

# Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı ile Uçak Servisi Anonim Ortaklığının durumuna dair Cumhuriyet Senatosu Araştırma Komisyonu ek raporu (10/33)

## THY Araştırma Komisyonu raporu

Cumhuriyet Senatosu  
THY Araştırma Komisyonu  
Esas No. : 50

15 . 2 . 1973

### Cumhuriyet Senatosu Yüksek Başkanlığına

Cumhuriyet Senatosu Genel Kurulunun 12 . 10 . 1972 tarih ve 93 ncü Birleşiminde THY A. O. nın son uçak mubayaası hakkında kabul edilen, araştırmayı Komisyonumuz 24 . 10 . 1972 ile 10 . 2 . 1973 tarihleri arasında görevini tamamlamış, gerekli inceleme ve tahkikatı sonucunda hazırlanmış olan rapor ilişikte sunulmuştur.

Gereğini saygılarımla arz ederim.

Safa Yalçuk  
THY Araştırma Kom. Bşk.  
Çorum Senatörü

### THY Araştırma Komisyonu DC-10-10 alımı ile ilgili ek raporu

Lockheed Aircraft Co.'ın aşağıda kopyasını koyduğumuz ve Başbakan Sayın Ferid Melen, Maliye Bakanı Sayın Ziya Müezzinoğlu, Ulaştırma Bakanı Sayın Rıfki Danişman, DPT Müsteşarı Sayın Memduh Aytür ve Senato Başkanlığı eliyle THY Tahkikat Komisyonu Reisliğine gönderdiği şikâyet mektubu üzerine 2 . 10 . 1972 tarihinde Yüksek Başkanlığına Araştırma Komisyonu Başkanlığınca başvurularak gereği için müsaade istenmiştir. Cumhuriyet Senatosundan 12 . 10 . 1972 tarih ve 93 ncü Birleşimde konunun tam ve kâmil olması gerekçesiyle gerekli araştırma izni çıkmıştır. Komisyonumuz üyelerinden Sayın Mehmet İzmen'in Bakanlığa atanması sebebiyle yerine Kontenjan Grupundan Sayın Halil Tunç'un verilmesiyle toplanmış ve 24 . 10 . 1972 günü saat 10.00'da THY Genel Müdürlüğünde buluşmak kararını almıştır.

Lockheed Aircraft Co. Müşaviri Bay Emin Baysan imzalı mektup aşağıya dercedilmiştir.

Sayın Safa Yalçuk  
Cumhuriyet Senatosu  
THY Araştırma Komisyonu Başkanı

19 . 9 . 1972

Öz : THY'larına uçak satışı hakkında.  
Acele ve mühimdir.

Lockheed Aircraft Co. Uçak Fabrikasının THY'larına L-1011 Tristar uçağını satmak maksadıyla muhtelif tekliflerde bulunduğu malumlarıdır.

Son olarak 19 Ağustos 1972'de, o sırada Genel Müdür olan Sayın İhsan Gökşaran'ın telgrafla vâki davetine uyularak, THY'larına takdim edilen 25 Ağustos 1972 tarihli teklifinizin müddeti iki defa temdit edilerek 15 Eylül 1972 gününe kadar uzatılmış olmasına ve THY'larına bu tarihe kadar yapılan tekliflerin en ucuz ve en uygun şartları ihtiva etmiş bulunmasına rağmen, maalesef DC-10 uçaklarının satın alınmasına karar verildiğini ve bu kararın Sayın Makamınızın tasvibine arz edeceklerini öğrenmiş bulunuyoruz.

Hem son Lockheed teklifine ait muamelenin maruz bırakıldığı haksız tutumun ve hem de en ucuz fiyat teknik vasıfları yanında en uygun şartların kısaca neler olduğunu burada yüksek mütalaalarına sunmakta fayda görmekteyiz:

1. Son birkaç ay zarfında THY Genel Müdürü Sayın Gökşaran ile vaki muhtelif temaslarımız sonunda, 19 Ağustos 1972 tarihinde Sayın Gökşaran tarafından Lockheed Corp. President'i Mr. Kotchian'a tam metni aşağıya alınan telgraf gönderilerek, L-1011 uçak bedelini 17,2 milyon dolardan tespiti kaydıyla mübaya müzakeresini yapmak üzere davette bulunulmuştur. Telgraf metni aynen şöyledir : «I am pleased to advise you that I Will be able to start negotiation on purchasing of three L-1011 SC for THY during your demonstration flight in İstanbul. I am offering you a fixed price of 17,2 milion dollars for each L-1011 to be delivered in June, July, August 1973. Waiting to see you very soon. Regards - Gökşaran.»

