

# SoloTÜRK

Kurucusundan, Kuruluşundan...

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



Türk havacılığı ve Türk Hava Kuvvetleri için F-16 uçağı, bir silah sistemi olmanın çok ötesinde, farklı bir konuma ve etkilere sahiptir.

F-16 uçağı ile,

- Türk Hava Kuvvetleri'nde -geçmişte askeri yardımlarla alınan hizmet dışı kalanlara nazaran karşılaştırmayacak seviyede yeni ve yetenekli- modern bir silah sistemi envantere girerek ülkenin doğrudan ve dolaylı hava operasyonu, hava gücü ve bu gücün caydırıcılığı, daha önce olmadığı kadar, yüksek seviyede gelişmiştir.



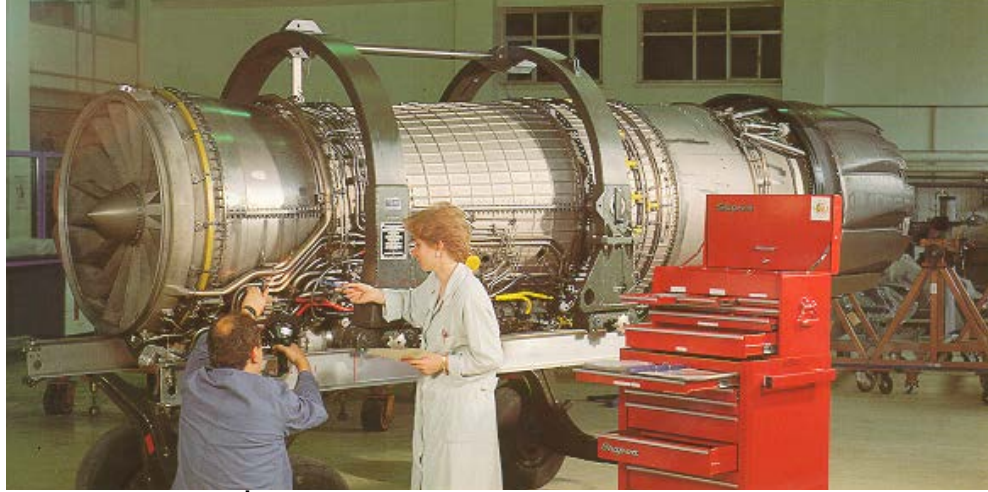
F-16 Blok30 ©www.tayyareci.com

- Türkiye'de –teknoloji transferi seviyesinde de olsa- askeri havacılık endüstrisi alt yapısı kurulması olanağı sağlanmış ve bu alt yapı üzerinde küresel pazara yönelik ürünler de üretilmeye başlanmıştır.



- Türk Hava Kuvvetleri ve Türk savunma sanayi içinde görev yapan personelin mesleki ve entelektüel bilgisi ve becerisi hızla gelişerek küresel eşiğin ötesine geçmiştir.
- Hava Kuvvetleri ve Türk savunma sanayi içinde görev yapan personelin mesleki ve entelektüel bilgisi ve becerisi hızla gelişerek küresel eşiğin ötesine geçmiş ve bu etki zaman içinde yan ürünlere, komşu/ilişkili alanlara sıçramıştır.
- Küresel bilimsel, endüstriyel ve mesleki platformalarda Türk'ün konumu gelişmiş, sayısı ve seviyesi artmıştır.
- Zamanın en yüksek teknolojilerine sahip turbofan uçak motorları bakımı, motor yapısal parçalarının onarımı ve imalatında küresel pazar gelişmeleri ile uyumlu kabiliyetlere sahip olunmuş ve küresel pazara yönelik olarak ortaya konulan özgün iş modelleri ile motor tasarımına ve entelektüel mülkiyet sahibi ülkeye bu motroların bakımı teklifi yapılacağı seviyeye ulaşılmıştır.

...yaklaşık 35 yıl önce üzerinde çalışmaya başladığımızda sahip olduğu gelişmişlik düzeyi ve detayı ile beraber çalıştığımız meslektaşlarımızla bizi heyecan içinde bırakan bu motorun ve aksesuarlarının yurtiçi bakım, onarım ve yenileme kabiliyetlerinin kazanılması süreci ve ardından gelen çeyrek yüzyılda bu başarının etkilediği sonuçlarına,



1.HİBM F110-GE-100 300 TAC ENSIP Uygulamaları ©CE

- *"F-16 Uçağı F110 Motoru Yakıt Kontrol & Aksesuarlarının Yurtiçi Fabrika Seviyesi Bakım Kabiliyeti Kazanımı & Yakıt Çiftliği Kavramı İlk Uygulaması"*
- *"F-16 Uçağı F110 Motoru Yurtiçi Fabrika Seviyesi Bakım Kabiliyeti Kazanımı Odağında Pençe Projesi"*

makalelerimde değinmiştim.

