



## Dr. Fazıl AYDINMAKİNA ile CAN'CA Söyleşi... "Havacılığın Makinacı Aydını"



**Can EREL**  
Uçak Mühendisi  
[can.ereel@canerel.com.tr](mailto:can.ereel@canerel.com.tr)

Bulgaristan'da sanat okulu öğretimi ile dizel ustası olan Arif beyin oğlunun;

- *Uzun yıllar Türk Havacılık sanayiinde teknoloji mükemmeliyet merkezi olmuş 1'nci Hava İkmal Bakım Merkezi'nde proje mühendisliğinden başlayarak bu merkezdeki en köklü ve hızlı değişim süreçlerini bizzat yöneterek şahit olan patent sahibi mühendis general,*
- *Elemanlarının komutanı olmanın da ötesinde öğreten, kariyer ve hatta yaşam koçu ve doktoralı entelektüel ağabeyi,*
- *Sevgili eşi ile beraber o kutsal ocağı aynı zamanda bir mesleki ve sosyal yaşam enstitüsü haline getiren aile modeli ikonu,*
- *Önce "Kendini sev!" emri ile hazırladığı ve nikâhlarına şahit çocuklarının büyük babalığında da mesleki ve sosyal yollarını aydınlatabilen bir faroz,*

özetle havacılığın makinacı aydını - aydın mühendisi Dr. Fazıl AYDINMAKİNA ile havacılık endüstrisinin temel alanlarından birinde şanslı bir azınlığın yaşayarak şahit olabildiği teknoloji dönüşümü süreci ve dinamikleri üzerine CAN'CA söyleşi...

Tam 15 yıllık beklentim idi bu söyleşi, orijinalini 12 yıl önce kaleme almış ancak teyidi olmayınca masa üstünde bırakmıştım. Fazıl ağabeyden, metni beklemedeki içeriği güncelleyerek "CAN'CA Havacılık Söyleşi" şeklinde youtube kanalında yayınlama önerisi aldığımda mutlu oldum...

...içeriği güncellememiz sonrası, çok uzun bir aradan sonra ilk kez gördüğüm Merkez Orduevi'nde kendisi ile buluştuk; tarifsiz duygularla heyecanlandığım prova sonrası içeriğe son düzenlemeleri de tamamladık; "[CAN'CA Cumhuriyetin Yüzüncü Yıl Dönümü Etkinlikleri](#)" kapsamında belki de son faaliyetim olacaktı...

Fazıl ağabeyin konuşmalarında geçen yüksek lisans tez çalışmasında bir patent çıkmış olabileceği düşüncesi aklıma takılmıştı; o gece görüşme ve araştırmalarım oldu ve sonunda 60 yıllık giz ve özlem sonunda patenti bulmuştum; müjdem ile sahibine sundum.

Ertesi gün, sevgili Mustafa ERTAN'ın, bu program için adeta bir stüdyoya çevirdiği InterElektro Ofisinde kahvesi ve çayı ile öğretici ve bir o kadar da keyifli söyleşiyi yaptık, filmler kopyalandı ve olabildiğince "CAN'CA Havacılık Söyleşi" standartlarına bağlı kalarak ilk kez [söyleşi filmini](#) kurgulayarak yayınladım; o söyleşinin iskeletini oluşturan 12 yıllık söyleşinin aslına sadık kalarak güncel içeriğini de bu makale ile sunuyorum; keyifli seyirler ve okumalar dileğimle...

*Bana farklı bir heyecan ve gurur veren bu havacılık söyleşi için bu program için ofisini adeta bir stüdyoya çeviren ve şahsi donanım setleri ile çekimleri yapan meslektaşım sevgili Mustafa ERTAN'a Can-ı gönülden teşekkürlerimle...*



**Can EREL (CE):** İlk Fabrika Müdürüm ve hayat boyu ağabeyim olarak öncelikle ailenizi ve ilk çocukluk yıllarınızı öğrenmek isterim; özetler misiniz?

**Fazıl AYDINMAKİNA (FA):** İkinci Dünya Harbi sırasında Hitler Bulgaristan'ı işgal etmiş ve Ortadoğu veya Rusya üzerinde hedef belirleme aşamasında idi...

Bulgaristan'da sanat okulundan diesel kısmını bitiren babam Arif bey, Nisan 1942 içinde Türk sınırına gelince Soyadı Kanunu gereği soyadı alması gerektiği belirtilir.

Arif bey, diesel ustası mesleğini hatırlatarak iş bulmak ve geçimini sağlamaya destek olması açısından "Makinacı" soyadını ister ama sonunda "Aydınmakınacı" olması konusunda anlaşılır; ancak soyad kaydedilirken uzun bulununca "Aydınmakina" haline dönüşür.

