

IV. ULUSAL UÇAK, HAVACILIK VE UZAY MÜHENDİSLİĞİ KURULTAYI'NA DOĞRU...

Odamız 41. Dönem çalışma programında yer alan etkinlikler çerçevesinde 12-13 Mayıs 2007 tarihinde düzenlenecek IV. Ulusal Uçak, Havacılık ve Uzay Mühendisliği Kurultayı bildiri çağrısı yayımlandı. Bildiri çağrısında kurultayın amacı, bildiri konuları ve kurultaya ilişkin bilgiler aşağıdaki şekilde yer almıştır.

Amaç; İlk üç Kurultayda Uçak, Havacılık ve Uzay Mühendislerinin ve havacılık sektörünün sorunları tartışılmış, sorunların ülkemizin uygun/uygulanabilir bir havacılık politikasının olmadığından kaynaklandığı sonucuna varılmıştır.

Bu nedenle dördüncü Kurultayda ülkemizin havacılık ile ilgili eğitim, istihdam ve teknoloji politikalarının oluşturulmasına yönelik önerilerin saptanması amaçlanmaktadır.

Bildiri Konuları ise;

1- Uçak Havacılık ve Uzay Mühendisliği Eğitimlerinin Havacılık Sektörünün İhtiyaçları Çerçevesinde Değerlendirilmesi.

2- Ulaşım Politikaları Çerçevesinde Havacılık Sektörünün Değerlendirilmesi.

3- Bilim ve Teknoloji Politikaları Çerçevesinde Havacılık ve Uzay Sektörünün Değerlendirilmesi başlıklarından oluşmaktadır.

Kurultayı Destekleyen Kuruluşlar, Düzenleme ve Yürütme Kurulu ile Danışmanlar Kurulları da aşağıdaki şekilde belirlendi.

Destekleyen Kuruluşlar

- 1.HAVA İKMAL BAKIM MERKEZ KOMUTANLIĞI
- ANADOLU ÜNİVERSİTESİ SİVİL HAVACILIK YÜKSEK OKULU
- CORENDON AIRLINES
- ERCİYES ÜNİVERSİTESİ SİVİL HAVACILIK YÜKSEK OKULU
- ESKİŞEHİR BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ
- ESKİŞEHİR SANAYİ ODASI
- ESKİŞEHİR TİCARET ODASI
- FİGES A.Ş.
- İTÜ UÇAK VE UZAY BİLİMLERİ FAKÜLTESİ
- KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
- M.S.B. SAVUNMA SANAYİ MÜSTEŞARLIĞI
- ODTÜ HAVACILIK VE UZAY MÜHENDİSLİĞİ BÖLÜMÜ

- OSMANGAZİ ÜNİVERSİTESİ MMF MAKİNA MÜHENDİSLİĞİ BÖLÜMÜ
 - TAITUSAŞ HAVACILIK VE UZAY SAN.A.Ş.
 - TEITUSAŞ MOTOR SAN.A.Ş.
 - TEKNO TASARIMA.Ş.
 - TÜBİTAK UZAY TEKNOLOJİLERİ ARAŞTIRMA ENSTİTÜSÜ
 - TÜRK HAVA KURUMU
- Not: 10.01.2007 tarihi itibarı ile

Kurultay Düzenleme Kurulu

Nergiz BİLGİN	MMO Genel Merkez
O.Varlık ÖZERCİYES	MMO Genel Merkez
A.Selçuk SOYLU	MMO Ankara Şube
Birşen ERDEM	MMO Ankara Şube
Gülden ÖZGÜRLÜK	MMO Ankara Şube
Mehmet Nazım AKMAN	MMO Ankara Şube
Selçuk YILDIRIM	MMO Bursa Şube
Kıvılcım OZANER	MMO Denizli Şube
Erol KILIÇKAP	MMO Diyarbakır Şube
Ertuğrul Selçuk ERDOĞAN	MMO Edirne Şube
Ferhat Özkan ÖZER	MMO Eskişehir Şube
Hakan AYDIN	MMO Eskişehir Şube
Hakan ÖZTÜRK	MMO Eskişehir Şube
İsmail SAÇKESEN	MMO Eskişehir Şube
Güler AYYILDIZ	MMO İstanbul Şube
Karel Erol DEPOLO	MMO İzmir Şube
İlker YILMAZ	MMO Kayseri Şube
Ayşe Bahar HASER	MMO Kocaeli Şube
Mete KALYONCU	MMO Konya Şube
Osman GÖKDAL	MMO Mersin Şub
Serkan YILDIRIM	MMO Samsun Şube
Tahir YAVUZ	MMO Trabzon Şube

