... Ki, annemi böyle bir durumda aramam.

Hasan H. DÖKMECİ: Havada mı aradın?

Serdar ÇORA: Yok, yerde; indikten sonra...

Bu arada, o hikayenin alt tarafında şöyle birşey var... Kusura bakmayın, uzattım ama merak edilen birşey olduğu için anlatınca gidiyor böyle...

Telefonda yanımda yok, indikten sonra 2 km. gittim bana yardımları çok olan Gençali köyündeki delikanlılardan telefonlarını rica ettim; eşimi öyle aradım. Sağolsunlar arama - kurtarma helikopteri geldi aldı beni. Neyse, bu böyle bitti; dediler ki "*kaza oldu! Uçaktan düştün, bunu dava et!*"

Dedim ki "...nasıl dava edeceğim? Bu benim mesleğim..."

Renan GÖKYAY: Kaç kişi var uçaktan düşen?



Serdar ÇORA: Uçaktan düşen 2 kişi var; yaşayan bir tek benim.

Diğerinin kazası Almanya'da; Tornado'dan düşen bir uçuş test mühendisi... Onunki, kontrol etmesi gereken bir şeyi kontrol etmediği için olan bir olay. Bizim öyle değil; tamamen tasarım ve montaj hatası. Farklı sebeplerin aynı anda bileşkesi..

Sonra şu konuşuldu; biz bunu test ediyoruz, uçakları test ediyoruz. Bunu belli bir bilim ve prosedür çerçevesinde yapıyoruz. Burada bir kaza olduğu zaman, aslında amacımız uçak olmuş mu, olmamış mı buna bakmak. Bir şey olduğunda da aslında bulmuş oluyoruz eksiği, kazayı yaşamış oluyoruz ama onuda bulmuş oluyoruz, ana amaç ürünün son kullanıcısının bu tip bir kazayı yaşamaması..

Renan GÖKYAY: Sayenizde artık kimse düşmüyor...

Serdar ÇORA: Evet! Bir şekilde aslına bakarsanız bu kazalar, bir şekilde bu komik tarafı bir yana... Aslında, bunlar Türkiye'de havacılık sanayiinin bir yerlere geldiğini gösteren önemli olaylar. Çünkü havacılığa, Amerikan havacılığına Fransız havacılığına baktığımızda bir çok kaza bir çok şehit var. Umarım bunlar da olmaz; ama, olursa da normaldir.

Bir projemizde çok talihsiz kazalar yaşadık. İşte, birçok emergency durumlar oldu; çok şeyler yaşadık... Yaşayabiliriz de; bu işin doğası. Böyle böyle bir şeyler yaptığınızı hissediyorsunuz; çünkü, bu bir laboratuvar. Bir üniversitenin laboratuvarından bir koku çıkmıyor ise orada birşey yapılmıyor demektir.

Ben bu gece için özellinde şunu söyleyeyim; havacılık tutkunu bir adam olarak; gerçekten havacılığı ve Can hocanın tüm havacılık adına projelerini destek vermeye gönüllüyüm ve desteklemeye hazırım. Ancak, bu gece belki de yaşça en genç ekip olarak şunu gördüm; Yurdanur hocamın o Atatürk kadını profili... Hocamızın örnek konuşmaları, çağdaş fikirleri.

Emin olun bu bayrağı alıp taşımayı çok özlemle istiyoruz; bunun için gereğini yapacağımıza da kendi adıma bireysel olarak size söz veriyorum!

Havacılıktan ve ilgili teknolojilerinden hala yeteri kadar fayda sağlayamadığımızı düşündüğüm bu ülke içinde böyle bir geceyi bize yaşattığı için Can hocamıza ve tabi ki Yurdanur hocamıza çok teşekkür ediyorum.

Renan GÖKYAY: Israrlı söylem var, zaten başında bir söyledi...

Hasan H. DÖKMECİ: Cübbe devri; cübbe...

Renan GÖKYAY: "Ben de varım!" dedi..

Can EREL: Şimdi Serdar'ın anlatmadığı bir şey var; telefonda arıyor Verda'yı, "Verda, uçaktan düştüm..."; Verda'dan cevap: "Tamam, saat 6.30'da evde ol!"...

Sağ ol Serdar'cığım, teşekkür ederim.

Bu kadar güzel bir gece, 56'ncı yaşında nasip oldu, yaşamak... Bu yaşamın son 40 yılında, aslında her şeyime sahip olmamı sağlayan özel biri, en büyük desteğim vardı yanımda...

İlkokul 3'ten ayrılmış anne ve ilkokul 3'ten ayrılıp sonra dışarıdan bitiren bir babanın çocuğuyum... Ama, hayatımda 6 tane annem var; bu gün 7'sini kazandım. Bir de görünmeyen – sayılmayan annem var, ki aslında o eşim, kızımın annesi ve arkadaşım; hakkını ne yapsam ödeyemeyeceğim!

O yüzden bir konuşma da, izninizle, kendisinden rica edeceğim.