Ailem ilk olarak Eskişehir Dekovilbaşı'na yerleşir; babam iş bulmak için Köprübaşı'ndaki eskici ve amele pazarında, (şimdiki Eskişehir Teknik Üniversitesi 2 Eylül Yerleşkesinde konuşlu Eskişehir Hasan Polatkan Havalimanı pisti etrafında o zamanlar yapılan üç tarafı kapalı, arkasında tepe olan) Uçaksavar Bataryalarının yapım işini alan bir İngiliz şirketinin teknik resim bilen eleman arayışına aday olur ve işe başlar.

O sırada, Eskişehir ve Kayseri Hava İkmal Bakım Merkezleri için Skoda şirketinden getirilen, Rusça teknik dokümanlara sahip 360 KW'lık elektrik jeneratörünü kurulması için 7 mühendis gelecektir. Kurulumda tercüman ihtiyacı vardır; mesleki ve Rusça bilgisi ile iş müracaatında bulunur ve çalışmaya başlar. Önce gelen ekibin tercümanı olarak işe başladı sonra da kurulan Dizel Jeneratör Atölyesinde Vardiya Şefi oldu. (Bu sürede hafta sonları babamla fabrikaya da gitmiştim)

Babam, 1945 yılında istifa ederek Dekovilbaşı'nda Yeşilova Gazozu imal etmeye başladı.

Ben de Eskişehir, Muttallıp Caddesi üzerindeki Necati Bey İlkokulu'nda okudum.

**CE:** O yıllarınızı anarken bahsedersiniz; Türk Hava Kuvvetlerine diyet borcu kabul ettiğiniz "Penisilin" konusu neydi?

**FA:.** İlkokul ikinci sınıfta iken gazoz fabrikasının önünde düşüp dişimi incittim. Bir süre sonra dişim apse oldu; uzun süre çare bulunamayan diş apsemi Hava Hastanesi doktorunun hava aracı kazalarında yararlananlara yönelik ABD'den getirilen penisilin kullanarak tedavi etti.

Mesleki kariyerimi hep Hava Kuvvetlerinin bu penisilinine diyet olduğunu düşündüm...





...pilotaj sağlık muayenelerinde göz nedeni ile elendim; hava yer sınıfında görev yapacaktım, İstihkamcı olmaya karar verdim.

#### Sınıf Okulu

İstihkam Okulu öğretim programında ABD Silahlı Kuvvetleri İstihkam Okulları ve ilgili üniversitelerindeki öğretim programlarının derlenmesi ile oluşturulan modüler bir öğretim programı uygulanıyor, "Slide Ruler" de kullanıyordu. Bu yapı ve işleyişten gelecekte çok yararlanacaktım.

İstihkam Okulu'nu da 1958 yılında birincilikle bitirdim.

#### Mühendislik Lisans Öğrenimi

ABD'ye mühendis olarak yetiştirilmek üzere gönderilecek elemanların seçileceği imtihana girip kazandım ve Makina Mühendisliği öğrenimi almak üzere Michigan Üniversitesi'ne gittim. Zamanın ekonomik gücünün taşıyıcı lokomotifini otomotiv ve denizcilik endüstrileri iş gücünün önemli bir kısmının kaynağı ve ilgili projelerin çözüm merkezi olan bu gözde üniversitede, %5 kısmı yabancı uyruklu olan, yaklaşık 29500 öğrenci vardı.

İstihkam Okulu öğretim programımız ve kullandığımız "Slide Ruler" Michigan Üniversitesi'ndeki programıma oryantasyonuma ve ders başarıma büyük etkisi oldu.

Michigan Üniversitesi Makine Fakültesi'nde öğrenim görmeme rağmen seçimli derslerin çoğunu uçak mühendisliğinden aldım; o nedenle kendimi yarı uçak mühendisi kabul ederim.

Michigan Üniversitesi Makine Fakültesinde oldukça parlak bir akademik dönem geçirdim. Bu süreçte,

- Makine Mühendislik öğrencilerinin,
  - İlk %11 içindekilerin olduğu, **ΠΤΣ** - Pi Tau Sigma,
  - İlk %3 içindekilerin olduğu, **ΤΒΠ** - Tau Beta Pi, listelerine girdim.
- Ayrıca, üniversitenin ikinci sınıfında ilk %0,2 içindekilerin olduğu **ΛΠΗ** - Lambda Pi Eta - Convocation Honorary listesindeki iki Türk öğrenciden biri idim. (Diğeri Emin idi).

Lambda Pi Eta listesindeki öğrenciler ve aileleri ile 13 Mayıs 1960 günü düzenlenen törene biz de Askeri Ateşe ile katıldık; onur konuğu konuşmacı olarak katılan Arnold Joseph TOYNBEE ile el sıkıştım ve Türk olduğumu öğrenince (bir ATATÜRK aşığı olarak) bana "ATATÜRK'ün Çocuğ" diye hitap etti.,

Sosyal yönden de aktif bir öğrencilik hayatım oldu Michigan Üniversitesi'nde; burada,

- Türk Talebe Derneği Başkanlığı,
- Ecnebi Talebe Federasyon Başkanlığı, görevlerini de yaptım.

