

DEVLET HAVA YOLLARI:
TÜRKİYE'DE SİVİL HAVACILIĞIN DOĞUŞU

(1933-1956)

ABDULLAH NERGİZ

VakıfBank Kültür Yayınları: 0064

Tarih: 017

DEVLET HAVA YOLLARI:

TÜRKİYE'DE SİVİL HAVACILIĞIN DOĞUŞU

(1933-1956)

ABDULLAH NERGİZ

Genel Yayın Yönetmeni

Dr. Hüseyin Yorulmaz

Yayın Müdürü

Dr. Hasan Aksakal

Tasarım ve Yayın Kimliği

Bülent Erkmen

Kapak Görseli ve Sayfa Uygulama

Faruk Özcan

Kitap Editörü

Dr. Bilge Karbi

Son Okuma

Tuğba Sivri

VakıfBank Kültür Yayınları

Büyükdere Caddesi

No: 97 – Kat 4

Şişli 34394 İstanbul

Telefon: 0 212 354 5730

www.vbky.com.tr – info@vbky.com.tr

Sertifika No: 40141

© Vakıf Pazarlama San. ve Tic. AŞ, 2020

ISBN 978-605-7947-71-0

Kitabın tüm yayın hakları VakıfBank Kültür Yayınları'na aittir. Tanıtım amacıyla, kaynak göstermek şartıyla yapılacak sınırlı alıntılar dışında, yayıncının yazılı izni olmaksızın hiçbir elektronik veya mekanik araçla çoğaltılamaz. Eser sahiplerinin manevi ve mali hakları saklıdır.

Baskı

Ofset Yapımevi

Şair Sokak No: 4, Çağlayan Mahallesi,

34410 Kağıthane, İstanbul

Telefon: 0 212 295 86 01

Sertifika No: 45354

1. Baskı: Eylül 2020

DEVLET HAVA
YOLLARI:
TÜRKİYE'DE
SİVİL HAVACILIĞIN
DOĞUŞU
(1933-1956)

ABDULLAH NERGİZ



ABDULLAH NERGİZ

Marmara Üniversitesi İngilizce İktisat bölümünden mezun oldu. Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalında Türkiye'nin sivil havacılık tarihi üzerine yüksek lisans ve doktora yaptı. Havacılık sektöründe Türkiye'nin önde gelen havayolu ve havalimanı işletmelerinde 20 yıla yakın bir süre profesyonel olarak çalıştı. 2006 yılında, Türkiye'nin ilk havacılık blogu niteliğini taşıyan ve aktif bir biçimde yayın hayatına devam eden Havayolu 101'i kurdu. Halen profesyonel kariyerinin yanı sıra bir vakıf üniversitesinde sivil havacılık sektörüyle ilgili ders vermeye devam etmektedir.

İÇİNDEKİLER

Önsöz	3. Bölüm
010	071
Giriş	Türkiye'de Devletçilik Uygulamasına Geçiş ve Milli Sivil Havacılığın Kuruluşu (1930-1945)
012	072
1. Bölüm	
022	Türkiye'de Devletçilik Politikasının Gelişimi
Sivil Havacılığın Doğuşu	073
023	Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı
Havacılıkta İlkler	081
023	Dünya Genelinde Kurulan Milli Havayolu Şirketleri
İkinci Dünya Savaşı ve Sonrası	084
032	Curtiss-Wright Şirketinin Türkiye'deki Faaliyetleri
2. Bölüm	088
040	Curtiss-Wright Şirketi
Türkiye'de Havacılığın İlk Yılları (1909-1929)	088
041	Ahmed Emin Yalman'ın, Curtiss-Wright Şirketinin Temsilcisi Olması
Türk Havacılığında İlkler	089
042	ABD'ye Gönderilen Havacılar Heyeti
Türkiye ve Yabancı Havayolu Şirketleri	091
049	New York – İstanbul Gösteri Uçuşu
Türk Tayyare Cemiyeti	094
065	
TOMTAŞ (Kayseri Uçak Fabrikası)	
066	