Kurultay Yürütme Kurulu

FERHAT ÖZKAN ÖZER
HAKAN AYDIN
HAKAN ÖZTÜRK
KEREM İNANIR
MEHMET ALANLI
MEHMET NAZIM AKMAN
ÖZGÜR SERDAR ÇAM
SANIYE BAYRAK
SEMA KEBAN

Kurultay'dan

Kurultay Danışmanlar Kurulu

AHMET BOLAT
ALİ ÖZDEMİR
ALİM RÜSTEM ASLAN (Prof.Dr.)
ALİYE GÜRARSLAN
BORA ÖSKİPER
CUMA YARIM (Y.Doç.Dr.)
CÜNEYT KENGER
ERTAN BAYDAR (Prof.Dr.)
GÖKHAN İNALHAN (Y.Doç.Dr.)
HASAN HÜSNÜ ERKMEN
HİDAYET BUĞDAYCI (Prof.Dr.)
MEHMET FEVZİ ÜNAL (Prof.Dr.)
MEHMET S. KAVSAOĞLU (Prof.Dr.)
MELİH CEMAL KUŞHAN (Y.Doç.Dr.)
MUAMMER ÖZGÖREN (Y.Doç.Dr.)
MUSTAFA CAVCAR (Prof.Dr.)
MUSTAFA İLBAŞ (Prof.Dr.)
MÜMTAZ SALİH ERDEM (Dr.)
NAFİZ ALEMDAROĞLU (Prof.Dr.)
OKŞAN ÇETİNER YILDIRIM (Y.Doç.Dr.)
SADIK MURAT YÜKSEL
SEZA YALIZ
SÜLEYMAN TOLUN (Prof.Dr.)
ŞAHABETTİN BOLUKÇU
TAHİR YAVUZ (Prof.Dr.)
VEDAT ZİYA DOĞAN (Yrd.Doç.Dr.)
YAVUZ YAMAN (Prof.Dr.)
YURDANUR TULUNAY (Prof.Dr.)
Not: 10.01.2007 tarihi itibarıyla Danışmanlar Kurulu Üyeleri.

Kurultay Sekreteri
K.LEVENT GÜLER

tmmob
makina mühendisleri odası

**IV. ULUSAL UÇAK,
HAVACILIK VE
UZAY MÜHENDİSLİĞİ
KURULTAYI**

12-13 MAYIS 2007
**BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ
TAŞBAŞI KÜLTÜR MERKEZİ
ESKİŞEHİR**

1.DUYURU VE BİLDİRİ ÇAĞRISI

ULUSAL UÇAK, HAVACILIK VE UZAY MÜHENDİSLİĞİ KURULTAYLARI SONUÇ BİLDİRGELERİ

İki yılda bir bünyesinde barındırdığı mühendislik alanlarında çeşitli kongre-kurultay ve sempozyumlar düzenleyen Odamız; bu etkinlikler çerçevesinde Uçak, Havacılık ve Uzay Mühendisliği Kurultayları da düzenlemektedir. Kurultay; ilki 2001, ikincisi 2003 ve son olarak 2005 yılında olmak üzere bugüne kadar 3 kez gerçekleştirilmiştir.

Teknolojinin öncü dallarından olan uçak, havacılık, uzay mühendisliği kurultaylarında; meslek alanında eğitim görenlerin ve çalışanların sorunları ele alınarak çözüm önerileri tartışılmaktadır. Bu sorunların çözümü doğrultusunda kurultay sonunda sonuç bildirgeleri yayımlanarak kamuoyunun bilgilerine sunulmaktadır.