2. Bu telgrafa uyularak İstanbul'a gelen Lockheed heyeti 25 Ağustos 1972 tarihinde THY Genel Müdürlüğünde Sayın Gökşaran ve Muavini Sayın İşcan'ın katıldığı toplantıda, 17,2 milyon dolardan biraz daha fedakârlık edilerek fiyatın 17 milyona indirilmesini ve mesul Lockheed President'nin İstanbul'a getirildiği takdirde, kendisinin de derhal Ankara'dan İstanbul'a gelerek konunun müzakeresini bitirip, aynı F-28'lerin kararında olduğu gibi raporunu süratle İdare Meclisine takdim edeceğini beyan etmiştir.

Bunun üzerine Lockheed'in President'i California'dan acele olarak Türkiye'ye gelmiş ve uçak bedelinin de beherinin 17 milyon dolardan teslim edileceğini bildiren yazılı teklifimiz 29 Ağustos 1972'de Ankara'da yapılan toplantıda Sayın Gökşaran'a takdim edilmiştir.

3. 17 milyon dolarlık bu en ucuz ve ayrıca uygun şartları ihtiva eden teklifin opsiyonu 1 Eylül 1972 akşamı saat 6'da bitmek üzere tanzim edilmişti ve o tarihte mutat toplantısını yapacak olan THY İdare Meclisi bu teklif üzerinde bir karara varması bekleniyordu. Lâkin, her nedense teklif İdare Meclisince yeniden satınalma komisyonuna havale edildiğini anladık.

Takibolunan müzakere seyrinden de görüleceği veçhile, önceden fikse edilmiş bir fiyat üzerinden müzakereye başlanıldığı ve nihayet 17 milyona kadar inildiği takdirde karara bağlanacağı Sayın Genel Müdür tarafından müzakere sırasında ifade olunup yetkili President'inde Türkiye'ye kadar çağrılıp kendisinden yazılı satınalma mektubu (letter of intend) alındığına göre, lüzumlu tetkik ve mukayeselerin de o vakitten çok önce zaten tamamlanmış olup, ona göre ileri sürülen 17 milyonluk şartlar dairesinde müzakeresinin sona erdirilip neticesinin İdare Meclisine arzına kalması gerekirken, İdare Meclisinin kendisine gelen bu teklif yeniden tetkik için satınalma komisyonuna intikal ettirmesi gerekçesi anlaşılammıştır ve bu hususun üzerinde hassasiyetle durulması gerektiğine inanıyoruz.

4. Bu arada Sayın Gökşaran'ın vazifesi sona ermiş ve yeni tayin edilen Sayın Remzi Yelman'ın 17 Eylül 1972 günü yaptığı İdare Meclisi toplantısında, uçak mübayaasına ait bekleyen teklifimizin müteakip toplantıya bırakılarak lüzumsuz geciktirmenin devam olunduğuna şahit olmuşuzdur.

5. Müzakereler sırasında rakibimize nazaran 900 000 dolara yakın olarak sandığımız daha ucuz fiyatımıza mukabil, rakibimizden altı ay kadar sonra teslimatta bulunmamız muvacehesinde, bu farkın da Lockheed tarafından yabancı hava yollarından temin olunacak ve pilot ve teknisyenlerini munzam bir yetiştirmeyi gerektirmeyen 3 - 4 yıllık 3 adet 707 Boingleri kiralarak bundan doğacak masrafın beher uçağa 25 000 dolar hesabıyla cem'an 750 000 dolarlık kısmını karşılayacak bir katkıbnyonda bulunmamız teklifimize dercolunmuştur. (Halen THY. ların kullandığı 707'lerin ayda 45 000 dolarlık kira ücreti olduğunu sanıyoruz.)

Bu suretle THY'ın teslim alacağı ve en son modern cihazlarla teçhiz edilmiş yeni L-1011 uçaklarını kullanan pilotlarımızın emniyetle yetiştirilmesine rahat ve kâfi vakit kalmış olacak hem de aradaki fasıla munzam 3 Boingle doldurulacaktır.

