

Başbakan Adnan Menderes'in Uçak Kazası (17 Şubat 1959)

Uçak kazaları tarihi, genellikle ölümlü sonları yazar. Hayatta kalma hikâyeleri çok azdır ve böyle olanları ayrıca kayda değerdir. Üstelik bu, başbakan gibi tanınmış biri olduğunda tek başına tarihi bir nitelik taşır.



Tarihi arka planı daha gerilere gitse de Türkiye'nin konunun içine çekildiği 1950'ler başından itibaren Kıbrıs sorunu, bir dizi diplomatik görüşmelerle sürüp gider ve nihayet 1959'da Türk ve Rum ortaklığına dayalı ayrı bir devletin kurulma fikrine varılır. NATO'nun da aracılığı ile 1959 başında Türkiye ve Yunanistan tarafları Kıbrıs'ta bağımsız bir cumhuriyet kurma konusunda ilke anlaşmasına varırlar. Önce iki ülke yetkililerince 11 Şubat 1959'da Zürih'te imzalanan anlaşma, bu tarihten bir hafta sonra -17 Şubat'ta- İngiltere hükümetini dâhil ederek Londra'da da akdedilecektir. Bu anlaşmanın kapsamında, Türkiye'ye gerektiğinde tek başına müdahale hakkı veren garantörlük düzenlemesi ile Kıbrıs Türk toplumunun yaşam ve özgürlük haklarını garanti altına alan anayasa esasları yer alır.

Bu tip kazalar için ayrıntılar fazlaca önemlidir. Adnan Menderes ve beraberindeki heyet, salı gününe denk gelen 17 Şubat 1959 tarihinde İngiltere'nin başkenti Londra'da yapılacak bu imza törenine katılmak için Ankara Esenboğa Havalimanından sabah saat 9.30'da yola çıkar. İtalya'nın Roma kentine yakıt ikmali için uğranılır ve oradan 13.02'de tekrar uçuşa geçilir. İngiltere 1958 yapımı Viscount 794 tipi dört motorlu "TC-SEV" isimli Türk Hava Yollarına ait uçağın ilk önce Londra'nın merkezine daha yakın olan Heathrow Havalimanına inmesi planlanır. Ancak saat 15.50 sularında Heathrow kontrol kulesi yetkilileri, aşırı sis yüzünden Londra'nın diğer havalimanı Gatwick'e uçağı yönlendirir. Birkaç kez, havacılık diliyle 'pas geçilip' birkaç tur dönüş yapılır, hatta bir ara Paris'e gidilmesi düşünülürse de bundan vazgeçilir. Menderes'i taşıyan uçak Gatwick Havaalanına yaklaşık 12 kilometre kala Sussex bölgesindeki Newdigate köyü yakınlarında ormanlık bir alana (Jordan's Wood, Rusper) akşam saat 17:00'de büyük bir gürültüyle düşer. Ağaçlara çarpan uçağın iki kanadı kopar ve ters döner. Uçakta bulunan 24 kişiden 14'ü hayatını kaybeder, 10'u kazadan sağ kurtulur. Hayatta kalanlardan biri de, uçağın arka kısmında, ortada masa olan 4 koltuktan birinde oturan Başbakan Adnan Menderes'tir. Daha sonra, kurtulanlarının çoğunun -Menderes de dâhil- uçağın sağlam kalan kuyruk kısmında oturdukları ortaya çıkar. 8 mürettebattan 5'i, 16 yolcudan ise 9'u hayatını kaybeder.

Hayatını kaybedenler: A. Server Somuncuoğlu (Basın-Yayın ve Turizm Bakanı), Kemal Zeytinoğlu (DP Eskişehir Milletvekili), Muzaffer Ersü (Başbakanlık Özel Kalem Müdürü), İlhan Savut (Dışişleri Bakanlığı 2. Daire Başkanı), Mehmet Ali Görmüş (Basın-Yayın ve Turizm Bakanlığı Özel Kalem Müdürü), Güner Türkmen (Dışişleri Bakanlığı Kâtibi), Şerif Arzık ([Anadolu Ajansı](#) Genel Müdürü), Abdullah Parla (Türk Hava Yolları Genel Müdürü), Burhan Tan (Akşam

Gazetesi foto muhabiri), Münir Özbek (Kaptan pilot), Sabri Kazmaoğlu (Yardımcı pilot), Lütfü Biberöglü (Yardımcı pilot), Gönül Uygur (Hostes), Gündüz Tezel (Telsiz operatörü).

