Havabilmek



Uçak Mühendisi Can Erel ile Sözlü Tarih Söyleşisinden...

PİLOTAJHABER
Hatice Alanoğlu

Anadolu Üniversitesinde Tarih Bölümü mezuniyet tezim kapsamında 05.05.2016 tarihinde sevgili Can Erel bey, Arı Can, ile 2,5 saatlik bir görüşme gerçekleştirmiştim. Bu bir Sözlü Tarih çalışması idi. Bu görüşmede havacılığın gelişimi, Eskişehir için havacılığın önemi, Sivil Havacılık Meslek Yüksekokulu ve Havacılık Müzesi hikayelerine kadar bir çok soru ile bu alanda tez grubu arkadaşlarımla beni aydınlattığı heyecan verici bir röportaj gerçekleştirdim.

Daha sonra Sözlü Tarih çalışmasının titizliği ile rapor hazırlayıp ve dizin oluşturarak sunduğum tezimi teslim edip mezun oldum.

Havacılık konusunda bu çalışma öylesine heyecan vermişti ki aradan 1 yıl geçtikten sonra yüksek lisans çalışmamda da havacılık tarihi çalışmaya devam etme kararı aldım. Bu bağlamda ilk iş olarak da Arı Can ile yaptığım röportajı kısa kısa kesitler halinde paylaşmaya karar verdim. Ben genel bir tanıtımı ilk yazımda yapmıştım…

Söyleşimizin bu ilk bölümünde…

> …kendisini ve havacı olarak göreve başladığı Eskişehir'in havacılık önemi konusundaki değerlendirmelere yer vereceğim…

H.A.: Sivil havacılıkalanında bir yükseköğretim örgütlenmesi (Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Meslek Yüksekokulu) kuruluşunu sizden dinleyebilir miyiz, nasıl kuruldu, bu fikri kim ortaya attı, ders programı, hocaları hangi kriterlere göre seçildi bunları kısa bir şekil de alırsak...

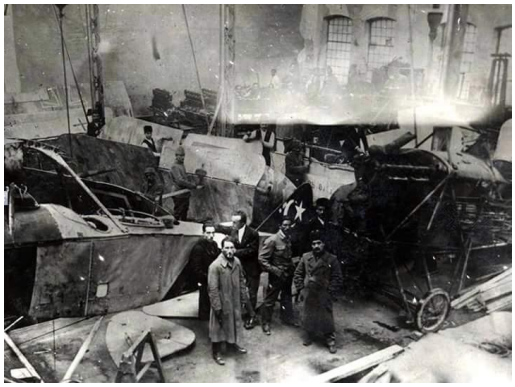
C.E: Şimdi sivil havacılık öğreniminden önce, Eskişehir'i bu şehrin bir havacılık şehri olması süreci ve sebeplerine dokunmak gerek...

H.A.: Hemen araya gireceğim Eskişehir neden havacılık da bu kadar önemli?

C.E: Eskişehir'i havacılık şehri yapan süreçler ve bu süreci etkileyen kişi, grup, örgüt ve dinamikler var; özellikler var. Öncelikle bunları bilmek gerek!

Bir kere Eskişehir operasyonel anlam da Türk Havacılığının başladığı şehirlerden bir tanesidir. 1911 yıllarında Türkiye'de başlayan Osmanlı ile başlayan havacılık 1.Dünya Savaş'ını takip eden yıllarda kaybedilen savaşın karşılığı olarak aldığımız limitler sınırlandırmalar nedeniyle İstanbul çevresinde havacılık faaliyetleri tamamlanınca gelecekte Milli Mücadeleye de destek olabilmek için havacılığın bazı faaliyetleri Anadolu'ya kaydırıldı. Öncelikle Eskişehir daha sonra Kayseri, Konya ve İzmir yani 1916-1917'li yıllarda 1.Dünya Savaşı sırasında Eskişehir operasyonel havacılık merkeziydi. O sırada, operasyona

teknolojik anlamda destek sunabilmek için uygun ve özel tesis(ler) olmadığı için Devlet Demir Yollarının Cer Atölyesi bu amaçla kullanılıyordu.