Dünyanın en fazla ilgi gören askeri savaş uçaklarından biri olarak F-16 uçağının, havacılık farkındalığı ve ülkemizin kullanım, tutum ve bakım yetkinliğini tüm dünyaya gösterilebilmesine katkı sağlamak üzere hava gösterilerinde de kullanılması Türk Hava Kuvvetleri'nin 100'üncü yıl dönümü ile beraber mümkün olmuştur.

SoloTÜRK 15 Nisan 2011 günü uçmaya başlamıştır.

İşte bugün, SoloTÜRK'ün 8'inci kuruluş yıldönümü nedeni ile fikir sahibi ve kurucu pilotu sevgili Murat KELEŞ ile, ona bu efsane yeteneği sağlayan uçağının güçlü motorunun yurtiçi bakım yeteneğini, bu motor tasarımına ve entelektüel mülkiyetine sahip ülke ile 4-5 yıllık ara ile ve sınırlamalara sahip bazı yüksek teknoloji onarım yeteneklerini de dahil ederek tam olarak kazanmış bir olan bir ekibin yöneticisi bir mühendis olarak söyleşi yapmaya karar verdik...



Aslında, sevgili Murat ile yıllar önce havacılık - uzay & savunma endüstrilerinde, genç neslin mesleki farkındalığı ve bilgisinin artırılması, toplumsal cinsiyet dengesinin geliştirilmesine yönelik çabalarımıza yönelik "Can'ca Entelektüel Projeler" kapsamında beraber olup "işbirliği" yapmaya karar vermiş, hava'dan konuşup, su'dan içmiş, "SiMurg bulunacak; altını üstüne getireceğiz..!" demiştik...



"...SiMurg bulunacak; altını üstüne getireceğiz..!" sözü günlerinden ©CE

...sürdürüyoruz.

SoloTÜRK'ün 8'inci kuruluş yıldönümü nedeni ile yaptığımız bu söyleşide, Samsun Çarşamba'lı Murat'ın önce muharip pilot ve SoloTÜRK gösteri pilotu Murat'a, sonra en fazla farklı tip ile uçan sabit kanat pilotu olacağı TUSAŞ'ta F-16 ve S-2ET uçakları test pilotu Murat'a,, sonra Türk havacılık otoritesi tarafından sertifikasyonu yapılan ilk sivil hava aracı olan Hürkuş uçağı test pilotu Murat'a, TUSAŞ ayrılığı sonrası da sivil havacılık tarafında öğretmen pilot Murat'a dönüşmesi yolunda yaşamından bazı kesit ve değerlendirmeleri tarihe not düşeceğiz...



SoloTÜRK tasarımından...

**SoloTÜRK** Kartalı: Tarih boyunca Türk Milletinin ve Türk Hava Kuvvetlerinin sembolüdür.

**SoloTÜRK** Uçağı Uçarken Altında Görülecek Ay Yıldız: Altın rengi, Türk Hava Kuvvetlerinin, Türk bayrağına verdiği değeri gösterir

**SoloTÜRK** Uçağı Üstünde Görülecek Gümüş Renkli Yıldız: Türkiye Cumhuriyetinin ve Türk Hava Kuvvetlerinin 21'inci yüzyılın yıldızı olma ideali simgesidir.

**SoloTÜRK** Uçağı Uçarken Kanadının Üstünde Görülecek Mat Siyah Üzerine Parlak Siyah Renkte Yerleştirilmiş Kartal: Havacı ruhun özgürlüğü ve kararlılığı simgesidir.

**SoloTÜRK** Uçağın Burnuna Uzanan Siyah ve Gri Çapraz Çizgiler: Havacının hızlı düşünme ve karar verme, sürekli ilerleme ve sınır tanımama nitelikleri betimlidir.

Özetle...

... gümüş, siyah ve altın renklerle **SoloTÜRK** tasarımı, "**Türk Hava Kuvvetleri Çağıyla Yaşıyor**" sloganının bir ifadesidir.





**Can EREL (CE): Murat KELEŞ kimdir, havacılık aşıklarının sizi tanımasını sağlayan Türk Hava Kuvvetleri öncesinde neler yaptınız da o her zaman onurla taşıdığımız o üniformayı giyebilmeniz nasip oldu?**

**Murat KELEŞ (MK):** Merhaba komutanım; Can Hocam. Ben 1974 yılı Kasım ayında Malatya'da doğmuşum. Ama hatırladığım çocukluğum Samsun'da geçti. Aslen Çarşamba'lıyız.

İlkokul, ortaokul ve liseyi Samsun, Terme ve Çarşamba'daki değişik devlet okullarında tamamladım. En son 1991 yılında Çarşamba Lisesi'nden mezun oldum. O yıllarda üniversiteye giriş için ÖSS (Öğrenci Seçme Sınavı) ve ÖYS (Öğrenci Yerleştirme Sınavı) şeklinde uygulanan sınavlara girdim ve ÖSS'den sonra aldığım derece (% 2'lik dilim) nedeni ile adresime gelen 'Hava Harp Okulu Öğrenci Seçmelerine Davet' yazısı ile Hava Kuvvetlerinden haberdar oldum.