Lisans öğrenimi, 1962 yılında tamamladım.



## Mühendislik Yüksek Lisans Öğrenimi

Aynı yıl Michigan Üniversitesi'nde lisans üstü öğrenime başladım.

Bu dönem, ABD ve Rusya'nın uzaya gitme çabasının en yoğun yaşandığı yıllar olması nedeni ile lisansüstü tezlerde uzay yoğunluğu / önceliği vardı.

Benim tez konum da ABD'nin göndereceği uzay araçlarının enerji ihtiyacını küçük bir nükleer reaktör ile karşılanabilirliği konusunda devlet destekli projenin bir parçası olarak belirlendi.

Bu proje yarıştırmalı olarak aynı zamanda Penn Üniversitesine de verilmişti.

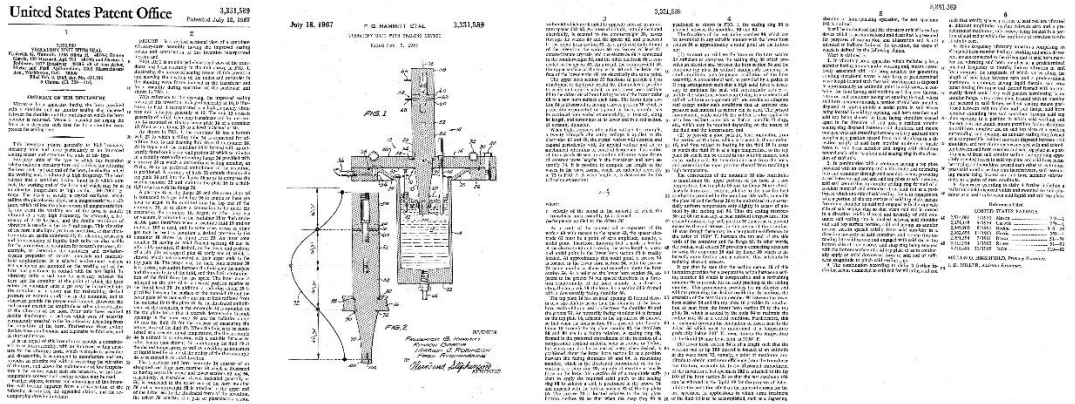
Benim çalışmamın sonunda verilen malzemelerin kaviteye dirençli olmadığı ve bu nedenle kullanımının uygun olmadığına dair rapor sundum. Penn Üniversite'sinde de benzer sonuç alınmıştı.

Bu çalışmalarda elde edilen sonuçlar ile,

- Uydu enerji kaynağı için güneş enerjisine yönelindi ve
- Süper alaşımlar konusunda çalışmalar hızlandı.

Ancak, 10-15 yıl kadar önce uyduların ihtiyacı olan enerjinin nükleer bir reaktörle karşılanması için yeni malzemeler denendiğini duymuştum; ayrıntısını ve güncel durumunu bilemiyorum.

Bu tez çalışması ile entelektüel mülkiyet hakkını kavramına da aşına oldum, çünkü yaptığım çalışmanın patent gerektirdiği için 450 dolarlık bir başvuruyu da üstlenmek zorunda kaldım. Yıllardır o patentin ayrıntılarını arıyordum ki, bu söyleşinin hazırlıkları sırasında sen buldun ve bir müjde olarak ilettin:



Pat# US-3331589-A Vibratory Unit with Seal (1967-07-18)

## Endüstriyel Staj

Hava Harp Okulu mezuniyetleri sonrası, mühendislik öğrenimi için seçilerek yurtdışında giden subaylar, lisans ve yüksek lisans öğrenimi sonrası ABD'deki şirketlerde "Endüstriyel Staj" yapıyorlardı.

Hava Kuvvetlerinden gelen subaylar için öyle olmadı; ben ve benim gibi diğer arkadaşlarım Hava Kuvvetlerinin (OC-ALC, AA-ALC, SC-ALC gibi) lojistik merkezlerindeki bakım süreçlerinde çalışmak üzere görevlendirildiler.

(Bu farklı uygulamanın, Kıbrıs'taki gelişmeler nedeni ile Türkiye'nin girişimlerine karşı hükümetimize verilen Johnson Mektubu'nun ve özellikle de ABD kaynaklı NATO destekli hava silah sistemi kullanan Hava Kuvvetleri etkisi olduğunu düşünüyorum. Tabii bu uygulamanın bazı arkadaşlarımızdaki etkisi farklı oldu; Amerikalı kadınlarla evlenerek Hava Kuvvetlerinden ayrılığ orada yerleştiler...)