Yaralanıp sağ kurtulan isimler ise; Adnan Menderes (Başbakan), Şefik Fenmen (Özel Kalem Müdür Yardımcısı), Mehmet Rifat Kadızade (Sakarya Milletvekili), Emin Kalafat (Çanakkale Milletvekili), Arif Demirer (Afyon Milletvekili), Melih Esenbel (Dışişleri Bakanlığı Genel Sekreteri), Kâzım Nefes (Koruma polisi), Nuran Yelkovan (Hostes), Ahmet Kemal İtik (Makinist), Ali Türkay Erkay (Kabin memuru).

Kaza sonrası etraftaki köylüler kaza yerine yardıma koşarlar. Hareket halinde olan ve aksak adımlarla oradan uzaklaşmaya çalışan birkaç kişiyi bırakıp ikiye yarılmış uçağın içine yönelirler. Artık kendinde olmayan yolculardan birkaçını, emniyet kemerlerini keserek dışarı taşırlar. Çarpmadan sonra uçak ters dönünce Menderes de enkazın içinde baş aşağı asılı kalır. Menderes'in ayağı, uçağın yarılan tabanına sıkışır, yanında bulunan Sakarya Milletvekili M. Rifat Kadızade (1899-1987) ona yardım ederek enkazdan dışarı çıkmasını sağlar. M. Rifat Kadızade kazayı 5 gün sonra şöyle anlatır: "Sis arasında yeri görmeye çalışıyorduk. Fakat sisten bir şey görünmüyordu. (...) Nihayet daha kesif bir sis tabakası içine girdiğimiz anda bir çatırtı koptu. Çatırtı ile birlikte tayyarenin ışıkları söndü, karanlık içinde kaldık. Kimse kimseyi görmüyor, çatırtı devam ediyor, sağa sola sarsılıyorduk. Nihayet büyük bir gürültü ve çatırtı oldu. Tayyare küt diye yere oturdu. İlk duyduğum ses, Başvekilin sesi oldu; 'Bacağımı kurtarın, bacağım kopuyor' diye bağıyordu. Menderes, tayyare ters döndüğü için ayağı tabandaki çatlağa sıkışmış, baş aşağı duruyordu. Yüksek bir yere çıktım. Bütün kuvvetimle çatlağın arasını açmaya başladım; nihayet ayağını oradan kurtardım. Menderes aşağı düştü, iki büklüm olmuştu. Derhal kucaklayıp kaldırdım. Gececek bir yer bulmak için sağa, sola bakındım. Arka tarafa baktığımda bir boşluktan ormanın ağaçları görülüyordu. Başvekilimi kucaklayıp o tarafa geldim, indim, onu göğüsleyip aşağı aldım. Bundan sonra bana dayanarak yürüdü. İlk sözü, 'Rifat nedir bu felaket? Arkadaşlar nerede?' idi."

Menderes'in yüzünde hafif bir yara vardır; üstü başı da çamurlu ve yırtık bir vaziyettedir. Menderes'in bir koluna M. Rifat Kadızade diğer koluna da Şefik Fenmen girerek kaza mahallinden uzaklaşıp bir yere otururlar. Kurtulan yolculardan Melih Esenbel de hemen onların yanına gelir. Menderes, o an yanındakilere "Şu hale bak. Ne haile [çok acıklı olay]. Arkadaşlar yanıyorlar" der. O sıra çevredeki çiftlik evinden çıkarak yardım için kaza yerine gelen Tony ve Margareth Bailey çifti, Menderes'i ağaçların arasında şok bir halde bulurlar. Bailey'ler Menderes'e kim olduğunu sorduğunda, İngilizce olarak: "Ben Türkiye'nin başbakanıyım. Uçakta çok kişi var. Beni bırakın ve onlara yardım edin." der. Bailey'ler, Menderes'i arabalarına bindirip evlerine götürür. Eski bir hemşire olan Margareth Bailey, Menderes'in acil ilk pansumanı yapar. İki saat sonra gelebilen ambulansla Menderes, Londra The Klinik'e götürülür. Bu arada kurtarma çalışmaları gece boyunca devam eder. Yara almadan kurtulan Melih Esenbel'e elçilik görevlileri refakat ederken; hafif ve ağır yaralı olanlar, tedavi için Londra'nın çeşitli hastanelerine götürülür:

The Klinik: Menderes'ten başka, Rifat Kadızade ve Şefik Fenmen.