İstanbul-Yeşilyurt'taki Hava Harp Okulu Sosyal Tesislerinde 4 gün süren seçim aşamalarının pilotaj sağlık muayenesi aşamasında KBB muayenesinde çıkan bir sağlık sorunum (normal hayatımı etkilemeyen, yalnızca uçuşta sorun çıkarabilecek, sinüzit benzeri bir rahatsızlık) nedeni ile elendim.



Hava Harp Okulu Seçmelerinden Elenince... ©MK1991



Tekrar Samsun'a döndükten sonra biraz da ailemin bunun önemli bir sağlık sorunum olduğunu düşünmesi nedeni ile bir tedavi sürecine başladım ve tedavi sonrasında tekrar Hava Kuvvetleri Komutanlığına başvurarak iki ayrı hastanede tekrar pilotaj muayenesine girdim ve aldığım olumlu sonuçlar neticesinde biraz da gecikmeli olarak Yalova'da yapılan Öğrenci Seçme Uçuşları (ÖSU) kampına gittim ve sürece kaldığım yerden devam ettim.

ÖSU'da aday adayı öğrencilere T41 uçağı ile uçuş eğitimi verilerek 13 sorti sonrası yalnız uçabilenler öğrenci adayı olabiliyorlardı. Gecikmeli gittiğim için kampın kapanmasına sadece 10 gün kalmıştı ve bu sürede gerekli yer derslerini alıp, uçuş eğitimini başarıyla tamamlayıp, kontrol uçuşlarını geçip yalnız uçmam gerekiyordu.

Her ne kadar imkansızmış gibi görünse de tüm bunları başarıyla geçerek, 17 yaşında, henüz tek başıma araba bile kullanmamışken, hocalarımla ve devletimin bana emanet ettiği uçak ile yalnız uçarak aday öğrenci olmuş, sonrasındaki askeri eğitimler vb. de tamamlayarak 30 Eylül 1991 yılında şanlı Türk Hava Kuvvetlerimizin mavi üniformasını giymeye hak kazandım.

En kısa anlatımla böyle ☺

#### **CE: KELEŞ ailesi üyeleri, onları da bir bilesek?**

**MK:** Çekirdek ailemizin çiçeği sevgili eşim Vildan ile F-16 pilotu olarak ilk görev yerim olan Merzifon'da çalıştığı askeri hastanede tanıştık. Milenyum'da da evlendik. Vildan halen hemşire olarak görevine devam etmekte.

2002 yılında Koray, 2006 yılında da Eda çekirdek ailemizin meyveleri olarak aramıza katıldılar. Koray şimdi Ankara'da özel bir kolejde 10'uncu sınıf, Eda'da aynı kolejde 7'inci sınıf öğrencisi.



KELEŞ'ler ©MK2011

Evimiz Ankara'da. Son 10 yıldır Ankara'da yaşamaya devam ediyoruz.



**CE: Sizde havacılık farkındalığı ve ilgisi oluşturan, bu yönde bir kariyere başlayacak kararı vermenizi sağlayan süreç, etkileri ve yansımaları ile nasıl anlatılabilir?**

**MK:** Benim için bu süreç biraz şansımın yardımı ile gelişti. Yoksa lise çağımı yaşadığım yıllarda, bulunduğum coğrafyada beni havacılığa yönlendirecek hiçbir süreç yoktu maalesef. Tamamen ÖSS'den aldığım puan sayesinde böyle bir sürece dahil olabildim. Sonrasında da yine biraz da şansımın, kabiliyetimin ve inatçılığım sayesinde süreçten elenmeme rağmen tekrar dahil olabildim.

Şimdiki gençler daha bilinçli bir şekilde bu süreçleri görüp değerlendirebiliyorlar.

**CE: Bizleri dünyaya getirip büyüten ana ve babaya, yetiştiren saygın okullarımızın öğretmenlerine, kariyer fırsatı tanıyan kurum ve kuruluşların yöneticilerine, sahip olduklarımız ve başarılarımızı elde etmemizi sağlayan düş ve düşün sahiplerini, emeğini katarak, destekleyerek bu süreçleri oluşturup geliştirmekte olanları önce vefa ile anmak ve sonra da canıgönülden tebrik etmek gerek... Sizin kariyer sürecinizde aldığınız kararlar ve sürdürdüğünüz gelişimde,**

- **Ebeveynleriniz ve aile üyeleriniz,**
- **Okullarınızdaki öğretmen ve öğrenci arkadaşlarınız,**
- **İş yerinizdeki yönetici, meslektaş ve arkadaşlarınız,**

**ile ilişki ve iletişim süreçlerinde sizi teşvik eden veya engelleyen sınırlar arasında neler yaşadınız?**

**MK:** Ailenin desteğini almadan ilerlemek mümkün değil. Kariyer sürecimdeki en kritik kararlardan birini bu şekilde yaşadık.