Bu vesileyle; Uçak, Havacılık ve Uzay Mühendisliği meslek

alanına yönelik sorunlar ve tartışılan çözüm önerilerinin yer aldığı 2001 ve 2003 yıllarında gerçekleştirilen kurultayların sonuç bildirgelerini birlikte özet olarak 2005 yılı sonuç bildirgesini ise tamamını bir kez daha yayımlayarak bilgilerinize sunuyoruz.

2001-2003 sonuç bildirgelerinde;

Uçak, havacılık ve uzay mühendislerinin asıl çalışma alanı olan havacılık ve uzay sektöründe az sayıda kurumun faaliyet gösterdiği, sanayi dışında çalışabilecekleri bir diğer alanın havayolu şirketlerinin bakım tesisleri olduğu, ülkemizde de hangar düzeyinde bakım gerçekleştiren THY dışında bir havayolu şirketi olmadığı, yüksek başarıya ve verimliliğe erişmiş, stratejik önemde bir kurum olan THY'nin de

özelleştirilmesi halinde bakım ve dolayısıyla mühendislik faaliyetlerinin azalacağına öngörüldüğü;

Ülkemizin tüm sivil havacılık kurumlarının denetim ve sertifikasyonundan sorumlu olan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün, kanunla belirlenmiş işlevleri yerine getirebilecek teşkilat ve personel yapısına sahip olmadığı, bu kurumda yeter sayıda mühendis istihdam edilmediği;

Sportif havacılık, uçuş okulları, hava ambulansı, havadan yangın söndürme ve tarımsal havacılık (gibi alanlarda da faaliyet gösterilen) kurumlarda da hiçbir uçak-havacılık mühendisinin istihdam edilmediği, bu durumun uçuş güvenliği açısından önemli bir sorun olduğu;

Bu sorunların, temelde, ülkenin kararlılıkla uyguladığı bir bilim, teknoloji ve sanayi politikası olmamasından kaynaklandığı, geçmişte üç kez kurulup çökmüş olan havacılık ve uzay sanayiinin, kendi ayakları üzerinde durduğunu, teknoloji transferi düzeyini aştığını ya da kalıcılık kazandığını söylemenin hala mümkün olmadığı;

Bu ana başlıklarla değinilen sorunlara karşın, geçen yarım yüzyıl içinde, uçak, havacılık ve uzay mühendislerinin çalışma koşullarına ilişkin herhangi bir çalışma yapılmadığı, meslektaşlarımızla ilgili tam ve doğru istatistiksel verilerin derlenmediği, değişik kurumlara dağılmış olan mezunlar arasında, bilgi, beceri, deneyim ve sorun paylaşımının sağlanabileceği bir ortam oluşturulmadığı görüşleri yer almaktadır.

Bu sorunların çözümü doğrultusunda sonuç bildirgelerinde aşağıdaki görüşler oluşturulmuştur.

1. Ülkenin sivil havacılığı için çok önemli bir kurum olan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün özerk bir kurum statüsüne kavuşturularak, Avrupa Havacılık Otoriteleri (JAA) gereklerince işleyen, güçlü, yeterli mühendislik alt yapısına sahip bir kurum olması sağlanmalıdır.
2. Tarımsal havacılık kurumlarında mühendis istihdam edilmesi için gerekli yasal düzenlemeler yapılmalı, oldukça yüksek bir bütçe gerektiren havacılık ve uzay alanında, ülkemizde politika oluşturulması ve bu politikalara uygun faaliyetlerin, merkezi olarak planlanıp düzenlenmesi gerekmektedir.
3. Türkiye'nin uzay teknolojisinde gelişme sağlaması için insan kaynağı yetiştirilmesi; üniversitelerin, araştırma kurumlarının bu alanda desteklenmeli; çalışmalar tek bir kurumda sınırlı ve kapalı kalmamalıdır.
4. Ülke içi ticaretin hızlanması ve bölgesel kalkınmaya katkı sağlaması amacıyla hava yolu işletmecilerinin ülke içi bölgesel taşımacılığa yönelmesi ve bu alanda faaliyet gösteren firmaların sayılarının çoğaltılması gerekmektedir.