Michigan Üniversitesi'nde 1964 yılında yüksek lisans derecesi aldıktan sonra Endüstriyel Staj için (İkinci dünya savaşı sırasında C-47 uçaklarının seri üretimlerinin





yapılmış olan, o sırada da B-52 Bombardıman uçaklarının ve motorlarının Fabrika Seviyesi Bakımlarından sorumlu) Oklahoma Air Logistic Center'a (OC-ALC) gönderildim. Bu hangar, 1800 m uzunluğu ve 900 m genişliği ile, havacılığın efsane tesislerinden biri idi..

Staj çalışmalarımın yoğunlaştığı Motor Bölümü (Propulsion Department), ABD'de uçak motorlarının depo (fabrika) seviyesi bakımı yapılan en ileri teknolojilere sahip en büyük teknoloji merkezi idi.



Burada "Value Engineering & Cost Reduction" programlarında görev aldım. Hatta B-52 uçaklarının bir sistem elemanında yaptığımız çalışma sonuçlarının 70 bin dolarlık bir tasarruf getireceği anlaşılınca %2 kısmını ödül etmek de istediler. Bunun için yazışmalar oldu... Bu çalışmam yanlış değerlendirilince bir normal dönüş zamanımın birkaç hafta öncesinde Türkiye'ye döndüm.

**CE:** Türkiye'ye dönüşünüz sonrası, projelere uyum sağlama ve ambargo dönemi süreci nasıl gelişti?

**FA:** Mühendislik öğrenimimi tamamlayarak Türkiye'ye döndüğümde üsteğmendim; Hava Kuvvetleri Komutanının emri ile Eskişehir Hava İkmal Bakım Merkezi'ndeki "Jet Motor Projesi" ekibinde mühendisi olarak göreve başladım...

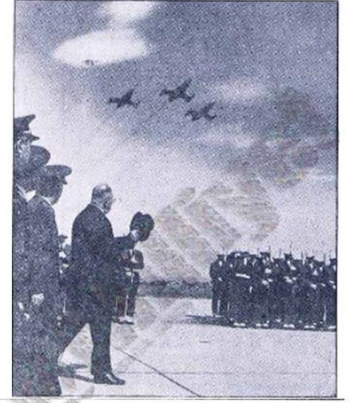
Bu proje ile ilgili her hafta, Hava Kuvvetleri Komutanlığı ve JUSMMAT (Joint US Military Mission for Aid to Turkey - Türkiye'ye Yardım için Ortak ABD Askeri Kurulu) arasındaki haftalık toplantılar yapılıyor ve ben de katılıyordum.

General Charles de GAULLE 1966 yılında "Fransa'nın bağımsız bir savunma politikası olması gerektiği" düşüncesiyle, ülkesini NATO'nun askeri kanadından geri çekti. Avrupa'daki NATO hava gücünün motorları Fransa'da FSB yapılıyordu; bu durumda Fransa tarafından NATO'ya devredilecek ilgili takım ve teçhizatın Türk Hava Kuvvetlerine devredilmesi konusunda düşüncemi, "Jet Motor Projesi" toplantısı sırasında JUSMMAT komutanı General LOWE ile paylaştım.

Meğer, NATO mevzuatı da çekilen ülkenin deklere ettiği fazla teçhizatı ilk talep eden üye ülkeye devredilmesine yönelikmiş... Böylece jet motor revizyonunda kullanılacak ilk teçhizatı NATO askeri kanadından ayrılışı sonrası Fransa'dan temin edilmiş olacaktı...

Kabul gören düşüncem Fransa'ya aktarılır ve konu görüşmelerin yapılması için benim de bulunduğum bir JUSMMAT heyeti Paris'e gönderildi, sonuçta de GAULLE oany verdi, 9 uçak ile takım ve teçhizatlar bize aktarıldı.

Jet Revizyon Atölyelerini kurularak Cumhurbaşkanı, Genel Kurmay Başkanı ve Kuvvet Komutanları teşekkürleri ile 1 Haziran 1967 tarihinde yapılan tören ile açıldı.



#### HAVA KUVVETLERİ GÜNÜ KUTLANDI

Türk Hava Kuvvetlerinin 56 nci kuruluş yıldönümü gün kutlanmıştır. Hava Kuvvetleri Komutanı Orgeneral İsmail Tansuğ başkanlığındaki bir heyet sabah Anıt Kabir'i ziyaret ederek saygı duruşu yapmıştır. Türkiye Hava Kuvvetlerinin yüksek rütbeli ühâdini İsmail Tansuğ ve Hava Kuvvetleri İnançlılığı de katılmıştır. Daha sonra Eskişehir'de bir törene katılmıştır. Cumhurbaşkan

ın Sayın Eskişehir'de «Jet motor revizyon tesisi» hizmet açmış, buna jeflerle gösterisi ve özel resmi törenlerle Eskişehir'deki törene Cumhurbaşkanı ile birlikte Genel Kurmay Başkanı Cemal Yılmaz, Meclis Başkanı Ferihsun Bozbeğül, Devlet Bakanı Hüsnü Özlü ve Hava Kuvvetleri Komutanı Orgeneral Retik Yılmaz da katılmıştır.