Henüz Konya 132'nci Silah ve Taktikler Filo Komutanlığında 2 yılını tamamlamamışken başlattığım o zamanki adı Tek F-16 Gösteri Ekibi, şimdiki adı SoloTÜRK olan ekibimizin kuruluş sürecindeki sorumluluk Ankara'daki 141'inci Filo Komutanlığına verildi. Her ne kadar yazılı ve zihinsel hazırlıklarını ben yapmış olsam da sorumluluk 141'inci Filo Komutanlığında olacağı için göreve orda devam etmem veya Konya'da kalarak SoloTÜRK ekibinin kuruluş çalışmalarını uzaktan izlemem gerekiyordu.

SoloTÜRK ekibinin kuruluş çalışmalarını yönetebilmek için Konya'da henüz kurmaya başladığımız düzenimizi bozarak Ankara'ya tayin olma kararı bizim için zor bir karardı. Ve bu karar yalnızca bizim alabileceğimiz bir karar değildi. Hava Kuvvetleri tayinleri içerisinde değerlendirilecek, komutanlarımız tarafından uygun görülecek vb. bir sürü süreçten geçerek olabilecek bir durumdu. Biz yalnızca gitmek istiyoruz veya istemiyoruz diye bir karar vermek durumunda idik. Ailecek verdiğimiz gitmek istiyoruz kararı ve arkasından gelecek zorlukları göğüsleme konusunda hem ailemin, hem silah arkadaşlarımdan çok büyük destekleri olmuştur.

Türk Hava Kuvvetlerinden ayrılıp F-16 Test Pilotu olarak göreve başlama sürecim de yine kariyerim konusunda gitgeller yaşadığım zor bir karardı. O dönemde de yine ailemin ve çevremdeki silah arkadaşlarımdan desteği ile böyle bir karar alabildim.



**CE: SoloTÜRK, tüm dünyanın ilgi ile izlediği bir program oldu; nasıl oldu da başladı, gelişti... Neler öngördünüz, hangi amaçlara ulaşıldı; başka neler yapılabilir(di) de yapıl(a)madı?**

**MK:** Benim için 2001 yılında, Türk Hava Kuvvetlerinin 90'ıncı kuruluş yıl dönümü etkinlikleri sırasında başlayan bir hayaldi bu aslında.

Türk Hava Kuvvetlerinin 90'ıncı yıl sebebiyle Çiğli'de düzenlenen uçuş gösterilerinde Hollandalı bir pilotun F-16 ile solo gösteri uçuşu yapması ben de '*...neden Hollandalı yaptı da, biz yapmadık?*' sorusunu uyandırmıştı.

O dönem yeni yeni hayatımıza girmeye başlayan internet vasıtası ile araştırdığımda aslında bizim de böyle bir eğitimi kendimiz planlayıp yapabileceğimiz gerçeği ile karşılaşmıştım. Bu tamamen bir eğitim süreci idi. Ama o yıllarda filodaki pozisyonum, filonun yoğun görevleri dikkate alındığında bu gerçekten tam bir hayaldi. Taa ki 2008 yılında dönemin Hava Kuvvetleri Komutanı Orgeneral Aydoğan Babaoğlu Konya'daki filomuzu ziyareti esnasında bir süre önce izlediği bir airshowda F-16 gösterisini çok beğendiğini anlatana kadar.

Zaten o dönemde 134'üncü Türk Yıldızları filo komutanlığındaki arkadaşlarım ile gösteri uçuşları üzerine sürekli sohbetler yapmakta idim. Komutanımızın bu söylemi de vesile olunca 2001 yılında başladığım araştırmalara tekrar başlayarak bu işin yapılabilirliğini ortaya koymaya çalıştım.

Bu amaçla önce taslak bir el kitabı hazırladım. Araştırmalarım, F-16 tecrübem ve Türk Yıldızları'ndan aldığım yaşanmış gösteri tecrübeleri ile harmanlayarak ortaya çıkan taslak yönerge şu an kullanılan yönergenin omurgasını oluşturmaktadır.

2001 yılından, bahsettiğim 2008-2009 yılına kadar olan süreçte; Hava Kuvvetleri Komutanlığının tek gösteri ekibi olan Türk Yıldızları'nın artık sabitleşmiş gösteri takviminde aslında hiç halkla temas edemediği, başka meydanlardan kalkarak yalnızca gösteri uçan uçaklarla aşağıda bekleyen insanların kısa süreli buluşmaları olduğunu gözlemlemiştim.