Esasen bunun aksine olarak ve fiyatı daha yüksek olduğu halde sırf önteslim gerekçesiyle DC—10'lere rüçhaniyet tanınmasının, pilotların yetiştirilmesi için gerekli zamanı önemle nazara almadan, süratle ve büyük zararları doğurabilecek riski göze aldırın bu kararın yüksek makamlarca kabule şayan olmayacağına inanıyoruz. Kaldı ki, DC—10'lerin erken teslimatla ne dereceye kadar erken hizmete girebileceği katiyetle belli olmadan, dış ödemede daha ucuz olan L—1011'lere nazaran tercih sebebi olarak gösterilmesinin ne dere-

ceye kadar makbul bir değerlendirme olduğunun takdirini yüksek makamlarına bırakıyoruz. Diğer taraftan Sayın Göksaran'ın yukarıda zikredilen telgrafında fabrikamızın Haziran, Temmuz, Ağustos teslimatı kusurlu olduğuna dair bir işaret bulunmamaktadır.

6. — L - 1011 uçakları THY'larının isteğine uygun sipesifikasyona göre hemen imaline geçilecek en son elektronik cihazları havi yeni uçaklar olmalarına mukabil DC - 10'ler içinde teklif edilen 2 uçağın bundan bir buçuk yıl önce Japon Mitsui Firması için imal edilen ve nispeten bugün için eski sayılan ve şimdiye kadar sayısız ülkelere satışı için teklif edildiği halde Mitsui dahil her yerden reddedilen uçaklardan olması da Sayın Başkanlığımızın dikkatinden kaçmaması gereken mühim hususlardan biri olacağına inanıyoruz.

Hele bunlardan bir tanesinin ilişik 28 Temmuz 1972 tarihli gazetede baş sahifede «Jet parçaları yağmuru» altında verilen haberde, ortadaki büyük motorun nasıl havada parçalanıp dağıldığını aksettiren uçaklardan biri olduğunu düşünmek, bunu bilen THY kararının isabetsizliğine yetecek gerçeği ortaya koymaktadır. (Bir diğer DC - 10'inde Şikago'da kapısı havada iken uçmuştur.)

7. — L - 1011 uçağı Nisan 1972 sonunda PAA dan uçuş sertifikası almış en son ve yeni (wide body) tipi geniş gövdeli uçak olup, bugün dünya piyasasının kabul ettiği ve aşağıda başlıca vasıfları ile DC-10'a nazaran öncelikle tercih olunmaktadır :

a. Daha dayanıklıdır, daha rahattır, pilot için daha emniyetlidir.

b. Az hız ile inişlerde daha pozitif ve rahattır.

c. L - 1011 de bulunan (Flying tail) hem hızlı hem de yavaş uçuşta daha yüksek kontrol ve emniyet sağlamaktadır.

d. DC - 10 dan daha fazla yolcu alabilmektedir. (400 yolcu ve arzu edilirse alt kattaki salona da kullanılarak 440 yolcu alabilmektedir.)

e. Otomatik iniş sistemi vardır. (DC - 10 nin henüz müsaadesi yoktur.)

f) Yolcu ve yük bindirme ve indirme kapasitesi daha yüksektir.

Bundan başka :

Tamir atelyeleri THY larına kendi kendine kâfi gelecek imkânı sağlamaktadır.

Yabancı pilot ve teknisyen kullandırmayarak iş kanunu ve işçi problemi yaratmayacaktır. (DC - 10 ın teklifinde ise hizmet sırasında kullanılacak yabancı pilot ve teknisyene yer verildiğini sanıyoruz.)

8. — Lockheed teklifi ile ilgili diğer bir husus da Avrupa'nın en büyük hava yolları şirketlerinden BEA'nın 6 sı ilk, 6 sı ikinci satış cem'an 12 L - 1011 uçağı mübayaaya etmesi ve peşinatını da ödemiş olmasıdır.