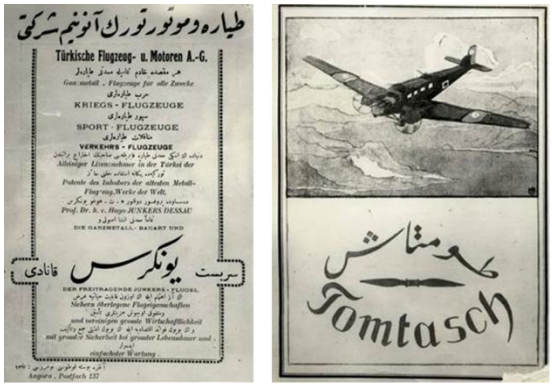


Tayyareci Vecihi Bey (Eskişehir Cer Atölyesi 1922)

Dolayısıyla Eskişehir'in ilk etkisi bu operasyonel ve lojistik katmandaki askeri havacılık faaliyetleridir.

Daha sonra teknolojik askeri faaliyetler gelişiyor...

Cumhuriyet'in kurulmasıyla beraber Türkiye Cumhuriyeti'nin yine 1.Dünya Savaşında tokat yiyerek çıkmış Almanya'nın "ülkesinde havacılık faaliyetlerini devam ettiremediğinden bu kabiliyetini kaybetmemek için bazı ülkeler de havacılık faaliyetleri yapmak..." politikasına dayalı arayışlarına önce Polonya daha sonra Türkiye olumlu cevap veriyor. Bu kapsamda Almanya'nın havacılık devi JUNKERS Türkiye Cumhuriyeti Maliye Bakanlığı ile bir şirket kuruyor TOMTAŞ (TOMTASCH).



TOMTAŞ Afişleri

Kayseri merkezli 1925 yılında kurulan bu şirketin 2 tane işlevi var. Bunlardan biri uçak (tayyare) imalatı, ikincisi tayyare tamiri (lojistik destek). TOMTAŞ Tayyare Fabrikası Kayseri'de, TOMTAŞ Tayyare Tamir Atölyesi Eskişehir'de kurulur.

İşte Eskişehir'in sistematik olarak yapılandırılmış ilk teknolojik havacılık merkezi ikmal bakım merkezinin de çekirdeği olan bu Eskişehir Tayyare Tamirhanesidir 1926 yılında kurulmuştur.



Eskişehir Tayyare Fabrikası ve Ardında Eskişehir Şeker Fabrikası ve Şehir (1930'lu Yıllar Tahmin ediliyor)

Dolayısıyla bu da gerek sahip olduğu özellikler gerek sahip olduğu insan kaynağı nedeniyle Eskişehir hayatına Eskişehir insanına sosyolojik, ekonomik entelektüel çok ciddi katkı yapmıştır.

İkinci konu, Eskişehir'in askeri havacılığın akademik merkezi olmasıdır. Eskişehir'de 1925 senesinde Hava Mektebi kurulmuş, dolayısıyla Eskişehir'in havacılık özelliğine akademik anlamda da katkı sağlamıştır.

Arkadan hemen 1935-36 yılında kurulan Türk Hava Kurumu İnönü Meydanı ve Havacılık Okulu var...

Bunlar böyle devam ederken Eskişehir Tayyare Atelyesi (İkmal Bakım Merkezi) içinde bir takım meslek eğitim faaliyetleri başlar; Çırak Okulları, o kapsamda.

Sonra 1951 senesinde Hava Kuvvetleri'nin Eskişehir'de daha önceki Hava Mektebi dönüştürerek kurduğu Hava Harp Okulu var...

Günümüze yaklaşalım; 1984 yıllında başlayan hazırlıklar sonucu 1986 senesinde Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Meslek Yüksekokulu; 1987 senesinde Sabiha Gökçen Meslek Lisesi'nin nüvesi olan uçak motor bölümü Atatürk Meslek Lisesi içinde kuruluyor dolayısıyla bu da üçüncü bir etki, akademik açıdan...