*Törene katılan konuklar arasındaki Amerikalı bir albay ile sohbetimde jet motor revizyonu teçhizatı fonunda 183 bin dolarlık bir bütçe olduğunu ama bu ihtiyaç Fransa'dan çekilen NATO teçhizatı ile karşılanınca bu bütçenin kalmış olduğunu öğrendim. Ben de projedeki bremze (Test Cell) eksikliğini belirterek, kalan bütçenin bu ihtiyacı karşılanmasında kullanılmasını önerdim.*

*Sonuçta bina ve susturucu projelerinin Eskişehir imkanları ile yapılması ile bu mali kaynağın bremze teçhizatının karşılanmasında kullanılması konusunda anlaştık.*

*Bir projeyi bitirdiğimiz gün yeni biri başlamış oldu: Jet Motor Bremze Projesi; başlı başına ayrı bir hikayedir.*

*Yıllar geçiyor, Jet Revizyon Ekibi çalışıyordu...*

*Yaşasın Ambargo*

*Ambargo öncesi iki kişilik ekiple ABD'ye gittik; talep ettiğimiz her konu ve çalışma gösteriliyordu ama ambargo kokusu hissediyorduk. Sanki meşhur "Last Supper" tablosundaki durum yaşıyorduk...*

*Dönüş yolunda Hollanda'daki bir Amerikan şirketi (sanırım AAR) uzmanı, "Belki yakında ambargoya tabi olacaksınız; ABD size malzeme vermez ama Hollanda'dan alabilirsiniz" dedi.*

*Hollanda'da aksesuar (komponent) test tezgâhı yapan bir şirketi de ziyaret ettik: Verolme Elektra...*

*Tam o sırada ABD ambargo uygulamaya başladı; malzeme gelmiyor!.*

*Bu şirket bize mühendislik konusunda kendi ekiplerimizi oluşturup içlerinde İngiliz uzmanların da olduğu yabancı uzmanlarla birleşerek iş yapma fırsatı verdi...*

*Yani, o dönemde Hollanda bize güzel bir teknoloji desteği sağladı; az yatırım maliyeti ile çok amaçlı tezgâhlar sayesinde çok iş yapabilme yeteneği kazandık, kıymetli arkadaşlarımızın da destekleri ile... Hep o çalışmalara patentler alabilmiş olsaydık diye hayıflanırım...*

*Bu sefer "ne yapacağız?" çaresizliği ile doğal Ar-Ge faaliyeti gelişti...*

*Ve o noktada çok pahalıya da mal olsa çok şey öğrendik; o yüzden "Yaşasın Ambargo" diyorum.*

*Ambargo, komutan(lar)a mühendisleri dinleme fırsatı verdi; mühendis takdir edildi.*

*Kendi uçağımızı yapalım gayretinin de etkisi ile Re-Mo (Re-Organization & Modernization) projeleri başladı.*



*Sonra, Washington Hava İkmal Ateşeliği görevime 1978 yılında tayin oldum; o birkaç yıl uzun süredir ihmal ettiğim aileme nispeten daha fazla vakit ayırdığım yıllardı; çocuklarım orada eğitime başladılar.*

**CE:** Türkiye’de 1980’li yılların ortasında başlayan “Muharip Uçak” üretimi... Bu süreçte, Fabrika Müdürü idiniz; yaşadığınız gelişmeler ve şahit olduğunuz ilginç olaylardan bahsedermisiniz?

**FA:** Türk muharip uçak projesi çalışmaları başladıktan bir süre sonra Eskişehir Hava İkmal Bakım Merkezi mühendisleri de -gecikmeli olarak da olsa- katıldı; uçak seçimi konusunda birtakım sualler hazırlandı.

