

İNGİLİZ BELGELERİNDE ADNAN MENDERES'İN UÇAK KAZASI

ADNAN MENDERES'S AIRCRAFT ACCIDENT IN BRITISH ARCHIVE DOCUMENTS

Süleyman İNAN*

Geliş Tarihi/Received:09.12.2019

Kabul Tarihi/Accepted:24.12.2019

İNAN, Süleyman, (2020), "İngiliz Belgelerinde Adnan Menderes'in Uçak Kazası", Belgi Dergisi, C.2, S.19, Pamukkale Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Yayını, Kış 2020/1, ss. 1884-1909

Öz

1959 Londra uçak kazasıyla ilgili Adnan Menderes'in konu edildiği yakın zaman gazete ve televizyon haberleri, daha çok dönemin İngiliz gazetelerindeki haberler ve orada yer alan fotoğraflar malzeme olarak kullanılmıştır. Aslında yapılan tarihçilikten çok, gazetecilik ve her gazetenin yaptığı gibi devşirilen haber-analizlerin bir sunumuydu. Yakın tarih araştırmaları, gazeteleri elbette tarihi kaynak olarak görmekte ancak şimdiye dek yapılan bu konu ile ilgili haberler, gerçekte İngiltere'nin resmi 'arşiv belgeleriyle' ilgili değildi. Bu çalışma İngiliz devlet arşivindeki konuyla ilgili bu arşiv belgelerini özetlerken, bir kısmını olduğu gibi paylaşmanın tek başına önemli olduğunu düşündürmektedir.

Anahtar Kelimeler: Adnan Menderes, Londra Uçak Kazası, 1959, Gatwick Havalimanı.

Abstract

Recent newspaper and television news about 1959 London Aircraft Accident, mostly in the British newspapers of the period and the photographs there, were used as material. In fact, it was journalism rather than historiography, and it was a presentation of news analysis that was put together as every newspaper did. Recent history studies, of course, see newspapers as historical sources. However, the news so far has not been related to the official "archival documents" of British. This study, summarizes the relevant archival documents in the British. Also suggests that it is important to share some of it as it is.

Keywords: Adnan Menderes, London Aircraft Accident, 1959, Gatwick Airport.

"[Menderes'i taşıyan uçak] enkazı, buruşturulup atılmış bir kâğıt parçası gibiydi."

Yazının girişine aldığım bu sözü kazanın hemen ardından Sivil Havacılık Bakanlığı yetkililerinden biri sarf etmişti. O kişinin dediği şeydu: "Birçok kaza gördüm ama hiç bu kadar kötüsünü görmedim. Uçak ormanlık alanda sürüklenmiş ve kuyruğu kopmuştu. Enkaz, buruşturulup atılmış bir kâğıt parçası gibiydi."¹ (Böyle bir fotoğrafı 16 nolu ekli belgeden bakınız²) Menderes'in 27 Mayıs hükümet darbesiyle indirilmesine yaklaşık 1,5 yıl varken Londra'da yaşadığı 17 Şubat 1959 tarihindeki uçak kazası üzerinden yarım asır geçti. Adnan Menderes'in konu edildiği yakın zaman gazete ve televizyon haberleri, sözü

*Prof Dr., Pamukkale Üniversitesi, Eğitim Fakültesi Sosyal Bilgiler Eğitimi Anabilim Dalı, Denizli., sinan@pau.edu.tr, (orcid: 0000-0003-1978-2527)

1 Manchester Guardian, 18 Şubat 1959.

2 Public Record Office (PRO), Records of the Board of Trade (BT). Main File(219/255). Record of Investigation ve Civil Accident Report

geçen bu uçak kazasıyla ilgili bilgilerini, çoğu zaman “arşiv belgelerine” dayandırdığı faşıyla çıktılar. Aslında daha çok dönemin İngiliz gazetelerindeki haberler ve orada yer alan fotoğraflar malzeme olarak kullanıldı³. Yani aslında yapılan tarihçilikten çok, gazetecilik ve her gazetenin yaptığı gibi devşirilen haber-analizlerin bir sunumuydu. Yakın tarih araştırmaları, gazeteleri elbette tarihi kaynak olarak görmekte ancak şimdiye dek yapılan bu konu ile ilgili haberler, gerçekte İngiltere’nin resmi ‘arşiv belgeleriyle’ ilgili değil. Kazanın geçtiği yerin İngiltere olması, kaza sonrası tüm soruşturmanın orada tamamlanması ile İngiliz arşiv belgelerinin önemi, İngiltere acaba nasıl değerlendirmişti öğrenmek için değil, özellikle bu konu için başlıca kaynak yapıyor olmasından ileri geliyor. Biz İngiliz devlet arşivindeki konuyla ilgili bu arşiv belgelerini özetlerken, bir kısmını makale eki olarak olduğu gibi paylaşmanın tek başına önemli olduğunu düşünüyoruz.