Kayseri Uçak Fabrikasında “Curtiss Hawk” Üretimi 097	Türkiye'nin Önde Gelen Havalimanları 133
Curtiss-Wright ile Yapılan İşbirliğinin Sonu 100	İstanbul'daki Havalimanları 133
Türk Hava Posta İşletmeleri 102	Ankara'daki Havalimanları 138
Curtiss-Wright Tarafından Gerçekleştirilen Havayolu Analizi 103	4. Bölüm 144
Türk Hava Postalarının (THP) Kuruluşu 110	İkinci Dünya Savaşı Sonrası Kutuplaşma ve Türkiye Sivil Havacılığının Gelişimi (1945-1957) 145
Havayolları Devlet İşletme İdaresinin Kuruluşu 116	Siyasi ve İktisadi Gelişmeler 146
Milli Havayolu Sisteminin Kuruluşu 116	İkinci Dünya Savaşı Sonrası DHY'nin Gelişimi 164
Hines Raporu 124	Yabancı Uzman Raporları 166
Kuruluş Döneminde DHY Filosunun Gelişimi 127	Douglas DC-3 Tipi Uçakların Satın Alınması 171

Yabancı Havacılık Uzmanları ve Eğitim	DHMI'nin Kuruluşu
182	240
Türkiye'de Uçak Motoru Üretimi	THY'nin Kuruluşu
188	241
İlk Yurtdışı Hattının Açılması	Amerikalı Uzman Desteği
193	242
Yurtdışı Hatların Gelişimi	THY Filosunun
196	Yenilenmesi Çalışmaları
	245
Yurtiçi Hatların Gelişimi	Pan Am ile Yapılan
204	Ortaklık Görüşmeleri
İmzalanan Uluslararası	248
Sivil Havacılık Anlaşmaları	BOAC Ortaklığı
208	256
Havalimanı Altyapı Çalışmaları	
209	Sonuç
Pan Am ile Yapılan	260
Teknik Destek Anlaşması	
232	Ekler
Yaşanan Uçak Kazaları	270
237	
	Kaynakça
Sivil Havayolu Sektörünün	310
Yeniden Yapılandırılması	
238	Dizin
SHGM'nin Kuruluşu	316
239	

KISALTMALAR

ABD	Amerika Birleşik Devletleri
ATC	Air Transport Command
BCA	T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Cumhuriyet Arşivi
BOAC	British Overseas Airways Corporation
DHMI	Devlet Hava Meydanları İşletmesi
DHY	Havayolları Devlet İşletme İdaresi
IATA	International Air Transport Association
ICA	International Cooperation Administration
ICAN	International Commission for Air Navigation
ICAO	International Civil Aviation Organization
IMF	International Monetary Fund
NATO	Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü
NACP	National Archives at College Park, MD
NAMP	National Archives Microfilm Publication
NARA	National Archives and Records Administration
PICAO	Provisional International Civil Aviation Organization
SHGM	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
SSCB	Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
TBMM	Türkiye Büyük Millet Meclisi

THP	Türk Hava Postaları
THK	Türk Hava Kurumu
THY	Türk Hava Yolları
TOMTAŞ	Türk Uçak Otomobil ve Motor AŞ
TWA	Transcontinental Western Air

ÖNSÖZ

Türkiye’de sivil havacılık sektörünün kuruluş dönemini bilimsel ve sistematik bir biçimde inceleyen kapsamlı çalışmalar yok denecek kadar az. Öncelikle, okuyacağınız bu eserin bu yolda atılmış bir ilk adım olmasını ve gelecek yıllarda bundan çok daha iyi çalışmaların yapılmasını temenni ediyorum.