Dorking General Hopital: Arif Demirer ve Ahmet Kemal İtik.

Redhill Hospital: Emin Kalafat ve Kâzım Nefes.

East Grinstead Hospital: Ali Türkay Erkay ve Nuran Yelkovan

Yaralı olarak hastaneye getirilenlerin hepsi zamanla iyileşip sağlığına kavuşurlarken, hayatını kaybedenlerin kazadan hemen sonra orada vefat ettikleri anlaşılır.

Uçak kazası, Türkiye'nin yanı sıra İngiltere gündeminin de ilk sırasına oturur. Gazeteler, ilk sayfasında manşetten duyurur: Daily Mail, "Menderes Mucizesi"; Manchester Guardian, "Menderes uçak kazasından sağ kurtuldu"; Daily Herald, "Barış Uçağında dehşet: 12 Ölü"; The Daily Telegraph "Bay Menderes Viscount Kazasında kurtuldu". İngiltere Başbakanı Harold Macmillan (1894-1986) ile Yunanistan Başbakanı Konstantinos Karamanlis'in (1907-1998) 10 dakikayı biraz geçen sürede gerçekleşen hastane ziyaretlerinde Menderes'le konuşamazlar çünkü kendisine verilen ağrı kesiciler ve sakinleştirici ilaçların etkisiyle o uyutulmaktadır. Menderes, kendine geldiğinde, Kıbrıs görüşmelerinin planlandığı gibi yapılması talimatını verir. Nitekim Adnan Menderes, kazadan iki gün sonra, Londra The Clinic'te gözetim altında tutulduğu hasta yatağında Londra Antlaşmasını imzalar. Önceden içeriği büyük ölçüde belli olan ve Londra'ya zaten tamamlanmak üzere gidilen bu anlaşmaya işte bu yüzden bir yakıştırma ile "Başucu Anlaşması" da denilmiştir.

Türkiye'deki gazeteler Menderes'in hayatta olduğunu hemen duyursalar da sevenleri onun canlı sesini işitmek isterler. Bu, ilk anda Menderes'in hayatta olduğu haberinin yetkililerce yapılan radyo açıklamaları ile mümkün olur. Adnan Menderes, kendi sesiyle ancak kazadan üç gün sonra, BBC kanalıyla radyolarda yayınlamak üzere Türkiye'ye hitap eden şu demeci verir: "Uğradığımız çok feci tayyare kazasında, değerli ve sevgili arkadaşlarımızı kaybetmiş olma elemi içerisindeyiz. Cenabı Hak kendilerini rahmetine gark eylesin. Şu anda hâtıralarını yaşlı gözlerle anarak taziye etmekteyim. Bu elim kayıplar karşısında her zaman olduğu gibi Cenabı Hak'ın milletimizi ve devletimizi ebediyen mukayidâr etmesi duasını yine tekrarlarım. Bana gelince kazanın dehşeti karşısında dile getirdiğim hiç kalır. Yine arkadaşlarımla beraber aziz vatanımıza, muhterem ve sevgili vatandaşlarımıza pek kısa bir zamanda sağlıklı ve selamete kavuşmak inşallah nasip olacaktır."

Kazadan 8 gün sonra taburcu olan Menderes'in 25 Şubat 1959 günü akşam saat 18.00'de gerçekleşen Türkiye'ye dönüşü çok şaşaalı olur. Bu karşılama için, Menderes'in sevenlerince, "mucize, ilahi takdir" gibi kimilerinin dini motiflerle değerlendirdiği, olağan üstü bir heyecan yarattığı söylenebilir. Önce İstanbul ve sonra Ankara'da onun için karşılama törenleri yapılır. İstanbul Yeşilköy Havalimanına binlerce insan gelir, kalacağı Taksim'deki Park Otele yol boyunca devam eden yoğun kalabalık yüzünden ancak 4 saatte varabilir. Bu anların "çoşkulu" anlatımı dönemin devlet radyosunun ses kayıtlarına şöyle yansır: "Sayın Başvekilimiz beşûş [güleryüzlü] çehre ile uçağın kapısında göründüler. Uçağın etrafı bir anda karıştı. Bu muazzam vatandaş topluluğu kıymetli ve aziz başvekilini bir an evvel bağrına basmanın heyecan ve telaşı içindeydi. Başvekilimiz, kendisini karşılamaya gelenlerin teker teker ellerini sıkıyor ve bu esnada güçlülükle ilerleyebiliyordu. Zorlukla otomobiline binebilen başvekilimiz yüzbinlerce vatandaşın tezahüratı arasında meydandan ayrıldı. (...)" (Bu anları anlatan dönemin radyo-ses haberi birkaç belgeselde yer almıştır. Hatta koleksiyoncularda sesin kaydedildiği plaklara rastlamak mümkündür) O sıra Menderes'in müsteşarlığını yapan Ahmet Salih Korur'un anlatımına yansıyan gözlem notu ise şöyledir: "Yeşilköy Havaalanı'na geldiğimiz zaman ben bile şaşırdım; sanki bütün İstanbul meydandaydı, kurbanlar, insanlar, insanlar... Eminim ki Menderes ikinci şoku orada geçirdi". Trenle Ankara Garına geldiğinde de, dönemin Cumhurbaşkanı Celal Bayar ve ana muhalefet lideri İsmet İnönü'nün bulunduğu devlet erkânı onu yine törenle karşılar. İşte bu sıra, gergin olan siyasi ilişkiler kısa bir süreliğine yumuşar. Hatta Menderes ve İnönü'nün son kez tokalaştıkları bir an olarak kayda geçer.