Eskişehir'e havacılık şehri olma niteliği kazandıran son bir etkide federatif havacılık, yani sportif amatör havacılık olabilir… Bu kapsamda, Türk Hava Kurumu yapısı içinde Türk Kuşu'nun kuruluşu sonrası 1936 yılında planör hocası olmak üzere Rusya'ya gönderilen gençlerin Türkiye'ye gelip Ankara'da Türk Kuşu, Eskişehir'de İnönü'yü Türkiye'nin pilot ve havacı yetiştirme amacıyla yapılandırılmasıyla ortaya çıkan bir gelişme. Yapılan incelemeler sonucu İnönü belirlenmiş; bu girişim de Eskişehir'e ciddi bir katkı sağlıyor havacılığın öne çıkması açısından.

Bunlara böyle baktığımız zaman bu kurumsal ve sistematik etkiler Eskişehir'in kendiliğinden havacılığın merkezi yapıyor; diğer şehirlerin çok önüne çıkarıyor.

Bu süreçte, Eskişehir'i bir havacılık şehri yapan izlere sahip isimler var; tabii bu isimler arasında Eskişehir'in vefasızlığını görmesi gereken isimler de var. Örneğin, Selâhattin ((Reşit) Alan.



Selâhattin (Reşit) Alan

Tayyareci Vecihi Hürkuş'u herkes bilir, Türk'ün ilk askeri uçağını yapan olarak; ama o uçak bir tasarıma dayalı değildir.

Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk Tayyare Mühendisi Selâhattin (Reşit) Alan, hesaplayarak boş kağıda çizdiği "Selâhattin-1" tasarımına dayalı "Milli Müdafaa Vekâleti 1" (M.M.V.1) isimli tayyare Pro tipini Milli Müdafaa Vekaleti kaynakları ile, mecburi hizmetini yaptığı, Eskişehir Tayyare Fabrikasında 1932 yılında inşa etmiştir; o üzerindeki meşhur kağnı figürü ile ikinci Türk askeri tayyaresi olarak...



M.M.V.1 Tayyaresi & Selâhattin (Reşit) Alan

Hatta bu tayyare tasarımı ve prototipi yıllar sonra, girişim ortağı ve baş mühendisi olduğu Türkiye'nin gururu bir başka tesiste, İstanbul Nuri Demirağ Tayyare Atölyesi (Nu.D.T.A.) sürecinde Ar-Ge'ye dayalı özgün (ALAN II) tasarım ile seri inşa edilen Türk tayyaresi Nu.D.36'nın da temelidir.



Nu.D. 36 Tayyaresi, Nuri DEMİRAĞ & Selâhattin (Reşit) Alan

Selahattin (Reşit) Alan'ın Eskişehir'i havacılık şehri yapan faaliyetleri sadece uçak tasarımları ve Pro tipleri değil... Selahattin (Reşit) Alan entelektüel yapısı kadar fiziki özellikleri ve sosyal yönü ile de etkili olmuştur; 1931 Türkiye güzeli ile evlenmesi sonrası eşi de Eskişehir'e gelmiştir.

Selahattin (Reşit) Alan bununla da yetinmemiş bana göre... Eskişehir havacılığına iz bırakan, en düşündürücü katkısı, ders alınmayı biliyor ise onun hayatını da havacılık yoluna Eskişehir'de feda etmesidir. Ar-Ge'ye dayalı özgün tasarımını yapıp başmühendisi olarak

inşa ettiği ve ilk kabul testleri için pilotluğunu üstlendiği Nu.D.36'nın İnönü meydanı inişinde 13 Temmuz 1938 günü yaşadığı kırımda 37 yaşında hayatını da havacılık uğruna feda etmiştir. Bu nitelikte bir pilot mühendisin, kendi tasarımını yaptığı tayyare ile -rivayete göre- kazılan hendeklere takılması i-olasılığı bana hep çok zayıf gelmiştir.

Eskişehir, kendisini bir havacılık şehri yapan ilk ve en önemli havacılardan olan Selahattin (Reşit) Alan'ın adı isleri ve anılarının farkında değildir; hala da değildir asında, 4-5 senedir yazıyorum, inşallah sizlerin çalışmalarının da sayesinde bu konu daha çok araştırılır gerçekler ortaya çıkar ve bilinir.