Türk Hava Yollarının 1956-1990 yılları arasındaki tarihini incelediğim yüksek lisans tezimin ardından, doktora çalışmamda bir adım geriye giderek ülkemizdeki sivil havacılık sektörünün kuruluş dönemini ele almaya karar vermiştim. Hedefim, 1933-1956 arasında olan biteni ortaya çıkarmaktı. 1933, Havayolları Devlet İşletme İdaresinin kurulduğu, 1956 ise sivil havacılık sektörünün üç farklı devlet kurumu çerçevesinde yeniden yapılandırılarak idari anlamda modernize edildiği yıllardı.

Bu amaçla temel olarak, ülkemizde T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivinden ve Amerika Birleşik Devletleri Ulusal Arşivinden faydalandım. Havacılık sektöründeki ilgili kurumların söz konusu döneme ilişkin arşivlerine ulaşmam ise maalesef mümkün olmadı.

Neticede hem Türkiye hem de Amerika Birleşik Devletleri'nde sürdürdüğüm beş yılı aşkın bir çalışmanın sonucunda, 2019 yılının başlarında Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Tarihi bölümündeki doktora tezi mi başarıyla tamamlamıştım.

O aşamadan itibaren, bu çalışmamın bir kitap haline getirilip daha geniş bir okuyucu kitlesiyle ulaşması için ayrı bir süreç başladı.

Öncelikle gerek tez çalışmam süresince, gerekse kitabın hazırlandığı dönemde bana desteklerini hiçbir zaman eksik etmeyen sevgili eşim Sevda Nergiz ve biricik oğlum Ali Enver Nergiz'e teşekkürlerimi sunuyorum.

Doktora tez danışmanım Sayın Murat Koraltürk'ün hakkını da sanırım kolay kolay ödemem mümkün değil. Zira uzun yıllar boyunca çalışmamla en yakın bir biçimde ilgilenerek işin bu noktaya ulaşmasında paha biçilemez bir destek vermiş durumda.

Yine çalışmalarıyla bana yol gösteren ve kişisel arşivini açarak yardımlarını esirgemeyen Sayın Kıvanç Hürtürk'e de teşekkürü bir borç bilirim.

Son olarak, Vakıfbank Kültür Yayınları Yayın Müdürü Sayın Hasan Aksakal ve muhterem dostum Ozan Sağsöz'ü de anmadan geçmek olmaz.

Abdullah Nergiz

20 Mayıs 2020

GİRİŞ

Türk Hava Yollarının özellikle 2005-2015 yılları arasında çok hızlı bir biçimde büyümesi ve bunun yanı sıra aynı dönemde Pegasus, Atlasglobal, Onur Air, Sun Express gibi özel havayollarının gelişimi, sivil havacılığın ülkemiz kamuoyunda oldukça yakından takip edilmesini sağladı.

Bir yandan bu şirketlerde çalışan sayısının giderek artması, diğer yandan da havayoluyla seyahatin nispeten ucuzlayarak uçağa binen yolcu sayısının çoğalması, havacılığa olan popüler merakı iyice artırdı. Buna paralel olarak, sektörle ilgili temel konular ve güncel gelişmeler çok daha yakından takip edilmeye başlandı.

Özellikle yerli uçak üretimi konusunun gündelik siyasetin bir parçası haline dönüşmesi, sivil havacılığın tarihcisinin de ilgi çekmeye başlamasına yol açtı.

Bu çerçevede, uçak üreticisi Nuri Demirağ ve bağımsız pilot Vecihi Hürkuş, kamuoyunun en fazla bildiği ve tartıştığı isimlerin başında geldi. Her iki isimle de ilgili çok sayıda belgesel hazırlandı, kitap ve makaleler yazıldı.

Gelgelelim, son yıllarda gözle görülür bir artış olsa da ülkemizde, sivil havacılık sektörü hakkında yazılan kitap sayısı oldukça sınırlı sayıda. Özellikle işin akademik tara-

fına bakıldığına, yapılan çalışmaların çok daha az olduğu görülmekte. Sektörün tarihi gelişimine yönelik araştırmalar ise yok denebilecek kadar az.