Uçak kazası, konu Türkiye'nin başbakanının hayatı olunca politik bir veçhe alır. Uçak kazasının Kıbrıs'ın bağımsız bir cumhuriyet haline getirilmesini sağlayacak kritik bir toplantı öncesinde gerçekleşince konuya yaklaşım oldukça hassaslaşır. Her türlü ihtimal dikkate alınır; bunlar arasında sorgulanması gereken en önemli iddia, uçak kazasının bir 'sabotaj' olup olmadığıdır. Uzunca bir zaman bu ihtimalin göz ardı edilmemesi gerektiği dillendirilse de böyle bir şey

henüz ispatlanmış değildir. Bilinenlere bakılırsa, uçuş öncesi kontrollerde uçak teknik bakımdan rutin incelemeden geçmiş, deneme uçuşu yapmış ve uçuş anına kadar da güvenlik birimince gözetlenmiştir. İngiliz arşiv belgeleri de, yoğun sisle oluşan 'kötü hava şartlarını' kazanın esas sebebi olarak öne çıkartır. İngiltere Milli Arşivinde (The National Archive) Menderes'in uçak kazasına ilişkin hacimli 4 klasör vardır: 1-Ana dosya (Mail file), 2-Rapor gönderimleri (Submission of report), 3-Türk belgeleri (Turkish documents) ve 4-Ulaştırma ve Sivil Havacılık Bakanlığı raporu (Ministry of Transport and Civil Aviation report). Dosyanın her biri, pek çok rapor, resmi ve teknik yazışmayla doludur. Bazılarında çizilmiş krokiler ve resimlemeler, el yazısıyla tutulan hızlı notlar, kazaya ilişkin çeşitli açılardan ayrıntı veren kaza fotoğrafları, birkaç tane gazete kupürü vardır. Hava durum raporları, pilotlar ve uçak kabin görevlilerinin özgeçmiş bilgileri, uçağa ait teknik bilgiler, şirket ve sigorta kayıtları, elçilikler arası yazışmalar, toplantı tutanakları, bilirkşi rapor ve görüşleri, kule tel görüşme kayıtları bu arşiv belgelerinde göze çarpanlardır.

Resmi raporlara bakılırsa uçak kazası, kötü hava şartları ve pilotaj hatası yüzünden gerçekleşmiştir. Kazadan sağ kurtulan o sıra Türkiye'nin dışişleri bakanı genel sekreteri olan Melih Esenbel (1915-1995), yıllar sonra bir belgesel için verdiği mülakatta pilotaj hatasının altını çizer: "Etraf safi beyaz. Hiç bir şey görmüyoruz. Tutturamamış, bizi ormana indirdi rahmetli baş pilot. Havalimanı diye oraya indirdi bizi. Pilotaj hatası. Çat, pat... ağaçların dallarını kıra kıra indik". Uçağın, pilotun havalimanına yeteri derece yaklaşmadan erken irtifa kaybetmesiyle yüksekçe ağaçlara çarptığı anlaşılıyor. Son anda, uçağın yüksekliği ölçen altimetre cihazının bozulmuş olabileceği, 'tecrübeli' kaptan pilotun böyle bir inişe geçemeyeceği yollu iddiayı yabana atmamak gerekse de arşiv belgeleri yukarıda yapılan tespiti teyit etmektedir.