Eskişehir'in havacılık kenti olmasında günümüzde bir önemli özellik te ülkemiz askeri havacılığında bir bölge harekat merkezi olmasıdır. NATO güneydoğu kanattaki operasyon merkezi CAOC (Combined Air Operations Centre) Eskişehir'dedir. Dünyanın önemli askeri havacılık faaliyetlerinden önemli bir kısmı Eskişehir'den izlenmekte ve yönetilmektedir.

Bunun dışında, Eskişehir'de konuşlu diğer Türk Hava Kuvvetleri kurumları da Eskişehir'in havacılık şehri olmasına katkı sağlar. Ordu seviyesindeki en üst seviyeli Hava Kuvvetleri birliği olan, Hava Kuvveti ve Hava Füze Savunma Komutanlığı, ülkemizin 8 uçuş üssünden biri olan 1'inci Ana Jet Üssü, Hava Kuvvetlerinin pistlerinden sorumlu taburlarından bir tanesi, Türkiye'de tek ve küresel anlamda bölgede sayılı uçuş tebabeti merkezlerinden biri de Eskişehir'dedir. Bu merkez son birkaç yıla kadar da Türkiye'deki asker ve belli bir süre de tüm sivil pilotların detaylı sağlık muayyene ve testlerinin yapabildiği tek tesistir...

Yani, bütün bunları bir araya getirdiğiniz zaman Eskişehir yüz yıla yakındır bir havacılık şehridir ve bu havacılık şehri olmasını pekiştiren faaliyetleri sürekli geliştiren bir şehirdir.. Hatta öyle ki, önce üniversite kuruyorsunuz, üniversitenin içinde sivil havacılık meslek yüksekokulu kuruyorsunuz, bu okul gidiyor kendi hava aracı filosunu kuruyor, havalimanını hazırlıyor, dünyada eşi benzeri yok yani. Bu vesile ile, bu havalimanına verilen ismi de doğru bulmadığımı bu şehri bir havacılık şehri yapanın isminin daha çok yakışacağını da belirtmeliyim.

Sonra endüstriyel tesisleri Eskişehir'in.. Her biri neticede Eskişehir'in dünya ile bağını da kurmaya başlıyor, yurt dışına tanıtıyor, yurt dışında havacılık şirketlerinin dikkatini de çekiyor…

Tüm bunlar, havacılığın ileri teknolojileri Eskişehir'in bu teknolojilerle ilgili okullarının ve hatta diğer endüstri kollarının da daha ileri görülen bir impulse yaratıyor.. Nasıl?

Hava İkmal Bakım Merkezine ayrılan işçi-mühendis başka şirketlere ve hatta başka sektörlere kayınca bu güçlü entelektüel birikim ve ilişki yapısından onlar da yararlanıyor... Elli yıl öncesine bakıldığında, Eskişehir'de havacılık ile ilişkilendirilebilecek temel iki tane endüstri tesisi vardır.. Bunlardan bir tanesi İkmal Bakım Merkezi diğeri TÜLOMSAŞ (TCDD kuruluşu idi) eski Cer Atölyesi.

Eskişehir'de 1960 yıllarda Bursa ile beraber Türkiye'nin ilk otomotiv şehri olmasında yarışa koyulmuştur, ancak sonuç Bursa'nı yüzüne gülmüştür. Eskişehir'e Koç Grubu ile demir döküm ve beyaz eşya getirmiştir, ardından bu girişimler destekleyen ve tamamlayan diğer girişimlerle zenginleşmiştir. Eskişehir'de endüstriyel tesislerin bu şekilde gelişmesi bölgedeki Sivrihisar, Afyon, Afyon ile Konya arasında ilçeler, Kütahya hatta Soma'ya kadar belli bir kesitte köyde kasabada yaşayan insanların çocukları için bir cazibe merkezi haline getirmiştir; o çocuklar Eskişehir'e okumaya gönderilmiştir. Eskişehir havacılıkla doğrudan veya dolaylı ilişkilendirilebilecek gelişmeler nedeniyle çok ciddi bir düzenli gelir grubu olan bir insan kitlesine kavuşmuştur. Eskişehir'de çok zengin yoktur; ancak, herkesin geliri vardır. Dolayısıyla bu çok önemli bir etki yaratır, aileler çocuklarını iyi yetiştirirler... Bizzat yaşayıp, şahit olduğum şuydu; çocuğumun bütün veli toplantılarına eşimle gittim ve hiçbir toplantısında sınıfa sığdığımızı hatırlamıyorum. Her öğrencinin anası ve babası beraber gelirdi veli görüşmesine. Böyle eğitime önem veren bir şehirdir, bunların her öğesini bir