5. Türk Hava Kurumunun sivil havacılığı geliştirme amaçlı faaliyetleri daha fazla desteklenmeli, faaliyetlerinin geniş kitlelere tanıtılması sağlanmalı, sportif havacılığın faaliyet alanları genişletilmelidir.
6. Ülkemiz çıkarlarını yeterince desteklemeyen projelerin sayısı azaltılmalı, hazır alım yerine mümkün olduğu kadar ortak üretim, ortak geliştirme yöntemleri desteklenmelidir.
7. Üniversitelerin eğitim, araştırma gibi çeşitli işlevlerini yerine getirmesi sırasında havacılık sanayiinin olduğu gibi hava yolu taşımacılığının ve son kullanıcının gereksinimleri de göz önünde bulundurulmalıdır.
8. Öğrencilerin ders kitabı problemlerinin yanı sıra gerçek mühendislik problemleri ile de tanışmaları ve bunları çözebilme becerisi kazanabilmeleri için kendilerine laboratuvar çalışmaları, stajlar, yarışmalar, projeler gibi uygulamalı çalışma olanakları tanınmalıdır.
9. Ülkemizde emekleme çağına olan havacılık sektörünün gelişmesi için "uzun dönemli çalışma", "iyi yetiştirilmiş ve deneyimli çalışan", "istihdamda kararlılık" gibi unsurlara önem veren istihdam politikaları yaşama geçirilmeli, sektör çalışanlarının sık sık iş değiştirmelerinin önüne geçilmeli ve çalışma koşulları iyileştirilmelidir.

III. UHUM KURULTAYI SONUÇ BİLDİRGESİ (2005)

III. Ulusal Uçak, Havacılık ve Uzay Mühendisliği Kurultayı, TMMOB Makina Mühendisleri Odası adına Ankara Şubesi sekreteryahlığında, 7-8 Mayıs 2005 tarihlerinde Orta Doğu Teknik Üniversitesi'nde, uçak, havacılık ve uzay mühendislerinin, öğrencilerin ve ilgili kurum ve kuruluşların temsilcilerinin katılımıyla gerçekleştirilmiştir. Kurultayda, 5 oturum dahilinde 17 bildiri sunulmuş, "Havacılık Sektörünün ve Mühendislerin Sorunları ve Çözüm Önerileri" konulu bir forum ve "Türkiye'de Sivil Havacılığın Durumu" konulu bir panel düzenlenmiştir.

Kurultay sırasında yoğunlukla gündeme gelen aşağıdaki belirlemelerin, ilgili tüm kesimlerin ve kamuoyunun dikkatine sunulması kararlaştırılmıştır.

Kurultay'da tüm kesimlerce vurgulanan ortak nokta, havacılık sektörü ile uçak, havacılık ve uzay mühendislerinin sorunlarının ülke sorunları ile iç içe olduğu ve bu sorunların ana kaynağının, ülkenin ulusal bilim, teknoloji, yenilenme politikalarına dayalı bir kalkınma stratejisi izlenmemesi, bütün alan ve sektörlerde ulusal politikaların oluşturularak uygulamaya sokulamaması, ülke geleceğinin planlanarak ulusal kaynakların bu amaçla seferber edilemediğidir.

Kurultay'dan

Havacılık imalat sanayiinin, ileri teknolojilere ve AR-GE çalışmalarına dayanmakta olması ve bu alanda yapılan çalışmaların birçok sanayi dalına veri teşkil etmesinin yanı sıra o sektörlerde de gelişmenin itici gücüdür. Bu nedenle gelişmiş ülkeler; ulusal bilim, teknoloji, yenilenme ve sanayileşme politikalarında havacılık sektörüne özel önem vermekte, bu alanda eğitim ve AR-GE altyapısına büyük kaynaklar aktarmaktadırlar. Türkiye ise AR-GE harcamaları açısından dünya sıralamasında en sonlarda yer almakta ve ayrıca AR-GE çalışmalarına ayrılan kaynakların kullanımında plansızlık yaşamaktadır.

Sektörel teknoloji politikalarının gözardı edilmesi, gelişmeleri izleyebilen, yüksek beceri düzeyine sahip, üretici insan kaynakları planlamasının da göz ardı edilmesine neden olmaktadır.