*Ardından, yurtdışında incelemelerde bulunacak Türk ekibinde de vardık. Başından beri uçak motorundaki parçaların hepsini Türkiye’de imal etmeyi hayal eden ekip üyelerimle katıldım.*



*Bu aşamada, Genelkurmay ve Hv.K.K.İği da bizlerin bu hayalinin gerçekleşmesine destek verince.*

*“Projede tüm motor parçalarının da imal edilmesine olanak tanıyan bir teknoloji transferinin yapılması hedeflenmektedir; bu şartlara göre teklif verilmesi beklenilmektedir”*

*tespiti ilgili taraflara iletilmiştir.*

*Daha sonra General Electric de F110 motorunu F-16 programına uyumlu halde yetiştirince ülkeye dönüşte Ankara’da üç ay boyunca P&W ve GE taraflarından alınan teklifler ve güncellemeleri üzerinde çalıştık.*

*General Electric’e yeni motor olmasının getirdiği risk ve maliyetleri kabul ederek kaynak ve makinalama ağırlıklı parçaları ağırlıklı üretim paketi sorumluluğunun da Türkiye’de olmasını teklifleri içine eklenmelerini beklediğimiz kendilerine iletildi.*

*O gün yapılan mücadelede imal hakkı alınan parçaların bugün bile dünyadaki tek üreticisi olan TEI yapısı örülüyordu.*

*Bu süreçte paylaşmam gereken önemli bir ayrıntı var:*

*Suudi Arabistan Prensi Fahd Bin Abdülaziz Ziyareti ve Muharip Uçak Projesi*

*“Kendi uçağını kendin yap” felsefesi 1970’lerde başladı, Denizciler de 1960’lı yılların rotalarında “Kendi gemini kendin yap!” demişlerdi.*

*Türkiye muharip uçak projesini 1983 yılında ele alabildi; Turgut ÖZAL Başbakan Yardımcısı olduğu dönem; Suudi Arabistan ile savunma sanayi alanında işbirliğini geliştirilmesine çalışıyor...*

*Bu kapsamda, Suudi Arabistan Prensi Fahd Bin Abdülaziz’in bir ziyaretinde 22 dakikalığına 1’nci Hava İkmal Bakım Merkezi’ne konuk edileceği öğrenilmiş ve komutan tur rehberliğini benim yapmamı istemişti...*

*Kullanılacak Mercedes aracı Diyanet İşleri’nden ödünç aldık. Plan yaptık, İmalat, Aksesuar, Jet Revizyon ve Uçak Atölyeleri sırası ile turu yapacaktık.*



*Prens Fahd Bin Abdülaziz kapı bir adam; heybetli ve altın sırmalı bir elbisesi var. Uçak Atölyelerinin 10 numaralı hangarı kapısı önünde çıkarken sordu:  
"Yabancı uzmanlar nerede?"*

*Kendisine*

*"Burada yabancı olarak bir tek ağırlıklı olarak lojistik sahada görev yapan şirketi tarafından finanse edilen General Electric elemanı var; tüm elemanlarımız Türk mühendis ve teknisyenlerden oluşmaktadır."*

*diye cevap verdim...*

*Prens Fahd Bin Abdülaziz yeniden sordu*

*"Burada yabancı uzman yok mu?"*

*Cevabımı*

*"Yoktur!"*

*diye tekrarladım.*

*Koca cüssesi ve açık renk gösterişli elbisesi içinde Fahd Bin Abdülaziz ellerini hava açarak  
"Tanrım sana minnettirim! Müslümanların teknik konu üzerinde hiçbir şeye muktedir olmadıklarını inanmaya yüz tuttuğum bir dönemde beni bu dost ülkeye getirdin.*

*Bu bu ülkede bu güzide mühendislerin yabancılara gerek duymadan dünyanın en teknolojik olan uçak ve uçak motor sistemleri üzerinde hakimiyetini bana gösterdin...*

*Müslümanlara karşı güvenim arttı. Minnettirim!"*

*dedi.*

*Film çekimi yapan TSK kameramanları dahil herkes donmuştu...*

*Tur o kadar etkili oldu ki, ÖZAL üç hafta sonra yeniden geleceğini belirterek konuğu ile ayrıldı.*

*ÖZAL belirttiği sürede beş bakanı ve bir orgeneral ile beraber geldi Eskişehir Hava İkmal Bakım Merkezi'ne ve komutan Tümgeneral Selahattin KAVUŞTU'dan yanındakileri kendisi rehberlik ederek gezdirme iznini istedi. Prens Fahd Bin Abdülaziz'e bizzat verdiğim rehberliği nerede ise birebir vererek önceki turu yineleni; oysa bir kez dinlemişti. Çok etkilendim!*

*ÖZAL, tur sonunda Komutanlığın bahçesindeki çardakta çaylarını içerken beraberindekilere;*

*"Bir sistemin kurulması için devletin alt yapıya ihtiyacı vardır; bu müessesese 1926 yılından buyana var olan bir müessesedir; o burada mevcuttur.*

*Teknolojik uygulamalara ihtiyaç vardır; burada bu teknolojiler en güncel bir şekilde uygulanmıyor olabilir; ama temel anlamda bu teknolojiler, deneyim ve bilgi birikimi burada mevcuttur.*

*İnsan ve beyin gücüne ihtiyaç vardır; burada gayet güzide elemanlar vardır.*

*Tabii bu arada yeni sistemler için uygulama paketlerine de ihtiyaç vardır."*

*diye devam ediyordu ki, heyetteki Orgeneral TOROSLU (MGK GenSek),*

*"Sayın Başbakan Yardımcısı burada durunuz; ne diyeceğinizi ve nereye geleceğinizi anladım.*