araya getirdiğiniz zaman Eskişehir doğal bir havacılık şehridir ve bu özelliği her geçen gün dikkat çekici hale gelmiştir. Yeter ki Eskişehir'den ve köklü havacılık geçmişinin izlerinden ve etkilerinden faydalanabilmek istenilsin.

H.A.: Eskişehir'de Havacılık Müzesi'nin kuruluşunun hikayesini bir de sizden dinleyebilir miyiz? Bu fikir nasıl oluştu? Uçaklar nereden geldi?

C.E: Eskişehir'de 1990'lı yılların ortasında Ali Fuat Güven isminde Türkiye'nin en genç valisi görev yapıyordu. Ali Fuat Bey'in Eskişehir'de kurduğu kurumsal yapılardan bir tanesi de ilk çevre koruma vakfıydı. Bu bakım marifetiyle vali olarak hava kuvvetlerine taktik kuvvet komutanıyla ilişkileri iyiydi. İkmal Bakım Merkezi Komutanı ile de yakinen görüşmekteydiler. Biz Türk Hava Kuvvetleri'nde hizmet dışında kalan uçakları (HEK dediğimiz hurdaya ayırma sürecinde) sistem dışına çıkarırken tanımlı "Devlet Malı" usullerine göre işlem yapardık; bu usulde satışı yoktur. Ama devletin veya kamu kurumlarının talepleri ile X belediyesi veya Y üniversitesi talep ettiği zaman bu uçakları silahtan ve mühimmattan, tehlikeli ve kritik teknoloji ürünlerinden arındırıp hibe olarak verilebilmektedir. O zamanlarda, Eskişehir bir havacılık şehri ama havacılığın kültürel yapılarından birisi olan bir müzesi yok; hani müze diyoruz ama tescilli müze olmasa bile bu araçların bir arada toplandığı insanların gelip onları görebileceği araştırma yapabileceği alan olsun eğilimi hakim olmuştu.. Öyle bir başlangıçtı; 1997 yılında Eskişehir Valiliği'nin Çevre Koruma Vakfı marifetiyle 1'inci Taktik Hava Kuvvet Komutanlığı ve 1'inci Hava İkmal Bakım Merkezi iş birliği ile bu girişim başladı..

Biz, 1'inci Hava İkmal Bakım Merkezi olarak bu uçak hazırlama uçakların sergilenebilir hazırlanması, aktarılması, yerleştirilmesi, tanıtım düzeneklerinin kurulması ve hatta bir uçağın yükseliş anını çağrıştıran bir konumda kaidelenmesi gibi teknik konularda görevliydik; bu işe ilgi duyan arkadaşlarla kendi uzmanlık alanlarında gerekli çalışmaları yapıyorlardı. O sıralarda Eskişehir'deki önemli meslek kuruluşlarından olan T.M.M.O.B. Makine Mühendisleri Odası (MMO) Eskişehir Şubesinde, gelecekte uçak mühendislerinin meslek dayanışma kolunun nüvesini oluşturacak ilk havacılık komisyonu yapılandırılması kararı alındı. İşte ilk komisyonda, 1'inci Hava İkmal Bakım Merkezi'nden ben ve Şenay İdil, Anadolu Üniversitesi'nden Prof. Dr. Hidayet Buğdaycı, TEI'den mesleğimdeki ilk yöneticilerimden Nadir Şen vardı... Komisyon olarak ilk amacımızı, Eskişehir şehrinin havacılık faaliyetlerine başta uçak mühendisliği olmak üzere ilgili mühendislik dallarının katkısını sağlayacağı şeyler yapmaktı; toplantılar, konferanslar gibi entelektüel faaliyetlerden başlayarak…