Uçak, Havacılık ve Uzay mühendislerinin asıl çalışma alanı olması gereken havacılık ve uzay sektöründe çok az sayıda kurum faaliyet göstermektedir. Her yıl üniversitemizden 150'den fazla uçak, havacılık ve uzay mühendisi mezun olmakta, ancak mevcut durumda, havacılık ve uzay sektörü, toplam mezun sayısının en çok % 20'sine istihdam olanağı sağlayabilmekte, mühendisler meslek alanları dışında düşük ücretlerle çalışmakta, zamanla körelmekte ve mesleğe yabancılaşmaktadırlar.

Uçak, Havacılık ve Uzay mühendislerinin önemli bir kısmının yurtdışına gittikleri, yurt içinde kalanların ise sektörün dışında çalışmak zorunda kalmaları bir başka gerçeğimizdir.

Sanayi dışında meslektaşlarımızın çalışabileceği bir diğer alan da havayolu şirketlerinin bakım tesisleridir. Ancak, ülkemizde, Türk Hava Yolları dışında yalnızca bir havayolu şirketinde hangar düzeyinde bakım gerçekleştirilmektedir. Öte yandan bugün havacılık bakım hizmetlerinde dünya çapında bir tekelleşme yaşanmaktadır. Bu tekellerin dünyanın çeşitli bölgelerinde büyük bakım merkezleri bulunmaktadır. THY kurumunun özelleştirilmesi durumunda, ülkemizde gerçekleştirilmekte olan bakım ve dolayısıyla mühendislik faaliyetleri yurt dışına yönelecektir.

Diğer yandan, sportif havacılık, uçuş okulları, hava ambulans, havadan yangın söndürme gibi alanlarda faaliyet gösteren kuruluşların uçak, havacılık mühendisi istihdam etmesi yönünde herhangi bir yasal düzenleme bulunmamaktadır. Bu durum uçuş güvenliği açısından önemli bir sorun oluşturmaktadır.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nde yeter sayıda mühendis istihdam edilmemektedir. Yine SHGM kadrosunun, sayı ve olanaklar itibarıyla yetersiz olduğu bilinmektedir. Hava yolu taşımacılığının gelişmekte olduğu ülkemizde, SHGM'nin yakın

gelecekte büyük sıkıntılar çekmesi şaşırtıcı olmayacaktır. Türkiye gelecekte kendi uçağını tasarlayıp yapacak duruma gelse dahi, üretilen uçağın sertifikasyonunu yapacak yeterli ve nitelikli bir kuruluşun bulunmaması kabul edilebilir bir durum değildir.

Bütün bu olumsuzlukların yanı sıra küreselleşme politikaları ve ülkemizin bu gelişmeler karşısında aldığı tutum havacılık sektörü yanında bu sektörde çalışan mühendislerin koşullarını daha da güçleştirmektedir.

Ülkemizin imzaladığı, kısa adı GATS olan Hizmet Ticareti Genel Anlaşması mühendislik hizmetlerinin de serbest dolaşımını kapsamaktadır. Türkiye'nin taahhütte bulunduğu hizmetlerden 3 tanesi sivil havacılıkla ilgilidir. Bu hizmetler uçak tamiri, bilgisayarlı rezervasyon ve pazarlama hizmetleridir. Uçak tamiri alanında 150 civarındaki DTÖ üyesi ülkeden yalnızca 3'ü taahhütte bulunmuştur. Bu 3 ülkeden biri de Türkiye'dir.

Özelleştirme ve serbestleştirme uygulamalarıyla, küresel sermayenin tüm dünya havacılığını ele geçirme çabaları söz konusudur. Ulusal birikimimiz olan THY, tüm dünya sivil havacılığını sarsan 11 Eylül saldırıları sonrasında derinleşerek yaşanan krizde bile zarar etmeyen az sayıdaki havayolu kuruluşlarından biridir. Ancak IMF ile yapılmış anlaşmalarda THY'nin özelleştirileceği taahhüt edilmiştir.