Bu suretle aynı model ve sipesifikasyondaki uçakları bulunan bu şirketler (ki halen BEA, THY'larının ortağı bulunduğu BOAC şirketi ile birleşme halindedir) Bakım ve işletmecilik hususlarında kolaylık ve yardım sağlayabilecektir. Böylece aynı motor, aynı air frame ve kontrol sistemi, cihazları, aynı elektrik, hidrolik, penomatik sistemleri uçuş cihazları vesair teknik hususlarda mükemmel bir emniyete ve kolaylığa sahip olmasına mukabil, DC - 10 ler henüz Avrupa'da hiç satılmadıklarından (çünkü Avrupa'da satılanlar DC - 10 - 20, DC - 10 - 30 ve DC - 10 - 30 FC modelleri olup bunlar büyük uçaklardır, motorları iniş takımları tamamen değişiktir, yedek parça bakımından % 50 farklıdır, fiyatları da milyon dolar fazladır.) Aynı derecedeki imkândan mahrum bulunmaktadır. Halbuki BEA ile aynı model ve tipde uçaklara sahip olmak neticesinde THY ların ucuz maliyetle yüksek işletmecilik fırsatını kolayca elde edebilecektir.

Yukarıda kısaca sunulan sebepler gözönünde tutularak ve konunun bitaraf bir heyete tetkik ettirilerek mübayaada daha ucuzu, malda yeniyi ve daha sağlamı, işletmecilikte en iyi imkânları sağlayacak olanı bulmak için gerekli incelemenin yapılmasında işe yarayacağını umduğumuz işbu maruzatımızı yüksek mütalaalarına çok derin saygılarımla arz ederim.

Lockheed Müşaviri

Emin Boysan

Dağıtım :

Sayın Ferid Melen, Başbakan

Sayın Z. Müezzinoğlu, Maliye Bakanı

Sayın R. Danışman, Ulaştırma Bakanı

Sayın M. Aytür, Bşk. Devlet Planlama

Teşkilâtı müsteşarı

Senato Başkanlığı eliyle Türk Hava Yolları

Tahkikat Komisyonu Reisliğine

24 . 10 . 1972 günü İstanbul'da THY Genel Müdürlüğünde toplanan komisyonumuz son uçak alımları ile ilgili muameleleri evrak üzerinde incelemiş ve ilgili şahısları dinleyerek raporunu hazırlamıştır.

THY hazırladığı yolcu projeksiyonlarının çok üstünde seyreden bir yolcu potansiyeline sahiptir. Hazırlanan yolcu projeksiyonları her defasında fiilî durum karşısında konservatif kalmışlar ve THY mevcut büyük talep karşısında acz içinde kalmış, iyi bir işletici olmadığı her zaman en acı şekilde tenkit edilegelmiştir.

Kitle turizminin hızla gelişmesi, yabancı memleketlerdeki işçilerimizin uçak ihtiyaçları, Hac seferlerinin uçaklarla yapılmak mecburiyetinde olması, iç hatlarda hava yolu ile seyahat isteklerinin büyümesi sebepleriyle, THY idarecileri yeni ve büyük uçakların alınmasının kaçınılmaz olduğunu görmüşlerdir. Bu ihtiyacı evvelâ kiralık uçaklar yolu ile kapatmak amacı ile 1971 senesinde 3 adet eski yapı B-707 - 321 uçağını kiralamışlardır. Diğer taraftan da uçak satınalma çalışmalarına başlamışlardır. Bu cümleden olarak 24 Eylül 1971 tarihli İdare Meclisi toplantısında 396 sayılı Kararla uçak satın alınması hususu kararlaştırılmış ve ortaklık bünyesinde uçak ihtiyacı için devam eden çalışmalar tasvip görmüştür.

Bu amaçla 22 Ekim 1971 günü yapılan İdare Meclisi toplantısında 446 sayılı Karar alınarak «uygun uçak tipini seçmek ve pazar araştırması yapmak üzere» Kaptan Pilot Aytekin Bilgi başkanlığında 8 kişilik bir heyet kurulmuştur. Heyet üyeleri Ortaklığın muhtelif müdürlüklerinden tefrik edilmiş uzmanlardan teşekkül etmiştir. Heyete çalışmalarını bitirmek için 60 günlük müddet verilmiştir. Bu müddet sonunda raporlarını Genel Müdürlüğe vereceklerdir.

Heyet çalışmalarını sürdürürken Hükümete ve Yüksek Planlama Kuruluna durum intikal ettirilerek tasvipleri alınmak için çalışılmıştır. Bu çalışmalar neticesinde Yüksek Planlama Kurulunun 11 Kasım 1971 tarih ve 81 No. lu raporunu Hükümet 15 Kasım 1971 günü kabul etmiştir.