İlk komisyon toplantısı enteresandır; Hidayet hocaya '' bizim hocamızsınız bu komisyonun başkanlığını yapmanız uygundur" dediğimde "Aman çocuklar benim çok dersim var o kadar uğraşamam" dedi. Sonra, Şenay ile eski yöneticimiz Nadir abiye döndüm "Komisyon Başkanı siz olun!" dedik. Onunda çok işi vardı... En sonunda -Hidayet Ağabeyin önerisi ve ısrarı ile- ben "Gazman" başkan Şenay da "Yazman" üye olmasını kararlaştırdık; ilk faaliyetimiz bu kurulacak havacılık müzesine meslek kültürü boyutunu "3.boyut" olarak kazandıracak, havacılığın kültürel etkinliklerini, amatör havacılık kursları, model uçak, yamaç paraşütçülüğü gibi faaliyetleri ile havacılık ilgisine sahip insanları bir araya getiren bir entelektüel vaha oluşturacak bir yapı kurmayı planladık.

Bunu hazırlıyoruz; amacımız da bu yapıyı hazırlayacağız ve Vali'mize diyeceğiz ki"...MMO meslek örgütündeki havacı mühendisler olarak bu müzeye 3. Boyut kazandırmak istiyoruz; nitelik kazandırmak istiyoruz, 3. Boyut ile ilişkilendirerek uluslararası ilişki de kazandıralım. Ne yapalım dünyanın en iyi hava müzelerinden bir tanesi, ABD Hava Kuvvetlerinin (benim üç yıl sonra görev yapacağım üsteki) Wright Patterson Hava Üssündeki Havacılık Müzesi ile ilişkilendirelim... O sırada oralarda bir büyüğümüz, Yüksel KENAROĞLU da ilgi gösterip destek sağladı; onun vasıtasıyla Amerika'daki o müzenin müdürüne, emekli bir pilot tümgeneraldi, bir mektup yazdım ve bu iki müzenin kardeş müze olmasını teklif ettim. Çok büyük bir memnuniyetle kabul ettiler ve dünyanın malzemesini gönderme kararı aldılar..

Fakat, işte dediğim gibi bu komisyon bu hazırlıkları yapılıyor planlarımızı Vali'ye açıklayacağız... Komisyon bu hummalı çalışmalarından sonra çalışma dosyalarımızı MMO Şubesindeki bir dolaba saklıyoruz. Fakat bizim sakladığımız o dosya daha sonra kişisel menfaat sağlamak isteyen birileri tarafından okunuyormuş demek; haberimiz olmadan bizden önce davranıp bu hazırlık bilgileri Valiye yetiştirilmiş..

Sonun başlangıcı olan bu durumu nasıl öğrendik?

Hayatımda 3 tane amacım vardı, yıllar öncesine dayalı… Bir tanesi sarı bir Volkswagen'im olsundu... 1991 yılında sarı bir Volkswagen kaplumbağamız oldu; o heyecanla Eskişehir'de bir Volkswagen grubu kurulmasına öncülük te ettim. O talihsiz yıl, Volkswagen'liler 29 Ekim günü Eskişehir'e tur yaptık; bayramı kutladık. Bu turun son durağı bu hava Müzesi önü idi..

Vali'miz son durak yapacağımız bu alanda bir kutlama yapma fikrine uygun düzenleme yaptırdılar; TEI yöneticisi Tayfun MUTLU bey de yardımcı oldu, alanda hamburger ve içecek servisi yapılacaktı; biz de VW grubunun son durağı yaptık orayı.. Volkswagen'ler dizilecek ve eğleneceğiz, hem de müzeyi gezip gezdireceğiz...



Eskişehir VW grubunun 29 Ekim Turu Sonrası Hav Müzesi Son Durağı

Şehir turumuzdan sonra Valimiz ile konuşuyoruz; "Can Bey, bu müzeye 3. Boyut kazandırmalıyız!"…

Mesleki faaliyetlerimizde entelektüel çalışmalarımız sırasında kültür ögesine dikkat çekmeye çalıştığım bazı hallerde "3.boyut kazandırma..." kavramı beni çağrıştıran birkaç tanımdan biri; bir diğeri "süreçte yaratıcı tahribat"...

