

## Değerlendirme - Uluslararası İlişkiler Disiplininden "Türk Malı Uçak Yapmak"

----- Forwarded message -----

**From:** Can EREL

**Sent:** Wednesday, August 21, 2013

**To:** Beril DEDEOĞLU

**Subject:** Değerlendirme - Uluslararası İlişkiler Disiplininden "Türk Malı Uçak Yapmak"



Beril Hanım;

Selamlar.. Ulusal havacılığımızın 35 yıllık bir emekçisiyim; ama aynı zamanda bir havacılık aşığıyım... Bu sıfatımla paylaşmak istediklerim var.

İktisat Fakültesi Uluslararası İlişkiler Bölümü mezunu olarak hazırladığınız ve Star Gazete'de bugün yayınlanan "Türk malı uçak yapmak" başlıklı makalenizi, bu makalede paylaştığınız detay ve ilişkisel değerlendirmeleri imrenerek okudum; bu değerlendirmelere esas kabullerin ve çıkarımların bir kısmına katılmasam ve Tayyareci Vecihi Hürkuş kişisel girişimlerini eksik bulsam da... Konu ile ilgili bir uzman danışmanlığında belli bir kararın alt yapı hazırlığı ve hatta havacılığın çok disiplinli çalışmanın en ileri seviyesi olmasının kanıtı diye düşündüm. Ama isterdim ki, makale "Uluslararası İlişkiler" uzmanlığınızla da bu konunun esas ve usul seçeneklerine yönelik önerileriniz kapsamış olsun; dilerim bir sonrakinde onları da okuyabiliriz...

Ben de mesleki yaşamımda elde ettiğim bilgi, bilip ve deneyimden edinimlerimden açık kaynakta paylaşılacak olanları kişisel web sitemin tek Türkçe bölümü olan <http://canerel.com/v2/index.php/component/content/article?id=47> linki ile erişilebilecek "CE Güncel Değerlendirmeleri ve Yazıları" sayfasında paylaşıyor ve aldığım eleştirilerle düşüncelerimi geliştiriyorum. Bu konudaki gelişmelere yönelik değerlendirmelerimi de aynı sayfanın;

- Türk Bölgesel Yolcu Uçağı Işığında Günümüz "Türk Uçağı" Projeleri:
  - "Türk Malı Uçak" İTO'nun "Türkiye'de Sivil Yerli Uçak Üretiminin Stratejik Analizi" (Temmuz 2013)
  - İTO'nun "Türkiye'de Sivil Yerli Uçak Üretiminin Stratejik Analizi" (Temmuz 2013)
  - Yerli Uçak için "Sertifikasyon Zamanı Çalıştayı"

Raporu (Aralık 2012)

→ Doğrudan/Dolaylı Kamu Kaynağı Kullanan Hava Aracı Üretimi (Ağustos 2012)

→ Türk Bölgesel Yolcu Uçağı Çalıştayı İhtiyaç Değerlendirmesi (Mayıs 2010)

başlıklı bölümünde bulabilirsiniz. Size bu mesajı göndermem sonrası aynı bölümde yerini alacaktır.

Umut ediyorum, Türkiye Cumhuriyet tarihinde defalarca başlayan ama sonlanamayan bu girişimi -sipariş edilen değil ama ulusun değer ve uzmanlıklarına dayalı ortak akıl ile- bu sefer başarır ve küresel pazara yönelik olan ve bu pazarda değer bulabilen hava araçlarımız ardı sıra göklerde süzülür...

Sevgi ve saygılarımla  
Can EREL



## **Türk malı uçak yapmak**

21 Ağustos 2013 Çarşamba

<http://haber.stargazete.com/yazar/turk-mali-ucak-yapmak/yazi-782812>

14 Ağustos'ta yayınlanan bir haber dikkat çekiciydi. TAI'nin 60-90 kişilik Türk malı yolcu uçağı üretmek için kolları sıvadığı bildiriliyordu.

Ahmet Nuri Yüksel hocanın kulaklarını çınlatıp, kitabında yayınladığı verilere bakmakta, sevinmek için acele etmemekte yarar var.

Türkiye'nin kendi havacılık sanayini geliştirmesi son derece önemli, zira bu konuda İran'ın bile gerisinde olduğumuzu söylemek gerek. 1926-28'de lisans altında, 1930-40 arasında MSB bünyesinde, 1937-44'de (Demirağ) ve 1944-54'de (THK) hem lisans altında hem de yerli dizayn uçak yapabilirken, 1954'den bugüne kadar neden bu alanda yol alınmadığı sorusu sorulmalı.