Bunu kendisine söylememiştim ama bu aşamada sahip olduğum duygularla o özel insanı da davet gereği hissettim. Aynur!

Dr. Fazıl AYDINMAKİNA: Kızım, biraz önce bana söylediklerini söyle bakalım, şimdi..

Aynur EREL: Burada olmak, gerçekten bu anı yaşamak çok çok güzel ve özel.



Can'ın çok değerli olduğunu zaten biliyorum; zor bir adam olduğunu da... Ama sizleri bana kattığı için müteşekkirim.

Can bunca yıldır benim de hep arkamda oldu; beni sürekli bir yerlere getirmeye çalıştı. Ben de onun arkasında idim; destek oldum. Yılları beraberce tamamladık. Güzel bir çocuğumuz var, torunlarımız var.

Sevgi her şeyin temeli ben buna çok çok inanıyorum.

Can'ın inançları çok farklı; bilim insanı o; ben o tarafta yokum.



Bu gece çok daha gurur duydum eşimle; zaten duyuyordum.

Günlük hayatta onula çok da ilgilenmiyor gibi görülebilirim... Mesela, o "Havacı kadınlar..." diyor ve onlarla ilgileniyor; ben havacı bir kadın olmayabilirim ama havalı bir kadınım ☺ ☺ ☺

Gerçekten bugüne şükrediyorum.

Değerli hocalarım bu geceyi bizlere yaşattınız sizlere çok çok saygı duyuyorum; Fazıl paşam aynı şekilde size de, değerli arkadaşlarım ve konuklarımız sizlere de...

Eşimi seviyorum.

Dr. Fazıl AYDINMAKİNA: Bizim için mühim olan, o!

Aynur EREL: Sağolun! Her şeyin temeli sevgi, kıymet bilmek; gerçekten öyle, ben onu biliyorum! Teşekkür ediyorum, burada olduğunuz için.

Can EREL: Sağol, Aynur!

Çok teşekkürler değerli konuklarımız; zaman ayırdınız bizlere...





İzininizle bu güzel törenin konuşma kısmını tamamlıyorum.

Çocuktum; herkes, o zaman moda değildi ama, anlıyorum ki moda olsa söyledik; "Hepimiz Bill, Heğimiz Neil!" çocukluğumuzda. Sabah 3:00'te kalkıp onları seyretmek en büyük mutluluğumuzdu.

Öyle bir dönem geçirdik ki...

...sonunda, kitabımın 'Sunu Önsözü' içinde de yer verdim; öyle bir noktaya geldim ki, denize karşı evim olmasını da engelledi belki, ama gökyüzüne karşı hayallerim hep oldu; hep olacak!



Töreni fotoğraflayan ve ses kaydını yapan sevgili Özgür Deniz KAYA, ses çözümlerini yapan sevgili Hatice ALANOĞLU'na Can-ı gönülden teşekkürlerimle.



Hayalimiz... Mücadelemiz... Beklentimiz... **Bizimki Nedir?**

Bizimki...

... emekçi bir ailenin çocuğu olarak sahip olunan yaşam ile bireysel, sosyal ve mesleki faaliyetlerdeki,

- Maddi ve manevi kazancın -aile dışında- sebebi olan;
 - Aile şefkatini esirgemeyenlere,
 - Bireysel, sosyal ve mesleki yola ışık tutan kurum ve kişilere,
 - Başta Türk Hava Kuvvetleri, onur ile görev yapılan işyerlerine,
 - Kısıtlı kaynaklarından elit burslar ve destekler oluşturan yüce millete,
 - Ama Cumhuriyet'e, Türkiye Cumhuriyeti'ne,
- duyulan sürekli vefa (**Semper Fidelis**),

- Vasat düşünce getirisinin de -en iyi olasılıkta bile- vasat olacağına emin olunması nedeni ile düşünülme-yeni düşünmek (**Cogitate Incognitum**),

- Hayata geçirilemeyen - eylemleştirilmeyen "hayal"ın sanrıdan (halüsinasyon) öte olmayacağına inanç ("**Vision without Execution is Hallucination**" Thomas A. EDISON),

etkenlerinin birer güdü haline getirilerek, "Gerçek, Güven ve Seffaflık" (**Truth, Trust & Transparency**) temel anlayışı ile yapılanlardır.

Bizimki....

... sadece millet sayesinde sahip olunan mesleğin çalışma alanında bilgi ve doğru veriye dayalı sistematik bir gelişim olması ana amacı ile ve her bir mesajın altında "algı"ya bırakılan alt beklenti(ler) ile bireysel paylaşımlardır!

Bizimki....

... sadece bireysel zamana ve olanaklara bağlı ama tamamen hür irade ile mesleğe başlangıcın üçüncü yılından itibaren değişik (yazılı, sözlü ve görüntülü) platformlarda yapılmaktadır!

Ve inanılır ki,

"Her ölümlü adı, anısı ve eseri son kez anılınca kadar yaşar!"...

Karşılıklı fayda yaratan olanaklarımız sürdürülebilir ve vesile olabilirliğimiz sürekli olsun; umut edilir...