26 Nisan 2001 tarihinde uygulamaya konulan Açık Gökler Anlaşması ile Türkiye, ABD'nin havayollarına ve ABD havayollarının küresel ittifaklarında yer alan Avrupalı ve diğer büyük havayollarına sınırsız uçuş hakları vermiştir. 2000'den 2003'e kadar uçuş haklarını kademeli olarak serbestleştiren bu anlaşmanın sonuçları bugün açığa çıkmakta ve yabancı havayollarının Türkiye havacılığındaki ağırlığı artmaktadır.

Havacılıkta Türkiye kuşatılmış durumdadır. Bunu, Avrupa Birliği'nin taleplerinden bir kez daha anlayabiliriz. AB 2004 yılı İlerleme Raporunda, Türkiye'den sivil havacılık alanında önemli ödümler istemekte; dış hatlarını ABD ile yaptığı anlaşma ile serbestleştirmiş olan Türkiye'den iç hatlarını da Avrupa havayollarına açmasını, kabotaj haklarının kaldırılmasını talep etmektedir. Yani Avrupa havayollarının iç hatlarımızda uçabilmeleri, Avrupa sermayesinin Türkiye'deki havayollarını satın alabilmesi istenmekte ve bu konularda hiçbir ilerleme kaydedilmemiş olması eleştirilmektedir.

Bu ve benzeri yaklaşımlara gerekli ulusal direnç gösterilmezse, zaten cılız bir yapıya sahip olan Türkiye sivil havacılığı tamamen küçülecek, uluslararası tekellerin eline geçecektir.

Bu belirlemelerden hareketle Kurultayımız, aşağıdaki adımların ivedilikle atılmasını önermektedir.

- Havacılık sektörünün kendine özgü yapısı ve uluslararası teknolojik gelişmeleri dikkate alarak sektörel teknoloji politikaları oluşturulmalı ve yaşama geçirilmelidir.