Hem İngiltere hem de Türkiye tarafından yapılan incelemeler sonucunda varılan yargılar, kazadan 17 ay sonra 5 Temmuz 1960 tarihinde nihayet resmi bir tebliğ ile açıklanmıştır. Buna göre;

1-Uçağın mer'i uçuşa elverişlilik sertifikasını haiz olduğu ve bakımının uygun olarak yapıldığı,

2-Uçağın ağırlık ve muvazenesinin tayin edilen hudutlar dâhilinde bulunduğu,

3-Mürettebat lisanslarının uygun olduğu,

4-Uçağın, motorların, teçhizatın kazadan evvel bir arızaları görülmediği,

5-Yer teçhizatının servise elverişli olduğu ve doğru olarak çalıştıkları,

6-Kazanın teknik arızası veyahut yer hizmetlerinin hatalı yapılması neticesinde vuku bulmadığı, ancak kaza sebebinin tespiti medar olacak delillerin gayri kâfi bulunduğu, bununla beraber çok fena hava şartları dâhilinde iniş meydanına kısa ve alçaktan gelme sebebiyle kazanın vuku bulması ihtimalinin mevcut olabileceği anlaşılmıştır.

Sonuç olarak belgeler, Adnan Menderes'in Londra uçak kazasının teknik hatalar veya bilinçli bir gayretle gerçekleştiğini söylemiyor. Raporlar, tanıklıklar, anlatılar, kanaatler asıl nedenin pilotaj hatası olduğu, bu sebeple kazanın gerçekleştiğini göstermektedir. Bu uçak kazası tartışmalarının iki ülke gündemini uzunca bir süre meşgul ettiği de anlaşılmaktadır.

Süleyman İNAN

KAYNAKÇA

I. Arşiv Kaynakları

The National Archive-Public Record Office (PRO). (İngiltere Milli Arşivi)

Records of the Board of Trade (BT)

1) Main File (219/255).

1.1.Record of Investigation ve Civil Accident Report

1.2.The Ministry of Communication Announcement.

1.3.Record of Investigation ve Civil Accident Report.

1.4. List of passengers and crew.

1.5. List of survivors of Turkish Viscount Airliner involved in crash of Newdigate.

2) Turkish Documents (219/258).

2.1.Flight Plan.

3) Submission of Report (219/256).

3.1. No: Photograph 1 (view in direction of aircraft's descent through trees and Photograph

3.2. No: Photograph 2 (approximate position where landing gear first struck the ground).

Sözlü ve Yazılı Kaynaklar:

AY, Savaş, "Menderes'in uçağını kim düşürdü?." **Takvim**, 17 Şubat 2012.

CHARLES, Fusun Dülger, **Bir Diplomatın Hayat Yolculuğu-Büyükelçi Cevdet Dülger'in Anıları Ve Hayatı**, (Çev. Bahar Yasemin Ünlüsoy). Cosmo Yayıncılık, İstanbul 2018.

ERKANLI, Orhan, **Anılar... Sorunlar... Sorumlular**, Baha Matbaası, İstanbul 1972.

ESENBEL Melih, (Melih Esenbel'in anlatımı), **Demirkırat Belgeseli** (Haz. M. Ali Birand-Bülent Çaplı). 6.Bölüm. (Yayın tarihi, 18 Haziran 1991).

FENMEN, Şefik, (Emekli Büyükelçi Şefik Fenmen açıklamaları), **BBC Türkçe Arşiv Odası Programı**. (Yayın tarihi:18 Şubat 2016).

İNAN, Süleyman, "İngiliz Belgelerinde Adnan Menderes'in Uçak Kazası", **Belgi Dergisi**, 2020; 2 (19): 1884-1909.

Hürriyet, "Menderes hayatta", 18 Şubat 1959; "Başvekilimi Uçaktan Güç Kurtardım", 22 Şubat 1959; "Menderes coşkun sevgi ile karşılandı", 26 Şubat 1959; "Menderes'e yardım eden hemşire 54 yıllık sessizliğini bozdu", 20 Şubat 2013.

Manchester Guardian, 18 Şubat 1959.

Sabah, "Menderes'in sağ kurtulduğu uçak kazasının detayları", 16 Şubat 2013.

07/06/2023 tarihinde

<https://ataturkansiklopedisi.gov.tr/bilgi/basbakan-adnan-menderesin-ucak-kazasi-17-subat-1959/?pdf=6148>

adresinden erişilmiştir