Bana göre bu olayın insani ve sosyal tarafı da vardı. Bu uçakların içerisinde sizin benim gibi insanlar uçuyordu. İzleyenlere



**SoloTÜRK Kurucu Ekibi ©MK2010**





bunu hissettirmek, pilotlarla izleyicileri buluşturmak gerek diye düşünmüştüm.

Bu düşüncemizi de hem 15 Nisan 2011 tarihindeki ilk resmi gösteri uçuşumuzda hem de Hava Kuvvetleri Kuruluşu'nun 100'üncü yıldönümü nedeni ile 4-5 Haziran 2011 tarihlerinde Çiğli'de düzenlenen hava gösterileri esnasında halkın içinde olarak, onlara seslenerek, dokunarak gerçekleştirme fırsatı bulduk.

Ayrıca yine o yıllarda tanıştığım tasarımcıların ve marka yöneticilerinin duayeni Murat DORKİP Bey'in de yönlendirmeleri ile Türk Yıldızları gibi başarılı bir örneğin yanında varolabilmek için marka özelliği olan bir kurgu yapmamız gerektiği kararına vardık.

SoloTÜRK ekibinin uçağından kartvizitine kadar tüm ürünleri, bu ana fikir ile, tasarlanıp ürün haline dönüştü ve halen başarılı bir marka olarak yönetilmekte. Sokakta gezerken bundan 8 yıl önce üzerinde günlerce emek harcaayıp ortaya çıkardığımız SoloTÜRK markalı ürünlerle dolaşan insanları gördükçe çok mutlu oluyorum.

Diğer bir konu da gösterimizin her kesime hitap edebilmesi ve insanlara onları gururlandıracak ve hava gösterisinden keyif alacak şekilde anlatılması idi. Gösteri hareketlerimizi 7'den 70'e, iyi pilottan uçuşla hiç alakası olmayan insanlara kadar her kesimin 'Vay be!' diyebileceği, gösteri sonrasında şöyle bir hareket yapmıştı diye aklında kalacağı bir şekilde planlamaya çalıştık.



İlk SoloTÜRK Gösterisi ©MK20110415

'SoloTÜRK Gösteri Ekibi' kurulmasını takip eden günlerde, İzmir Çiğli'de düzenlenen Hava Kuvvetleri Kuruluşu'nun 100'üncü yıldönümü gösterileri esnasında, henüz başlayan gösteri uçuşlarını iki günde 200.000 kişinin üzerinde izleyici tarafından izlendi. Bu hali ile SoloTÜRK izleyenlerin gönlünde taht kurmuş, İngilterede düzenlenen RIAT (Royal International Air Tattoo) hava gösterilerinde tüm katılımcılar içerisinde en iyi gösteri ekibi olarak seçilmiş ve 'Anı Kılıcı' ile ödüllendirilmiştir. Bu ödül Ankara'daki Hava Kuvvetleri Müzesinde sergilenmektedir. Sayısız programa, röportaja, habere konu olarak Hava Kuvvetleri Komutanlığının halkla buluşan yüzü olmuştur.





Ne mutlu ki ben planladıklarımın hepsini yapabildim, ne mutlu ki SoloTÜRK 8 yaşını doldururken halen ilk günkü heyecanla insanlarla buluşmaya devam ediyor.

Yapılabilir olmasına rağmen yapıl(a)mayanlar konusunda tek söyleyebileceğim “*Türk Yıldızları ile birlikte bir koreografidir*”. Gerçi bu konuda da yapmış olduğumuz bir çalışma da oldu; ama iki ayrı gösteri ekibi olarak yoğun gösteri takvimi içerisinde bunun için ayrı bir takvim ayırıp eğitim yapmak çok kolay değildi tabi ki.

**CE: Askeri öğretim hayatınızdaki okullar, mesleki kurslar, muharip birlikler ve karargah ve ardından, önce savunma sanayimizin bayraktar bir kuruluşunda ve ardından ticari havacılık işletmelerinde geçmekte olan meslek hayatınızda mesleki yeterliliğinizi maruz kaldığınız olumlu ve olumsuz etkileri dikkate alarak havacılığın mesleki ve ilgi alanlarındaki faaliyetleri hakkında neler söyleyebilirsiniz?**

Havacılık bizim için bir yaşam tarzı. Bunu bu şekilde benimsedikten sonra bulunduğunuz ortamın hiç bir önemi yok!

Siz bildiğiniz yaşama devam ediyorsunuz. Bu hayata devam ederken karşılaştığımız en büyük sorun, yaşanmışlıkları, alınmış dersleri bilerek veya bilmeyerek görmezden gelen yöneticilerimiz oldu.

Uçuşu yapan, canını ortaya koyarak asıl sorumluluğunu alan kullanıcılar olarak öğrendiğimiz uçuş emniyet kültürüne göre savunma yapmak durumunda kaldık.

Umarım hem askeri hem sivil havacılığımız, bu mesleğin çıraklığını yapmış insanlarını usta yöneticiler olarak göreceği günler yaşar.