O an Vali'm konuşunca sanki o ben, bende o oldum; "Meslek örgütlenmesinin bir havacılık odaklı mühendislik komisyonu varmış, siz de başkanmışsınız hem de 1'nci Hava İkmal Bakım Merkezi desteklerini içinde de varsınız... Bu müzeye 3'üncü boyut kazandırma için ne yapabilirsiniz..?" sorusu o hazin sonu hazırladı...

Komisyon üyelerine "...istifamı hazırladım; bu şartlarda bu komisyonda görev yapmam!" dedim; onlar da aynı kararı verdiler 4 kişi komisyondan ayrıldık.. Zaman gösterdi ki, o projeler ve uluslararası seviyede başlatılan ilişkiler öylece kalmış.

H.A.: Havacılık odağında sözlü tarih çalışmamızla ilgili görüştüğümüz kişilerin çoğu sizi önerdi; sizi havacılık alanında bu kadar bilinen ve özel kılan şeyler nelerdir? Bu kadar önemli olan şey nedir?

C.E: Demin size okuttuğum veda konuşmasında sanıyorum… Ben dediğim gibi ilkokul 3'ten ayrılma babanın çocuğu tamirci babanın çocuğuyum. Benim tamircilik geleneksel biz 3 nesildir tamirciyiz. Gelenekselliğimiz de saklıdır; her nesil kendi neslinin gündeminde olan ulaştırma araçlarının tamircisi olmuştur. Benim dedem ayakkabı tamircisi, o zaman ayakkabı modaydı; babam araba tamircisi, çünkü o yıllarda araba gözde. Ben tamirciliği bırakmadım, sadece araç değişti; uçak tamircisi oldum.

Söylediğim gibi ben bu mesleğe bu ulusun başarı bursları ile sahip olabildim. Bu aziz milletin kıt kaynakları ile hayat verdiği okullarında mesleğime aday oldum. Bu güzel memlekete bu yüce millete borcum çok; yapacağım daha çok iş var. Bu yüzden yurtdışından fırsatlara kapalı kaldım; gücümün yettiği ölçüde de sürdüreceğim.

Benim inançlarımdan bir tanesi de geleceğin ancak doğru geçmişin kavranarak şekillendirilebileceği; her zaman da söylerim: "Ancak, kavranmış doğru bir geçmiş geleceğin pusulasıdır!"

O yüzden bu mesleki geçmiş merakım...

Diğer bir meslek özelliğim de, öğrendiğimi bir başkasına öğretecek usul ve araçları hazırlamak; bu yönde gerekli eylemlerde bulunarak gelecekte görevimi teslim edeceğim kuşak(lar)ı yetiştirilmesine mütevazı katkılar sağlamak. Araştırırım ve paylaşırım.

Yani, ben bir tarihçi değilim ama tarihçilerin değerli çalışmalarından devamında yaptığım işin öncesini öğreniyorum; öğrendiğimi de yaygın olarak paylaşıyorum.

Benden çok bilen insanlar vardır muhakkak; ama onlar paylaşmayabilir. Sanırım ben paylaştığım için biraz daha biliniyorum; böyle de devam edeceğim.

Sizin gibi, ilgili arkadaşların bu alana girmesi bana mutluluk verir; havacılık konusunda bilimsel bir tarih faaliyeti Eskişehir'in en büyük eksikliğidir, halâ. Anadolu Üniversitesi havacılığın kültürel ve felsefi katmanlarına indi demek; bundan çok mutlu oldum. Umut ederim şansa bağlı bir durum değildir de, geliştirilir ve sürdürülebilirliği sağlanır...

Havacılık hava aracı imal etmek, onu uçurmak, hava trafiğini kontrol etmek, hava aracı bakım, onarım ve tadilatını yapmak değil. Yaşanmış havacılığın doğru ve detaylı tarihini de bilmek, tartışmak ve fikir üretmek gerekir. Havacılığın felsefesi de yapılmalıdır! Bunlara ilgim fazla olunca daha da bilinir hale geliyorum sanırım..

Bu arada son bir şey daha söylemek isterim önce teşekkür ediyorum zaman ayırdınız emek verdiniz; tüm havacılığa emek veren herkes gibi size de minnet borçluyum.