*Bu ülke, uçak fabrikasının Ankara'da kurulmasına karar vermiştir.*

*Siz buradaki tesislere sahip çıkmak için konuşuyorsunuz; buna müsaade edemem. Çayı başka yerde içelim"*

*diye teklif edince ÖZAL ve heyet ayrıldı..*

*Konukların Komutan Kamelyası gölgesindeki vedasında içilemeyen o çay Ankara'da bir uçak fabrikası ve Eskişehir'de bir motor fabrikasına sebep olacaktı. O gün TAI ve TEI tohumu toprağa düşmesi sürecinin başlangıcı oldu!*



*Bu durumda, ayrı vakıf şirketleri olarak 1984 yılında uçak fabrikasının Ankara'da 1985 yılında motor fabrikasının Eskişehir'de kurulması kararı hayata geçti.*

**CE:** Eskişehir'de Türk Silahlı Kuvvetleri haricinde akademik, endüstriyel ve sosyal yaşama yönelik liderliğinizdeki ekiple yapılan katkılar nelerdir?

**FA:** Eskişehir Hava İkmal Bakım Merkezi 1980'li yılların başında kendini uçak ve motorunun imalatı için hazırlamıştı ama sonunda uçak TAI'nin ve motor TEI'nin oldu ama çalışma kültürümüz kabuk değiştirmişti.

*Uçak, motor ve aksesuarların depo seviyesi bakımlarında nicelik geliştirirken niteliği de öne çıkarmaya başladık...*



*Hava Kuvvetleri lojistiğinde 1980'li yılların sonunda hayata geçen "Silah Sistem Sorumluluğu - SSS" konsepti ve bu kapsamda "Teknik Yönetim Sistemi - TYS" ve "Teknolojik Onarım Merkezi - TOM" kurulması ile lojistik yönetimde sorumluluk devri ve teknoloji ailesi tabanlı faaliyet ayrımı belki de endüstriyel bir devrimdir ulusal havacılığımızda...*

*Bu güçlü düşünsel dönüşüm ve uygulama yapısı ile bizzat senin yönettiğin proje grupları ile Türk Hava Kuvvetleri F110 motoru gibi zamanın en gelişmiş motoru ve bu motoru kontrol ve aksesuarlarının depo seviyesi bakım yeteneklerinin yurtiçinde kazanılmasını ABD ile nerede ise eş zamanlı gerçekleştirmiş; ortaya konulan teknolojik ve mühendislik çözümler motor üreticilerinden kabul görmüştür.*



*Ulaşılan teknoloji uygulama kültürü ile,*

- *Bilgisayar destekli üretim yönetim sistemi olan "Fabrika Yönetim Geliştirme Sistemi – FYGS" oluşturulması ve kullanılması,*
- *Kalite Yönetim Sistemin oluşturulması,*
- *Uçuş Emniyeti Güvencesinin sağlanması,*

*gibi gelişmiş yönetsel uygulamaları teknolojimizle beraber geliştiriyor; düşünsel seviyede teknolojik faaliyetlere de girişiyorduk.*



*Bu arada,*

- *MPM Yılın İşvereni (1992 ve sonrasında sanırım 1995 yılında da oldu)*
- *Eskişehir Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Meslek Yüksekokulu oluşumunu ve gelişimi*
- *Eskişehir Jet Motor Anadolu Lisesi*
- *Teknoloji izleyiciliğinden teknoloji kestirimciliğine yönelme ve sorumluluğuna verilen Türk Hava Kuvvetleri envanterindeki silah sistemlerinin tüm bakım-onarım ihtiyaçlarını karşılayan ve teknoloji yönetimini yapan bir organizasyon konularını ilave etmeliyim.*

*Özetle, 1990'lı yılların başında 1'nci Hava İkmal Bakım Merkezi Komutanı olarak her gün 20.000 adet sorunum olduğunu düşünüyordum*

**CE:** *Eskişehir'de 20 bin sorununuz varken bir anda Kayseri'ye tayin olup 2'nci Hava İkmal Bakım Merkezi Komutanı oldunuz; oradaki meslektaşlarımızın kaderini değiştirip onlara da yepyeni ufuklar açtınız... Kayseri'deki mesleki ve sosyal faaliyetlerinizden bahseder misiniz?*

**FA:** *Kayseri Hava İkmal Bakım Merkezi'ne gitmem güzel oldu; benim içinde ailem için de...*

*Kültür farkını, yaşam farkını görme şansım oldu.*

*İdrak edelim ki, yeni kuruluş içindeki problemleri birden başlayarak çoklu hale getirmek sizin beceriniz ve yönetim gücünüz; sizin ekipleşmenizle ilgilidir.*