**CE: Kariyer geçmişinizde taşıdığınız havacılığın farklı rol ve sorumlulukları arasındaki farklılıklar ve bunların sizde oluşturduğu duygu ve düşünceler nelerdir?**

**MK:** Kariyerim süresince, askeri havacılıkta öğretmen savaş pilotu, F-16 gösteri pilotu, F-16 test pilotu şimdi de sivil havacılıkta öğretmen pilot olarak çok farklı tecrübeler ve sorumluluklara sahip oldum.

Sorumluluklarımın her birinde kendimce rutin dışına çıkarak değer katmaya çalıştım, çalışıyorum.

Öncelikle, o an için sorumlu olduğum görevi tüm detayına kadar hakkını vererek yapmayı, sonrasında bunun üzerine neler katabileceğimi, en son da bunu sonraki nesillere nasıl aktaracağımı düşünerek kendime bir yol çizmeye çalıştım hep.



TUSAŞ günlerinden... ©MK2014



Bir işi çok iyi yapabiliriz, ama o işi en az bizim kadar iyi yapacak insanlar yetiştirmedikten sonra o işte ilerlememiz maalesef çok güç olacaktır. Hep bu düşünce ile öğrendiğim ne varsa paylaşmaya, öğretmeye çalıştım, çalışıyorum.

Tabii bir de bende özel duygular oluşturan anılar var; örneğin biri, 91-011 kuyruk numaralı F-16 (Block-40) uçağında iki farklı kimlikle yaptığım uçuşlar... Kurucu lider olarak görev aldığım, her bir detayını ekibimizle birlikte ince ince planladığımız SoloTÜRK programında kullanılan bu ilk uçak ile 2011 yılı süresince yaptığımız gösterilerde askeri gösteri pilotu olarak uçmuştum. Daha sonra, Türk Havacılık ve Uzay Sanayii (TUSAŞ, TAI) test pilotu olarak görev yaptığımda, F-16 Modernizasyon Programı kapsamına alınan bu uçağın, uygulanan modernizasyon sonrasında sahip olduğu kabiliyetlerle bu uçağı, bu sefer sivil test pilotu olarak, test etmek için yaptığım uçuşlar tam bir şanslı bana; unutamam!

**CE: Havacılık endüstrisinde tanıyabildiğiniz diğer meslekleri ile kıyaslandığında, pilotluk mesleğiniz kariyer süreçlerinde deneyimlerinizi kolaylaştıran mı, zorlaştıran mı etki yapmıştır; neden?**

**MK:** Havacılık meslek olarak tamamen hayatımızın içinde aslında.

“İyi bir havacı...” ile başlayan tüm tanımlamalar diğer meslek guruplarına da çok iyi örnek oluşturmaktadır.

Herhangi bir meslek gurubu için karşılaşılan bir sorunu, “...iyi bir havacı olsaydı bunu nasıl çözerdi?” sorusuna cevabı bulmaya düşünürsek çok başarılı sonuçlara ulaşırız kanaatindeyim.

**CE: TUSAŞ göreviniz sırasında, Kanada'nın International Test Pilot School (ITPS) programlarından “Part 23 Test Pilot Course” a katılarak küçük hava aracı prototiplerinin sertifikasyonları için Cat-I ve Cat-II deneysel ve geliştirme uçuşlarını yapan test pilotlarımızdan oldunuz. Bu konuyu biraz daha açıklasınız; ilgi duyan meslektaş ve ilgidaşlarımız olabilir...**

**MK:** Hürkuş Projesi kapsamında ihtiyaç duyulan sertifikasyon test uçuşlarını gerçekleştirebilmek adına böyle bir kursa katılma şansına sahip oldum.

Bu eğitim sayesinde, Türk mühendisleri tarafından tasarlanmış, Türk Havacılık ve Uzay Sanayii tarafından üretilmiş bir uçağa tip sertifikası alınması sürecinde ben de elimden geldiği kadar katkı sağlamış oldum.

O eğitim süreçte edindiğimiz tecrübeler ışığında Hürkuş'un SHGM Tip Sertifikasyon süreci başarı ile tamamlanmıştır. Bu sürecin EASA Tip Sertifikasyonu sürecine uyumlu ve iç içe sürdüğünü de belirtmeliyim.

Bu tarz eğitimler hem süre olarak hem de maliyet olarak şahısların altından kalkabileceğini düşündüğüm eğitimler değil maalesef. Ve yine maalesef ki, Türk Savunma Sanayii veya genel olarak Türk havacılığında bu beceriye yönelik yeteri kadar iş olanağı da yok.

Ülkemizde yeni uçaklar üretilirse veya mevcut uçaklar üzerinde değişiklikler yapabilecek kabiliyete ve yetkiye sahip olduğunda test pilotu için iş olanağı artabilecektir.