Bu rapor şöyledir :

«THY filosuna 1972 yılında katılmak üzere 100 koltuklu bir jet yolcu uçağının yurt dışında kredi ile alınmasının 1971 yılı yatırım programına alınması ve halen kiralık olarak kullanılan bir DC-9-10 yolcu uçağının kira müddetinin bir yıl daha uzatılması için gerekli işlemlere başlanması,

Halen kira ile kullanılan 3 adet Boeing yolcu uçaklarının ileriki yıllarda yerini alacak yeni uçakların kredi ile sağlanabilmesi için gereken işlemlere başlanmasını»

Uçak seçim komisyonu işini bitirmiş ve raporunu 31 Aralık 1971 günü Genel Müdürlüğe vermiştir. Bu rapora göre 3 adet geniş gövdeli ve 1 adet 100 kişilik uçak alınması öngörülmüş ve geniş gövdeli uçaklar arasında yapılan puvanlamada şu sıralama meydana çıkmıştır :

1. DC - 10 10 942,7 puvan
2. L - 1011 856,6 »
3. A 300 B 687,2 »

Ayrıca 100 koltuklu uçak olarak da DC-9-32 uçağının satın alınması uygun görülmüştür.

Bu rapor 11 - 12, 18 Ocak 1972 tarihlerinde Genel Müdür Başkanlığında Genel Müdür Muavini ve şube müdürleri toplantısında aynen tasvip görmüştür.

Bu arada Cidde - Adana seferini yapan DC-9-32 uçağının Adana'da düşerek tamamen harabolması neticesinde yapılan 9 Şubat 1972 tarihli müdürler toplantısında 3 adet DC-10-10 uçağı yerine 4 adet DC-10-10 uçağı alınması ve alınacak DC-9-32 uçağının alınmasının iptal edilmesi kararlaştırılmıştır.

Genel Müdürlük 11 Şubat 1972'de 4 adet DC-10-10 uçağının alımı için pazarlık konularını kapsayan bir teklif isteme mektubunun Mc. Donnel Douglas Firmasına ve pazarlıkta rekabeti sağlamak bakımından da alternatifi olarak L-1011 uçağı için Lockheed Aircraft Co. firmasına en kısa zamanda gönderilmesini isteyen bir yazıyı İdare Meclisine göndermiştir.

İdare Meclisi 11 ve 18 Şubat 1972 tarihlerinde 2 toplantı yaparak bu görüşü tasvibetmiş ve Genel Müdürlüğe uçak alımı çalışmalarını yürütmek üzere yetki vermiştir.

Genel Müdürlük 29 Şubat 1972 tarihli yazısı ile Genel Müdür Muavini Suphi İşcen başkanlığında 5 kişilik ve Ortaklık bünyesinden «uçak satın alınması için evsafı tespit etmek ve pazarlık yürütmek» üzere bir uçak satınalma komisyonu kurmuştur.

Komisyon 5 Mayıs 1972'de o zamana kadarki çalışmalarını kapsayan bir ara rapor vermiştir. Bu rapora göre komisyonun teması «Uçak Değerlendirme Komisyonu»nun raporunda ilk sırayı alan DC-10-10 uçakları yapımıcısı Mc. Donnell Douglas Firması ile almıştır. Temaslardan uçakların fiyatlarının ve alacağı, hangi tarihlerde tesliminin mümkün olabileceği, bakım hususunda düşünülenler ve firmanın taahhütlerinin ve alacağı gibi hususlar üzerinde durulmuştur. Bu uçaklar her ne kadar Japon Hava Yolları için Mitsui speifikasyonuna göre yapılmışsa da Avrupa'daki hava yollarının halen kullanmakta oldukları DC-10-30 tipi uçaklar ile başlıca farkları motorları ve iniş takımı sisteminden ileri gelmektedir. DC-10-30'un motoru daha takatli ve iniş takımı da takviyelidir. Motorunun bakımı ve atelye pratiği bakımından büyük mahzur yoktur. Mitsui spesifikasyonundaki uçağın cem'an 1200 komponentinin sadece % 17'si (yani 204'ü) Avrupa işleticilerinin DC-10-30 uçağından farklıdır. Bu % 17'nin de yarısı (yani 102 komponent) ilâve teçhizat olmadan aynı atel yerlerde tamiri mümkün olmaktadır. Ayrıca Mitsui spesifikasyonu tâbir edilen bu Japon Hava Yolları spesifikasyonundaki komponent ve cihazlar Amerikan mamulü olup Avrupa'da yapılamayanlarının Amerika'da tamiri mümkündür. Ve bu husus ortaklığa navlun masrafından başka bir külfet yüklemeyecektir. Bu duruma rağmen bu spesifikasyon farkları dolayısıyla THY bünyesindeki tereddütlerden dolayı anlaşma mümkün olamamış ve Douglas heyeti memleketlerine geri dönmüşlerdir. Komisyon ise büyük mahzur olarak görmediği bu spesifikasyon meselesini önplanda görmemiş ve kendi spesifikasyonuna göre yeniden ısmarlanacak uçakların 1,5 seneden önce tesliminin mümkün olamayacağını düşünerek Douglas ile fiyatta âzamî indirim sağlamak ve uçakların servise konmasında gerekli yer teçhizatının uçaklardan evvel İstanbul'a getirilmesinin garanti edilmesi şartları ile nihai pazarlığa girmeyi tavsiye etmiştir.