2008 yılında tamamladığım yüksek lisans çalışmamda, Türk Hava Yollarının (THY) yönetim kurulu karar defterlerini inceleyerek şirketin bir anonim şirket statüsünde yeniden yapılandırıldığı 1956 yılından, o zamanki adıyla İstanbul Menkul Kıymetler Borsasına arz edilerek ikincil piyasalar üzerinden özelleştirme sürecinin fiilen başladığı 1990 yılına kadar olan gelişimini ele almıştım. Bunun ardından başladığım doktora çalışmamda ise bundan bir önceki döneme dönerek, Türkiye’de sivil havacılık sektörünün kuruluşunu inceledim.

İşin kurumsal tarafına, yani sivil havacılık sektörünün ülkemizdeki kuruluş dönemine ilişkin ise akademik düzlemde neredeyse hiçbir kapsamlı çalışma yapılmadı. Birazdan okumaya başlayacağınız çalışmamda işte bu boşluğu doldurmaya çalıştım.

Yukarıda da değindiğim üzere, çalışma boyunca T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivinden ve Amerika Birleşik Devletleri Ulusal Arşivinden elde ettiğim son derece değerli evrakı kullandım. On binlerce sayfa arşiv belgesi okudum. Buna ilave olarak, çalışmam için ikincil kaynak niteliğinde olan çok sayıda kitap ve makaleden faydalandım. Neticede ortaya, ülkemizde sivil havacılığın kuruluş dönemine bir nebze olsun ışık tutan bu eser çıktı.

Tüm insanlık tarihine baktığımızda, havacılık daha dün başlamış gibi. Sektörün geçmişi, yüz yılı biraz aşıyor. Bu

durum, sektörün daha emekleme günlerinden itibaren kayıt altında olmasını beraberinde getiriyor. Zaten Wright Kardeşler tarafından gerçekleştirilen ve dünyanın bir uçakla yapılan ilk başarılı uçuşu olarak kabul edilen denemenin ardında da bu görsel kayıt meselesi yatıyor. 1903 yılının soğuk bir Aralık günü yapılan o denemenin fotoğraf çekilerek ispatlanması, Wright Kardeşler'e bu unvanı kazandıran etken olmuş.

Elinizdeki kitap, sivil havacılığın dünyadaki kuruluş dönemiyle başlıyor. Birinci ve İkinci Dünya Savaşı ve sonrasında yaşanan gelişmeleri bu bölümde ele aldım.

Osmanlı Devletinin son yıllarına denk gelen aynı tarihlerde ülkemizde yaşanan havacılık olayları ise 2. Bölümde yer alıyor. Türkiye'de yapılan ilk uçuş, ilk pilotlar, gerçekleştirilen ilk girişimler hakkında bilgileri burada bulabilirsiniz. Yine 2. Bölümde, ülkemizde milli havacılık sistemi kurulmadan önce İstanbul'a sefer yapan Avrupalı havayollarına değindim. Alman, Fransız ve İtalyan şirketlerin daha o dönemki girişimleri bir hayli ilgi çekici.

Çalışmamın 3. Bölümünde, milli sivil havacılık sisteminin kuruluşu bulunuyor. Bu bölümde, bir Amerikan şirketi olan Curtiss-Wright ile yapılan işbirliği, Ahmed Emin Yalman'ın aracılığı, New York ile İstanbul arasında gösteri amacıyla yapılan direkt uçuş, işin askeri uçak üretim boyutu gibi konular var. İstanbul ve Ankara'daki havalimanlarının kuruluş dönemindeki tarihçelerine yine bu bölümde yer verdim.