**CE: Yaşanmışlıklarınızı dikkate aldığınızda,**

- **Başarabildiklerinizin daha iyisini yapabileceğinizi,**
- **Başaramadıklarınızın etken sebeplerini minimize edecek**

**kaldırarak, neler yapılabilirdi?**

**MK:** Başardıklarımın sonra ülkem içerisinde yeni hedefler koyabileceğim bir ortam bulamadım maalesef.

Daha iyilerini yapacak kabiliyete ve yeteneğe sahipken bunu sunabileceğim, kullanabileceğim, üretebileceğim yerli ortamlar ne yazık ki yok denecek kadar az.

Türk Silahlı Kuvvetlerinde tayin ve maaş politikası, özel sektörde hava yolları haricinde yetişmiş uçucu personele istihdam imkanının az olması, yapılabilecekleri sınırılıyor. Ortam böyle şekillendiği için de, mevcut ekonomik durumlar nedeni ile test pilotu da olsanız hava yolları işletmelerindeki iş olanakları ekonomik olarak çok daha cazip bir şekilde durmakta. Etken sebeplerin minimize edilmesi durumunda; deneysel hava aracı tasarımının ve üretiminin devlet desteği ile önü açılabilir, kurulacak uçuş test okulu/ları ile bu hava araçlarını uçurabilecek kabiliyette pilotlar yetiştirilebilirdi.

**CE: Güney Afrika Ekonomik Kalkınma Örgütü (MEDO), 2020 yılında işlerin %80'inin STEM (BTMM - Bilim, Teknoloji, Mühendislik, (Sanat), Matematik) öğretim alanı ile ilgili olacağı öngörüsü ve mevcut durumda STEM kaynaklı işgücünde kadın oranının %14 olduğu tespiti ile, daha fazla Afrikalı kadını STEM alanında öğrenime teşvik edebilmeyi amaçlamış...**

**Siz, hem de “Sesüstü” alandan gelen askeri ve halen eylemli bir öğretmen pilot olarak da sivil havacılık alanında olan bir kızı babası olarak ebeveyn ve velilere, STE(A)M (BTMM - Bilim, Teknoloji, Mühendislik, (Sanat), Matematik) alanı ile ilgili ve yetenekli olan genç kızlarımıza ve kadınlarımıza neler söylemek istersiniz?**

**... ki, öğretim ve kariyer beklentileri desteklensin; insanlığın gelişmesini sağlayacak, 4. Endüstri Devrimi ve sonrasında en temel ve kritik gerekli işlevleri gerçekleştirecek kariyer alanlarına yönelmelerine olanak verilsin?**

**MK:** Gençlerimiz neye yetenekli olup olmadıklarını tespit etmede çok başarılı olduklarını söyleyebilmek çok kolay değil. Bunu değerlendirebilecek, genç kızlarımızı başarılı olabileceği alanlara yönlendirebilecek deneyimli öğretmenlere ve ebeveynlere büyük iş düştüğünü söyleyebilirim.

**CE: Havacılıkta toplumsal cinsiyet dengesinin geliştirilmesi hakkındaki düşünce ve çabalarınızdan bahseder misiniz? Havacılık alanında toplumsal cinsiyet dengesinin geliştirilmesine yönelik değerlendirme ve önerilerinizi (aile kurumu, yakın çevre, ilgili öğretim ve eğitim kurumları, “meslek” ve “kadın” odaklı örgütlenmeler, araştırma merkezleri, endüstride yer alan kümeler, kurum ve kuruluşlar, otorite ve devlet kurumları) açısından da duyabilmek isterim.**

**MK:** Havacılıkta toplumsal cinsiyet dengesinin geliştirilmesi konusunda öncülüğünüzde yapılan faaliyetleri büyük bir keyifle ve takdirle takip ediyorum.





Sevinçte Uçarken, Kızımla... ©MK

Maalesef fiziki olarak bir etkinliğe katılamadım. Fırsat bulduğumda kızımla uçuyorum ama 😊😊😊

**CE: Sizden sonraki kuşaklarda havacılık ilgisine sahip olanlara karşı hissettiğiniz sorumluluk ve onlara yönelik çabalarınız nelerdir, bu çabalarınızı destekleyenlerden de bahseder misiniz?**

**MK:** Daha önce dediğim gibi, öğrendiğim herşeyi birilerine öğretebilmek çabası içindeyim.

Şu an çalıştığım uçuş okulu en azından temel uçuş yetilerinin genç insanlara kazandırılması yolunda bana imkan sağladı. Ancak diğer yetilerimi (gösteri pilotluğu, akrobasi pilotluğu, test pilotluğu) aktarabileceğim fiziksel olanaklara sahip başka kurum, kuruluş, şahıs desteği göremedim maalesef.

Onun dışında davet edildiğim tüm havacılık etkinliklerine katılmaya gayret gösteriyorum, özellikle okulların düzenlediği söyleşilerde gençlerle bilgilerimi paylaşma çabası içerisindeyim.