Trafik sıklığının günbegün artması THY'nın uçak ihtiyacını çok kesin hatları ile ortada tutmaktadır. THY'na uçak lâzımdır. Bunun için de Genel Müdür ve uçak seçim ve alım komisyonlarından bazı üyeleri uçakların imalâtçıları (Douglas, Lockheed ve Air Bus firmaları) yerlerinde görmek üzere Mayıs ayı içinde bir seyahat yapmışlardır ve müşterek raporlarını 25 Temmuz 1972 günü 30-1 sayı ile vermişler ve netice olarak şu kanaatlerini dercetmişlerdir.

1. Bilhassa Boeing - 707 kiralık uçaklarının Mayıs 1973 tarihinden itibaren geriye verilmeleri dolayısıyla âcil uçak ihtiyacımızın Air Bus A-300 B uçaklarıyla karşılanması bugün için imkân dahilinde görülmediğinden A-300 B uçaklarının ileriki yıllarda DC-9 uçaklarımızın replacement'i olarak düşünülebileceğini,

2. Tümüyle 1960 konseptine göre imal edilmiş Boing 727-200 uçaklarının ortaklığımız için düşünülmemesi gerektiğini,

3. Henüz işletmecilik standardına ulaşamayan, motor problemleri, uçak fiyatı ve belirtilen dezavantajları sebebiyle L-1011 uçağının satın alınmaması gerektiğini,

4. DC-10-10 uçaklarının ortaklık için en uygun tip uçak olduklarını.

Raporlarında belirtmişlerdir.

28 Temmuz 1972 tarihinde durum İdare Meclisinde görüşülmüş ve DC-10-10 alımı için nihai pazarlık yetkisi «Uçak Satınalma Komisyonu» na Genel Müdürlükçe verilmiştir.

Uçak Satınalma Komisyonunca firmalardan en son teklifler istenmiştir. Douglas temsilcileri ile İstanbul'a DC-10-10 gösterisi için geldikleri 8 Ağustos 1972 günü ilk 2 uçakta fiyat 17,5 milyon dolar olarak anlaşacağımız ima edilmiş iken sonradan 3 ncü uçak için 18,4 milyondan aşağı inemeyeceklerini söylemişlerdir.

Douglas ile görüşmeler fiyat dolayısıyla inkıtaa uğrayınca Lockheed firmasına nihai pazarlık için müracaat edilmiş ve 25 Ağustos 1972 günü yapılan görüşmelerle Haziran - Temmuz - Ağustos 1973 tarihlerinde teslim edilecek uçakların esas fiyatının 18,7 milyon dolar olduğu ancak yedek parça yardımı, Rolsé Royce motoru parça ve hizmet yardımı ve uçakların teslimine kadar kiralananacak uçaklar için yardım edecekleri miktarlarını toplamı düşüldükten sonra fiyatın 17,2 milyon dolara düşeceği anlaşılmış ve aynı gün fiyatı 17 milyon dolara inceklerini ima etmişlerdir.

Bu arada Genel Müdür İhsan Göksaran aslı görevine gitmiş ve yerine Remzi Yelman tayin edilmiştir.