80 Darbesi sonrasında bazı girişimlerin olmadığını, 1983'den sonra yaklaşık her on yılda bir bazı çıkışlar yapılmadığını inkar etmemek gerekiyor. Ancak hala ortada yerli yapım uçaklar olmadığına göre, ortada büyük bir sorun var demektir.

Anlaşıldığı kadarıyla iki temel mesele var. Bunlardan birincisi, 1954 sonrası yapılan uçakların tamamen yerli yapım olduklarının iddia edilmesi, ikincisi ise bir kaç tane yapıp gerisinin getirilememesi.

Yapılmış olanlar

F-16 avcı, İspanyol CASA CN 235 hafif nakliye ve İtalyan Agusta SF 260 eğitim uçakları ile ABD ve Avrupa kökenli dört farklı helikopter, 1954 sonrası ilk yerli girişimler olarak bilinir, ancak yanlış bilinir. Zira bunların hiçbirinin dizaynı, prototip yapımı, uçuş testleri ve en önemlisi sertifikasyonunda Türkiye'nin dahil bulunmuyor. Sertifikasyon sorununu çözmeden uçak yapma işine girmek, zaten kendi başına sorunun özünü oluşturuyor.

Başka örnekler de mevcut. Türk yapımı olarak bilinen Hürkuş mesela, dünyadaki hantal uçaklardan birisi olarak bilinen Güney Kore yapımı KT-1 eğitim uçağının Türkiye için tadil edilmiş hali. İnsansız uçak TİHA, ABD yapımı Predator'un; ANKA da yine ABD yapımı Reaper'in kopyaları. Özel sektörün ürettiği mini insansız uçakların da başta İsrail olmak üzere yabancı ülkelerde üretilenlerin birer kopyası olduğu hatırlatılmalı.

Örneklere bakılırsa, Türkiye'de uçak meselesi ya doğrudan satın alıp bazı sistemler eklenmesi ya da parçaları ithal edilerek montaj yapılması şeklinde yürüyor, yani ortak yapım. Ancak sorun şu ki, bu ortaklık eşit ortaklık değil.

### **Yapılacak olanlar**

Özellikle askeri amaçlı kullanılan insanlı ya da insansız hava araçlarından hangilerine ihtiyaç olduğu bilinemediğinden, ortak yapım bu araçların da ihtiyacı karşılayıp karşılamadıkları açık değil. Hatta bazılarının prototip ötesine geçtiği bile şüpheli.

F-16'lardan 240, CASA'lardan 53 ve Agusta'lardan da 32 tane üretilmiş, sonra bitmiş. Yani Türkiye kendisi gerçek üretim yapmadığı için, anlaşmalarda ne kadar uçak ön görülüyorsa o kadar yapıyor, gerisi gelemiyor. Ayrıca bir tane uçak yapmayı becermek, uçak sanayinde dev adım atıldığı anlamına gelmiyor; bazı insanlar ev yapımı uçak kullanıyor.

60-90 kişilik yolcu uçağı haberi, başlangıç hedefi olarak doğru bir tercihe işaret ediyor. Bu girişimin Türkiye ihtiyacını karşılayacağı gibi bir dizi ülkeye uçak satma olanağı yaratacağı söylenebilir.

Dizayndan sertifikasyona kadar her aşama yerli olursa, o zaman Türk malı uçak üretilmiş diyebiliriz. İkinci olasılık ise tüm bu aşamalarda eşit ortaklıklar kurulması; ki muhtemelen bu seçenek hem daha akılcı, hem de daha az maliyetli.

Bugün eşit ortakla başlayan bir faaliyet, yarın Türkiye'nin üretim kalemleri içinde yer alabilir.

Son derece yüksek maliyetli bu sektörü, ekonomisinin merkezine koymayı başaran ülkeler bulunuyor. Onların izlenmesi mümkün. Bu ülkelerin en başarılı uygulamalarından birisinin 'patent'i elde tutacak keşifler yapması, bir diğeri de üretim süreçlerini şeffaf kılmaları.

Beril DEDEOĞLU

[bdedeoglu@stargazete.com](mailto:bdedeoglu@stargazete.com)