**CE: Son olarak, ulusal havacılığımızı gelişmesi adına ifade etmek gerektiğini duyduklarınız var ise onları da duymak isteriz.**

**MK:** Yaşadığımız coğrafya havacılığa dünya ile eş zamanlı adım atmış bir coğrafya iken değişik dış etkenler nedeni ile üretici havacılıktan uzaklaştırılmış, yalnızca kullanıcı olmaya yönlendirilmiştir. Son yıllarda yapılan yatırımlarla yeniden üretici durumuna geçmeye yönelik çabalar her türlü taktirin üzerindedir. Ancak yine aynı dış etkenler bu çabaları değersiz göstermeye, durdurmaya veya tekrar kullanıcı olma yönünde teşvik etmeye çalışılacağını/çalışıldığını değerlendiriyorum.

Maalesef konusunda yetişmiş çok değerli mühendis, tasarımcı veya yönetici de yine kaynağını göremediğimiz etkenler nedeniyle bir şekilde farklı sektörlere kaymıştır. Kazanılan ivmenin yavaşlamadan ilerlemesini ve havacılık alanında kadınıyla erkeğiyle birlikte, üreten bir toplum olarak hakettiğimiz yere kısa zamanda ulaşmamız dileklerimi sunuyorum. Size de değerli vaktinizi ayırdığınız için saygı ve sevgilerimle beraber içten teşekkürlerimiz sunuyorum.



Ükem, güzel ülkem!

Okuyucuya umut ve heyecan aşılayacağına inandığım bu samimi söyleşi web sitemin "[Can'ca Söyleşiler ve Söyleşi Değerlendirmeleri](#)" sayfasında özel yerini aldı; mutluyum.

...

Mesleki gelişimimde önemli bir etki ve kariyer sürecimde unutulmaz anıları olan, sayesinde ülkemizi en üst seviyede temsil de ederek terdarik programından sorumlu olduğum F-16 uçağının yıllar sonra ülkemizde ve dünyada havacılık farkındalığı ve ülkemizin kullanım, tutum ve bakım yetkinliğini tüm dünyaya gösterilebilmesine katkı sağlamak üzere hava gösterilerinde de kullanılmaya başlanmış olması kadar bu efsane girişimi başlatan ve hayata geçiren bir meslektaşım olarak sevgili Murat ile arkadaş da olabilmekten, onu ve herbiri birbirinden güzel ve değerli KELEŞ ailesi üyelerini tanımış olmaktan gurur duydum hep; duyacağım.

Böyle bir söyleşiye tema oluşturan SoloTÜRK gösterisinin oluşumu ve gelişimini de bugün yaşadığımız 8'inci yıldönümü nedeni ile öğrenerek paylaşmak ve ANI'larım arasında konumlanmış olmasını sağlamak üzere yönelttiğim sorularımı değerli anıları ve arşivindeki fotoğraflar ile süsleyerek cevaplayan sevgili Murat KELEŞ'e Can-ı gönülden teşekkürler.

... bu çalışmadaki yardımcım da, gelecekte meslektaşım olmak üzere Kocaeli Üniversitesi Havacılık Yönetimi programında 3. Sınıf öğrenci olan, sevgili Müge TUNCAY oldu, yine. Sevgili Müge'ye de, taslak metni düzenleyerek son haline getirilmesi ve bir bütün olarak makalenin yapı ve görünümüne yönelik önerileri ile sağladığı katkılar nedeni ile ayrıca teşekkür etmeliyim.

Ulusal havacılık-uzay ve savunma endüstrilerinde artık sağlanacağına emin olduğum gelişimin artması, sonuçlarının keyfini de yüce Türk milletinin sürebilmesi umudu ile...



SOLO  TÜRK

#### **KAYNAKÇA** :

1. Can EREL; "[Can'ca Toplumsal Cinsiyet Dengesi Gelistirme İşbirliği Sözü - II](#)"; 2017.
2. Can EREL; "[Can'ca Toplumsal Cinsiyet Dengesi Gelistirme İşbirliği Sözü - I](#)"; 2017.
3. Can EREL; "[F-16 Uçağı F110 Motoru Yurtiçi Fabrika Seviyesi Bakım Kabiliyeti Kazanımı Odağında Pence Projesi](#)", 2015.
4. Can EREL; "[F-16 Uçağı F110 Motoru Yakıt Kontrol & Aksesuarlarının Yurtiçi Fabrika Seviyesi Bakım Kabiliyeti Kazanımı & Yakıt Çiftliği Kavramı İlk Uygulaması](#)", 2015.
5. Can EREL; "[Can'ca Türkiye'de, Endüstrinin Gelişiminde İz Birakanlar](#)" Kitabı; Ankara, Mart 2014.
6. SoloTÜRK Resmi Web Sitesi; [www.soloturk.tsk.tr](http://www.soloturk.tsk.tr)