Kitabın 4. ve son bölümünde ise İkinci Dünya Savaşı sonrasında yaşanan gelişmeler yer alıyor. Türkiye'nin iki

kutuplu dünyada tarafını Batıdan yana seçmesi, Amerikan yardımları, meşhur DC-3 uçaklarının satın alınması, açılan ilk yurtdışı hat ve dönemin sonunda sivil havacılık sektörünün üç farklı devlet kurumu arasında paylaştırılarak yeniden yapılandırılması, bu bölümdeki başlıklardan bazıları.

Önsözde de belirttiğim gibi, kitabımın söz konusu kuruluş dönemiyle ilgili bir ilk adım olmasını ve gelecek yıllarda bundan daha kapsamlı çalışmaların yapılması, en büyük temennim.

1956 ÖNCESİ VE SONRASI

Türkiye’de havacılık sektöründe 1933-1956 dönemi ile 1956 sonrası arasında temel bazı farklılıklar göze çarpıyor. Ufak tefek değişiklikler olsa da 1933-1956 arasındaki kuruluş yılları en yalın bir biçimde Devlet Hava Yolları (DHY) adı altında incelenebilir. İlk dönem ile ikinci dönem kıyaslandığında DHY’yi en farklı kılan özellik, günümüzde üç farklı kurum tarafından gerçekleştirilen sivil havacılık faaliyetlerinin tek çatı altında toplanması.

1956 yılında DHY ilga edilirken, o tarihe kadar yürüttüğü görevler üçe bölünerek THY, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM)¹ ve Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMI) olmak üzere üç farklı organizasyon kurulur. THY,

1. SHGM, 1954 yılında kurulmuştur.

özel hissedarların da bulunduğu bir anonim ortaklık olarak yapılandırılırken sadece havayolu işletmeciliğine odaklanması amaçlanır.

SHGM ve DHMİ ise birer devlet kurumu niteliğine sahip. SHGM, ülkemizdeki sivil havacılık sektörünü düzenleyen, denetleyen ve uluslararası ilişkileri yürüten kurumdur. DHMİ ise Türkiye'deki havalimanlarının işletilmesi ile Türkiye hava sahasındaki trafiğin düzenlenmesi ve kontrolü görevini üstleniyor.

ÖZEL GİRİŞİMLER

Yukarıda da değindiğimiz üzere, Türkiye'de sivil havacılık sektörünün kuruluş yıllarında etkin olan iki ismi anmadan geçmek mümkün değil.

Cumhuriyetin kuruluş döneminin en önde gelen girişimcilerinden biri olan Nuri Demirağ,² diğer işlerinin yanı sıra gerek uçak üretimi, gerekse pilot eğitimi konularında yaptığı yatırımlarla, havacılığın halk nezdinde daha bilinir hale gelmesine

2. Nuri Demirağ (1886; Divriği, Sivas-13 Kasım 1957, İstanbul): Türk işadamı ve siyasetçisidir. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları inşaatının ilk müteahhitlerindedir. O dönemde Türkiye'nin 10 bin km'lik demiryolu ağının 1250 km'lik bölümünün inşasını gerçekleştirmiş ve bu sebeple kendisine Mustafa Kemal Atatürk tarafından "Demirağ" soyadı verilmiştir. Türkiye'de uçak fabrikasının kuruluşu, sigara kâğıdı üretimi, yerli paraşüt üretimi gibi birçok ilki gerçekleştirmiştir. İstanbul Boğazi üzerine köprü yapılması, Fırat Nehri üzerinde Keban'a büyük bir baraj yapılması düşüncelerini gündeme getirmiştir. Türkiye Cumhuriyeti'nin İkinci Dünya Savaşı sonrasındaki ilk muhalefet partisi olan Milli Kalkınma Partisinin kurucusudur.

büyük katkıda bulunur. Bugün Beşiktaş'ta Deniz Müzesi olarak kullanılan binayı inşa ettiren Demirağ, burada uçak üretimi gerçekleştirir. Yine günümüzde İstanbul Atatürk Havalimanının bulunduğu arazinin bir kısmında bir pist ve bir okul binası yaptıran Nuri Demirağ, "Gök Okul" adını verdiği bu tesiste pilot yetiştirmeye başlar. Ancak gerek Cumhuriyet Halk Partisi,³ gerekse Demokrat Parti iktidarıyla yıldızı bir türlü barışmayan Demirağ, hedeflediklerini gerçekleştirmeden hayata veda eder.