Eskişehir'e söylenecekler var; bunu da o efsane şehre 25 sene hizmet etmiş birisi olarak söylemem hakkını kendimde görüyorum.

Endüstriyel teknoloji Eskişehir'i güzel geliştirmiştir, şehrin meslek ilişkili entelektüel yapısını daha da güzel geliştirmeye devam etmektedir. Ama kültürel yapı???

> ...bu şehirde çeyrek yüz kalıp Türkiye Cumhuriyeti'nde mesleğime ilk sahip olan Selahattin (Reşit) Alan adını, izlerini ve anısını bilmemek; hem de aynı işyerinde çalışmışken... Yani, havacılığın kültürel yapısı bu şehirde yoktur!

Evet, Türk'ün 4 tane özelliği var Eskişehir'de geçerlidir! Akılda kalması gereken biri, "Türk okumaz; okusa da hatırlamaz!"; bu eksiklik Eskişehir'de kaybedilmeli, şehrin daha da yukarı çıkabilmesi için..

Selâhattin (Reşit) Alan adına, izlerine ve anılarında vefa gösterilmeli. Bana göre şehrin havalimanına Selâhattin (Reşit) Alan ismi verilebilir; o olmadı, İnönü Meydanına... Malûm o can, havacılık uğruna o meydanda verildi.. Hadi oda olmadı, Anadolu Üniversitesi'nde havacılık öğretim programlarının uygulandığı yerleşkenin adı Selâhattin (Reşit) Alan olabilir... O da olmadı "Sabiha Gökçen" o ilk havacılık lisesi için çok doğru bir seçim değildi, çünkü İstanbul'da da bir Sabiha Gökçen Havacılık Lisesi var... Yani halen iki tane devlet lisesi aynı adı taşıyor ; Eskişehir'deki liseye yeni yerleşkeye yapıldı, bu lisenin adı veya yerleşkesinin adı Selâhattin (Reşit) Alan olabilir…Yani bir şekilde Selahattin (Reşit) Alanın

Eskişehir'in hayatına girmesi lazım. Anadolu Üniversitesi'nin havacılığın kültürel katmanına daha derin ve yoğun girmesi lazım.

Eskişehir 'de havacılığımızda ilk uçan ve/veya ilk uçuran olmuş havacı kadınımız da çoktur; bugün itibarı ile tespit ettiğim 46 ilk kadın havacımızdan yarıya yakını Eskişehir'de bu unvanını kazanmıştır. Dolayısıyla Eskişehir'de havacı kadınlar konusunda da dikkat çeken girişimler olmalıdır. Bu konudaki eylem önceliği yine üniversiteye düşüyor ve üniversite hem havacı kadınlara hem de Eskişehir'deki havacılık endüstrisinde toplumsal cinsiyet eşitliğini geliştirmeyi sağlayacak bir oluşum, sürdürülebilirliği olan bir oluşum yapılması gerek...

Eskişehir Büyükşehir Belediyesi çok güzel kültürel etkinlikler yapıyor, çok güzel anıt tesisler kazandırıyor ama havacılıkla ilgili olanları çok zayıf. Kent Belleği Müzesi var; en son bana orada bir Selâhattin (Reşit) Alan ilişkilendirilmesi yapılacağını bildirmiş ve bilgi istemişlerdi. Elimdeki her detayı paylaştım; halâ hiçbir gelişme olmadı...

Özetle şehirdeki tüm kültürel etkinliklerin havacılığı kapsaması lazım. Örneğin, THK tesislerinin İnönü'deki (eski Türk Kuşu) Eğitim Merkezi'nin Eskişehir'deki Havacılık Parkı ile birleştirilip yaygın bir hava parkı yapılması ve havacılık kültürü temasının sürekli işlendiği parklar haline getirilmesinin çok büyük faydası olacağını değerlendiriyorum.

H.A: Ben de Arı Can'a yürekten teşekkür ederek konuşmanın bu bölümünü sonlandırdım. Gelecek ay yazımızda da, Arı Can gözünden TUSAŞ Motor Sanayi (TEI) ve ALP Havacılığın kuruluşu ve emekli olduktan sonra havacılık alanına yaptığı Arı Can katkılardan bahsedeceğiz. ..

Sevgiyle Kalın…