- Havacılık ve uzay sanayiimiz, savunma sanayii ile sınırlı tutulmadan, bağımsızlık temelinde, ulusal ölçekte belirlenecek bir strateji ile planlı olarak geliştirilmelidir.
- Havacılık sektörünün eğitimden üretime kadar tüm bileşenleri eşgüdümle çalışmalı ve bu çalışmalar kısa, orta ve uzun vadeli hedefler doğrultusunda planlanmalıdır.
- Havacılık ve uzay politikalarının ülke ve toplum çıkarları doğrultusunda planlı ve sistematik yönetimi sağlanmalı, eğitilmiş iş gücünün ülke içinde kalmasına ve istihdamına yönelik çalışmalar yapılmalıdır.
- “Teknolojiyi yalnızca kullanan değil teknoloji üreten bir toplum olma” hedefine ulaşabilmek için teknolojinin öncü kolunda çalışan uçak, havacılık ve uzay mühendislerinin aktif bir şekilde bu sürecin bir parçası olmaları gerekmektedir. Bu nedenle mühendislik disiplinine her aşamada gereken önem verilmeli ve ilgili yasal düzenlemelerde TMMOB, Odamız ve TMMOB'a bağlı diğer Odaların görüşleri mutlaka alınmalıdır.
- Oluşturulacak ulusal bilim ve teknoloji politikaları doğrultusunda seçilen ve seçilecek nitelikli AR-GE projeleri için TÜBİTAK'a verilen desteğin artırılması ve GSMH'ye oranı iyileştirilerek 2010'a kadar %2'ye çıkartılmalıdır.
- THY'nın özelleştirilmesi ve hizmetlerin birbirinden ayrılarak parçalanması durdurulmalı, uçuş, bakım ve mühendislik hizmetlerinde uluslararası rekabete karşı ülkemiz korunmalıdır.
- Ülkemizi havacılık alanında dışa bağımlı kılan anlaşmalar iptal edilmeli, ülkemizin çıkarları dev uluslararası tekelere karşı korunmalıdır.
- Son derece önemli bir kurum olan SHGM, özerk bir kurum haline getirilmeli; olanakları ve istihdam düzeyi artırılmalı, bugünkü zayıf konumundan çıkarılarak güçlendirilmelidir.
- Ulusal sertifikasyon prosedürlerinin hazırlanması için gerekli çalışmalar yürütülmelidir. Sertifikasyon konusunda yetkin mühendis yetiştirilmesi amacıyla üniversitelerin ilgili bölümlerinde dersler açılmalıdır.
- Sportif havacılık, uçuş okulları, hava ambulans, havadan yangın söndürme gibi alanlarda faaliyet gösteren kuruluşların uçak-havacılık mühendisi istihdam etmesi için gerekli yasal düzenlemeler yapılmalıdır.
- Ülkemiz nüfusunun ancak küçük bir kısmının kullandığı hava ulaşımının halkın tüm katmanları tarafından yararlanılabilir bir maliyete çekilmesi önemlidir. Bu amaçla, daha ekonomik ve uygulanabilir olan turbo-prop uçaklarla ulaşım bir alternatif olarak gündeme alınmalı ve tartışılmalıdır.
- Vizyon 2023 sonuçları içerisinde uçak, havacılık ve uzay mühendislerini ilgilendiren teknolojik alanlarda eksik kalan bölümler için tespitlerde bulunulmalı ve bu çalışma sektördeki ilgili kuruluşlarla etkin ve sürekli diyalog ortamı içinde yapılmalıdır. Vizyon 2023 çalışması sonucu tespit edilen işlem maddelerinin uygulanmasına yönelik bir görevlendirme ve zamanlama yapılmadığı görülmektedir. Bu boşluk giderilmelidir.
- Vizyon 2023 sonuçları ile tespit edilen öncelikli teknoloji alanlarına yönelik üniversitelere de düşen görevler vardır. Uçak, Havacılık ve Uzay Mühendisleri açısından ele alacak olursak, söz konusu teknolojilere yönelik müfredat değişikliği yapılması, öğretim üyelerinin çalışmalarını tespit edilen alanlara kaydırması ilk akla gelen çözüm önerileridir. Bu kapsamda, dünyada Havacılık eğitimi yapan saygın kuruluşların programları, yalnızca akreditasyon amaçlı olarak değil, daha genel bir çerçevede incelenmelidir.
- ODTÜ ve İTÜ bünyesindeki iki bölüm arasında ortak bir dil oluşturulmalı ve yukarıda sözü edilen çalışmalar, oluşturulacak ortak komisyonlar aracılığıyla yürütülmelidir.
- Uçak, Havacılık ve Uzay Mühendislerinin aldıkları eğitim, uçak havacılık ve uzay mühendisliği hizmetinin kamusal alandaki yeri ile diğer disiplinlerle ilişkileri irdelenerek kamuoyuna mal edilmelidir.
- Ülke kaynaklarının verimli kullanılması amacıyla Sistem Mühendisliği anlayışı yaygınlaştırılmalı ve mühendislere öğrencilik günlerinden itibaren problemlere bu gözle bakmaları için ders içi uygulamalarla gerekli donanım kazandırılmalıdır.
- Mesleki formasyonlarının gelişimi ve haklarının korunabilmesi için Uçak, Havacılık ve Uzay Mühendislerinin Oda'ya üyelikleri teşvik edilmeli; aynı şekilde ilgili bölümlerde öğrenim gören öğrencilerin Oda olanaklarından yararlanma ve mesleklerinin geleceğine bugünden sahip çıkmaları için “öğrenci üyelik” statüsündeki üyelikleri teşvik edilmelidir.
- Refahı artırması beklenen teknolojinin, topluma yararlı olması yanı sıra zararlı olabileceği de yaşanarak anlaşmıştır.

Bu nedenle, mühendislik etiğinin, mühendisler ve mühendislik öğrencilerinin gündemine girmesi için gereken çalışmalar yapılmalıdır. Daha uygar, onurlu ve refahın toplumun tüm katmanlarına yayıldığı bir dünya ve Türkiye için, mühendislerin öncelikleri ile mühendislik etiği ilkeleri yaygın olarak tartışılmalı; kurulacak komisyonlar, düzenlenecek etkinlikler ve çıkarılacak dersler sonucunda bugüne dek düşülen yanlışlardan kaçınılmalıdır.