Bahsetmemiz gereken ikinci isim, Vecihi Hürkuş.⁴ Ülkemizin ilk savaş pilotlarından biri olan Vecihi Hürkuş, kendi imkânları çerçevesinde üretimini yaptığı uçaklar ve gerçekleştirdiği uçuşlarla her zaman gündemdedir. Hürkuş, ürettiği ikinci uçak olan "Vecihi XIV" için Türkiye'de uçuş sertifikası verilmediğinden Çekoslovakya'ya gider ve 1931 yılında gerekli testlerden başarıyla geçerek, kendi ürettiği bu uçakla Türkiye'ye döner. Uçağıyla geniş kapsamlı bir ülke turu yaptıktan sonra, bu kez, yurtiçi hava posta taşımacılığı işine girer. Vehici Hürkuş, 1932 yılının sonlarında ise Vecihi Sivil Tayyare Mektebini kurar.

3. Bkz. Ek 1.

4. Vecihi Hürkuş (6 Ocak 1896–16 Temmuz 1969): Türk pilot, mühendis ve müteşebbis. Türk havacılık tarihinin en önemli isimlerinden biridir. Ülkenin ilk uçak tasarımcısı ve üreticisidir. Birinci Dünya Savaşı sırasında pilot brövesi alarak 7. Tayyare Bölüğünde Ruslara karşı harekâtlara katılmıştır. Hürkuş daha sonra Ruslara esir düşmüş; buradan kurtularak 1918 yılı ortalarında ülkeye geri dönmüştür. Cumhuriyet döneminde havacılıkla ilgilenmeye devam etmiştir. Pilotluk, pilot eğitimi, uçak tasarımı, uçak üretimi gibi birçok konuda sürekli faaliyette bulunmuştur.

1933 yılında, ülkemizin sivil havacılık konusunda yetiştirdiği önemli bu iki girişimcinin yolları kesişir. Sivil Tayyare Mektebinin ziyaret eden Nuri Demirağ, Vecihi Hürkuş'a hemen bir uçak siparişi vererek, o tarihten itibaren havacılık işleriyle yakından ilgilenmeye başlar. 6 Ekim 1933 tarihinde, "Nuri Bey" adlı Vecihi XVI tipi uçak, ilk deneme uçuşunu başarıyla gerçekleştirir.

Öte yandan İkinci Dünya Savaşından sonra da çalışmalarına devam eden Hürkuş, DHY'yle önemli bir anlaşmazlık yaşar. 29 Kasım 1954 tarihinde Hürkuş Hava Yollarını kuran Vecihi Hürkuş, DHY tarafından satışı çıkarılan sekiz adet yolcu uçağını satın alır. Zorlu bir sürecin ardından uçuş iznini elde edebilen bu özel şirket, 1 Nisan 1955 tarihinden itibaren İstanbul-Bursa, İzmir-Aydın ve İzmir-Milas hatlarında hizmet vermeye başlar. 1 Mayıs 1955 tarihinde bunlara, İstanbul-Zonguldak-Ankara ve İzmir-Muğla hatları eklenir. Bunun ardından ise, Hürkuş'un iddiasına göre, DHY'nin engelleme girişimleri sebebiyle Hürkuş Hava Yollarının uçuşları, 10 Mayıs 1955 tarihinde durdurulur.⁵

Nuri Demirağ ve Vecihi Hürkuş gibi iki önemli şahsiyet, bizimkinden tamamen ayrı akademik çalışmaların öznesi olmayı hak etmektedir.