*Kayseri gibi birbirine çok daha tutkun bir camiada ise o hakikaten güç elde edilebilir. Ekip kurarak, ekiplerle kucaklaşarak, ekipleri yönlendirerek yapılabilecek olan bir olaydı...*



*Eskişehir’de bıraktığımız “Center of Excellence” olayını orda da yeşertmek ve yaşatmak istedik; büyük ölçüde başarılı da olduk...*

*Dünya ordular arası paraşüt şampiyonası organizasyonu bu anlayışla yaptık ve başardık...*

*Kayseri’deki Erciyes Üniversiteleri Sivil Havacılık Meslek Yüksekokulunun oluşumu ve gelişimini destekledik...*

*Kayseri Hava İkmal Bakım Merkezi’ne staja gelen her öğrenciye bir problem verip bir ayda çözmelerinin talep edildiği bir sistem oluşturduk. Stajyere destek olacak ustabaşı tahsis edildi, bilgisayar ve takdim (sunum) dersleri verildi. Çalışma sonuç sunumlarını hocaları dinledik...*



*Kendisini sevenin eşini ve çocuklarını seveceğini, komşunu seveceğini, fabrikasını ve ülkesini seveceğini ve böyle bir ülke sevgisi ile dünyayı fethedebileceğini düşünüyordum: herkese kendisini sevmeyi emrettim!*

*Endüstriyel faaliyetlerin çevresel sonuçları dikkate alınınca daha fazla değer kazanacağını düşünüyordum; arkadaşarımla çevre yönetim sistemleri oluşturduk, 33 bin ağaç diktik; bunların 16 bin tanesinin 10 yıl sonraki ziyaretimde boyumuzu geçtiğini biliyorum; şimdiki halini meraklıyım.*

*Aile ve toplumsal bütünlüğün sorunların paylaşılmasına sebep olacağını ve dayanma gücünü ve cesaretini artırarak büyük imkân sağlayacağını düşünüyordum; çalışma arkadaşarımla eşleri arasında da dayanışmayı özendirdim.*

*Kayseri de torunlar ordusu kurdum; o zaman torunumuz yoktu 86 torunum Kayseri’de oldu.*

**CE:** Hava Kuvvetlerinden emekliliğiniz sonrası yine ulusal havacılık ve savunma sanayi için emek verdiniz; nasıl bir süreçti?

**FA:** Türk Hava Kuvvetlerinden 1996 yılında emekli olarak yeni hayatıma başladım; yaptıklarımı,

*1997 – 1998 THK, NAC6 Zirai İlaçlama Uçak İmalatı Proje Yöneticisi*

*1997 – 2000 Savronik Yönetim Kurulu Üyesi, Eskişehir*

*1998 – 2001 Havelsan Yönetim Kurulu Üyesi, Ankara*

*1999 – 2001 İşbir Jeneratör Genel Müdürü, Balıkesir*

*2002 – 2006 ODTÜ METUtech Yönetim Kurulu Üyesi, Ankara*

*2006 – 2016 ATAP AŞ Genel Müdür, Eskişehir*

*şeklinde listeleyebilirim...*

*Ve tabii, sonunda Eskişehir Osmangazi Üniversitesi’nde Metalurji Ana Bilim Dalı’nda bilimsel doktora çalışmamı 2014 yılında tamamladım.*

*Şimdilerde yetiştirdiğimiz ve hatta onların yetiştirdikleri meslektaşlarımızın faaliyetlerini mutluluk ve gururla izliyoruz.*

*Unutmayın yarınlar sizin; bunu sizlere emanet ediyoruz, nöbet başlamıştır.*



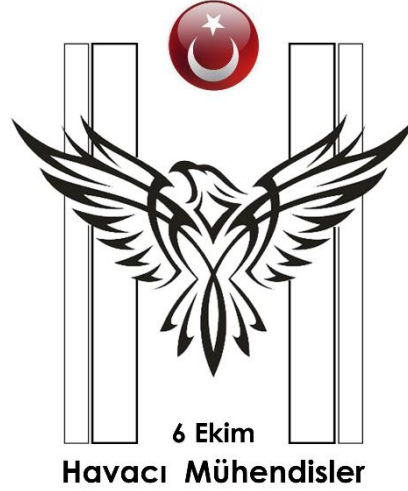
**CE:** Ayırdığınız zamana, samimi ve öğretici cevaplarınıza ve öğretenim olarak verdiğiniz emeğe teşekkür ediyor...



... şahsınızda tüm öğretenlerimi saygı ve minnetle anıyorum sayın Komutanım, sevgili ağabeyim.



**Semper Fidelis! | Vefa, Her Zaman!**



- **Yaşasın Türk Tayyareciliği!**
- **Yaşasın Cumhuriyet!**