15 Eylül 1972'de Genel Müdürlükte bütün müdürlerin ve Uçak Seçim Komisyonu ile Uçak Alım komisyonlarının iştiraki ile geniş bir toplantı yapılmış ve Lockheed Firmasının 30 Ağustos 1972 tarihli ve Douglas firmasının 1 Eylül 1972 tarihli son teklifleri görüşülmüştür. Bu toplantıda her iki firmanın fiyatlarının nihai mukayesesinde Lockheed Firmasının her bir uçağının net efektif fiyatının 17 060 000 dolar ve Douglas Firmasının her bir uçağının net efektif fiyatının 17 025 333 dolar olduğu anlaşılmıştır. Bilâhara toplantıya iştirak edenlerin ittifakı ile THY için en uygun uçağın DC-10-10 olduğu anlaşılmış ve bu husus bir tutanak ile tevsik edilerek imza edilmiştir.

Aynı gün 15 Eylül 1972 tarihinde durum Genel Müdürlükçe İdare Meclisine yazılmış ve İdare Meclisi aynı gün ve 311 sayılı kararı ile uçakların satın alınmasına ve mukavelenin yapılması hususunda Genel Müdürlüğe yetki verilmesine karar verilmiştir.

Bu karara uyan THY Genel Müdürlüğü Mc. Donnell firması ile 3 adet DC-10-10 uçaklarının alınması için mukaveleyi yapmıştır.

Hadiseleri kronolojik sırası ile arz ettiğimiz şuraya kadar görülmektedir ki ortaklık bütün muamelelerinde tamamen kendi yönetmeliklerini içinde kalmıştır. Ayrıca ortaklık, biran önce ihtiyacı olan uçaklara sahip olabilmek için ufak tefek bazı tereddütler hariç süratli hareket etmiş, akılcı bir yol ile cesaretli olabilmıştır.

Lockheed Aircraft Co. firmasının uçağı olan L-1011 elde daima bir alternatif olarak tutulmuş ve pazarlıkta ortaklığa kuvvetli durumda bulundurmıştır. «Uçak değerlendirme komisyonu» bu uçakları aldığı puan itibarı ile ikinci sıraya koymuştur. Esasen 15 Eylül 1972'de yapılan müdürler toplantısında her iki tip uçak fiyat bakımından da hemen hemen birbirine eşit hale gelmişlerdir.

L-1011 uçaklarının üzerinde bulunan elektronik komponent ve cihazların daha mükemmel olduğu Genel Müdür İhsan Göksaran'ın raporunda belirtilmiştir. Fakat takdir edilir ki bir uçağın diğerine nazaran daha evsafli olabilmesi için yalnız bir hususiyetinin daha mükemmel olması yetmez. Diğer birçok hususiyetlerinin de üstünlük arz etmesi icabeder.

Ayrıca THY teknik personelinin Douglas tayyarelerine karşı psikolojik bir yakınlığı vardır. Bu tayyareler ile uçmak kendilerine daha emniyetli gelmektedir. Bu husus Genel Müdür Remzi Yelman ve diğer ilgililer tarafından komisyonumuza açıklanmıştır.

Hava Yollarımız biran önce kendi uçaklarına sahip olmak istediğinden L-1011 lerin teslim tarihine kadar ki arayı kiralık Boeing 707 ler ile doldurmak şeklinde Lockheed teklifini de makul bulmamıştır.

DC-10-10 uçaklarının erken alınması ile pilotların yetişmeden bu uçakları kullanmak mecburiyetinde olacakları şeklindeki iddialar da, varit olmaz, evvelâ uçaklar gelmeden önce bir eğitime tabi tutuldukları gibi Douglas firması da kendi pilot ve teknisyenlerini uçacak uçaklarda bulundurmayı taahhüt etmiştir.

Sayın senatörler, netice olarak; DC-10-10 uçakları idarî, malî ve teknik yönden hiçbir araştırmayı icabet-tirmeyecek bir düzgünlük içinde alınmışlardır.

Başkan	Başkan V.	Sözeti	Kâtip
Çorum	İzmir	İzmir	Kontenjan
S. Yalçuk	Karşı oy yazımız eklidir	M. Kırli	H. Tunç
	S. Çağatay		
Üye	Üye	Üye	
İstanbul	İzmir	Tabii Üye	
H. Berkol	Söz hakkım mahfuzdur	Karşı oy yazımız eklidir	
	O. Kor	S. Gürsoytrak	