5. Vecihi Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, 2. baskı, İstanbul: YKY, 2014

ARŞİV KAYNAKLARI

Yukarıda da değindiğim üzere, THY'nin 1956-1990 arası dönemini ele aldığım yüksek lisans çalışmamda, kurum bünyesinde bulunan yönetim kurulu karar defterlerini incelemiştim. Bir anonim şirketin hafızası niteliğindeki bu defterler, son derece önemli ve geniş bir kaynak niteliğini taşıyor.

Ancak benzer bir durumu, 1933-1956 dönemi için maalesef söyleyemiyorum. Zira DHY kurum arşivinin bulunması muhtemel THY, DHMİ ve SHGM bünyelerinde yaptığım araştırmalarda, kuruluş yıllarına ilişkin hiçbir evraka rastlayamadım. Bunlara ek olarak Genelkurmay Başkanlığı'na bağlı ATASE Daire Başkanlığı ile de temasa geçip şansımı denedim. Ancak cevap yine olumsuz oldu. DHY gibi son derece önemli bir devlet şirketinin resmi evrakı bir yana, Türkiye'de sivil havacılığın kurulduğu söz konusu döneme ilişkin resmi belge ve bilgi sayısının son derece kısıtlı olduğunu da üzümlere belirtebilirim.

Öte yandan işin ABD tarafında şansım biraz daha fazlaydı. Özellikle Amerikan Ulusal Arşivinde, Türkiye'de sivil havacılığın kuruluş dönemine ilişkin çok sayıda belgeye ulaşmam mümkün oldu. ABD Dışişleri Bakanlığı ile ABD'nin Ankara büyükelçiliği arasındaki yazışmalar, döneme ilişkin paha biçilemez bir kaynak niteliğini taşıyor. Çünkü ABD'nin gerek havayolu şirketleri gerek uçak üreticileri ve gerekse devlet kurumları, ülkemizde o yıllarda emekleme döneminde olan sivil havacılık sektöründe son derece önemli ve belirleyici roller oynamışlardı.

Bununla birlikte, 1930'lu yıllarda Türkiye'de bir hava-yolu işletmesinin kurulması ve savaş uçağı üretiminde aktif rol alan Curtiss-Wright firması, uzun bir süre önce bu faaliyetlerine son verdiğinden, söz konusu şirketin arşivlerine ulaşamadım. Amerikan Ulusal Arşivindeki ilgili birim, elerinde bu yönde evrak olmadığını bildirdi ve Washington'da bulunan Smithsonian Müzesi'ne yönlendirdi. Smithsonian Müzesi de Curtiss-Wright'a ait kurum arşivinin kendilerinde bulunmadığını bir mektupla haber verdi. Mektubun ekindeyse DHY hakkında yazılmış bazı makaleler ve o dönemde Curtiss-Wright lisansı ile Türkiye'de üretilen savaş uçaklarının teknik özelliklerine ait birtakım evrakı gönderilmişti.

Dolayısıyla aşağıdaki çalışmada büyük oranda, Amerikan Ulusal Arşivi ve T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivindeki belgelerden faydalandım.

NEDEN KURULUŞ DÖNEMİ?

THY günümüz itibariyle filosunda bulunan 330'dan fazla uçakla dünya genelinde 120 farklı ülkeye tarifeli seferler gerçekleştiriyor. Sefer yapılan havalimanı sayısı, 50'si iç ve 250'si dış nokta olmak üzere 300'ü buluyor. Bağlı iştirakleriyle birlikte THY bünyesinde çalışan personel sayısı 40.000'i aşıyor. Şirket, 2005-2015 döneminde gerçekleştirdiği büyük atılım sayesinde dünyanın dört bir yanında tanınır hale gelirken imajını da olumlu yönde bir hayli geliştirdi.