Olayın Kısaca Seyri

Adnan Menderes ve beraberindeki heyet, salı gününe denk gelen 17 Şubat 1959 tarihinde İngiltere’nin başkenti Londra’da yapılacak Kıbrıs görüşmelerine 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’nin 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 planlanır⁴. Ancak saat 15.50 sularında Heathrow kontrol kulesi yetkilileri, aşırı sis yüzünden Londra’nın diğer havalimanı Gatwick’e yönlendirir uçağı. 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 km kala Sussex bölgesindeki Newdigate köyü yakınlarında ormanlık bir alana (Jordan’s Wood, Rusper) akşam saat 5’te büyük bir gürültüyle düşer⁵. Ağaçlara çarpan uçağın iki kanadı kopar ve ters döner⁶. Uçakta bulunan 24 kişiden 14’ü hayatını kaybeder, 10’u kazadan sağ kurtulur⁷. Hayatta kalanlardan biri de, uçağın arka kısmında, ortada masa olan 4 koltuktan birinde oturan Başbakan Adnan Menderes’tir⁸. 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 Kâtipi), 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

3 Sözelimi Sabah gazetesinin, “Menderes’in sağ kurtulduğu uçak kazasının detayları” başlıklı 16 Şubat 2013 tarihli haberi, yine aynı haberin içinde belirtildiği gibi Anadolu Ajansı’nın İngiltere Millî Kütüphanesi British Library’deki dönem gazetelerin taranmasıyla yapılmıştır.

4 PRO: BT Turkish Documents (219/258). Flight Plan.

5 PRO: BT Main File(219/255). Record of Investigation ve Civil Accident Report.

6 PRO: BT Submission of Report (219/256). No: Photograph 1 (view in direction of aircraft’s descent through trees and Photograph 2 (approximate position where landing gear first struck the ground).

7 Bir belgede yolcu ve mürettebat isimlerinin yanına “yaralı” ve “ölü” notu düşülür. PRO: BT Main File(219/255). List of passengers and crew.

8 Kazadan sağ kurtulan ve konuyla ilgili uzun yıllar konuşmayan Menderes’in Özel Kalem Müdür Yardımcısı, Emekli Büyükelçi Şefik Fenmen 18 Şubat 2016’da BBC Türkçe Arşiv Odası programına konuşur. Olayın bir tanığı olarak Fenmen’in 57 yıl sonra anlattıkları bir video paylaşım sitesinde yayınlanır. https://www.bbc.com/turkce/haberler/2016/02/160218_arsiv_odasi_adnan_menderes. Fenmen, mülakatı verdikten yaklaşık 3 ay sonra -13 Mayıs 2018’de- 95 yaşında hayatını kaybetmiştir.

(Yardımcı pilot), Lütfü Biberöğlü (Yardımcı pilot), Gönül Uygur (Hostes), Gündüz Tezel (Telsiz operatörü).

Yaralanıp sağ kurtulanlar 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 taşırlar⁹. 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 anlatır¹⁰:

"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 bağıriyordu. 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. Geçecek bir yer bulmak için sağa, sola bakındım. Arka tarafa baktığımda bir boşluktan ormanın ağaçları görölüyordu. 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 sıra yanındakilere "Şu hale bak. Ne haile [çok acıklı olay]. Arkadaşlar yanırlar" der¹¹. 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 yapar¹². İki saat sonra gelebilen ambulansla Menderes

9 Uçak kazası, bir dönem dizisi olan ve senaryosunu Şebnem Çitak-Nilgün Öneş'in birlikte yazdıkları "Hatırla Sevgili"nin 27 Ekim 2006'da bir televizyon kanalında yayınlanan ilk bölümünün 10.12 dakikasında başlar ve 17.07 dakikasında biterek sahnelenir.

10 Hürriyet, "Başvekilimi Uçaktan Güç Kurtardım", 22 Şubat 1959. Ayrıca Füsün Dülger Charles, babası Cevdet Dülger'in hayatını anlattığı kitabında amcası Mithat Dülger'in kayınbiraderi olan Rifat Kadızade'nin Menderes'i baygın vaziyetten uçağın dışına çıkararak 'hayatını kurtardığını' belirtir. Bir Diplomatın Hayat yolculuğu-Büyükelçi Cevdet Dülger'in Anıları ve Hayatı, (Çev. Bahar Yasemin Ünlüsoy). Cosmo yayıncılık, 2018. s.185.

11 Melih Esenbel'in anlatımı. Demirkırat belgeseli (Haz. M.Ali Birand-Bülent Çaplı). 6.Bölüm; 37.23-37.42 dakikalari. Bu bölümün televizyon yayın tarihi, 18 Haziran 1991'dir.

12 Hürriyet, "Menderes'e yardım eden hemşire 54 yıllık sessizliğini bozdu", 20 Şubat 2013

Londra The Clinic'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 götürülür¹³:

The Clinic: 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 hastane ziyaretlerinde Menderes'le konuşamazlar çünkü kendisine verilen ağrı kesiciler ve sakinleştirici ilaçlar etkisiyle 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 denilir.

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 olur¹⁴. 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. Cenab-ı Hakk kendilerini rahmetine gark eylesin.

Şu anda hâtıralarını yaşlı gözlerle anarak taziye etmekteyim.

Bu elim kayıplar karşısında her zaman olduğu gibi Cenab-ı Hakk'ın milletimizi ve devletimizi ebediyyen mukayidar 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 sağlıkla ve selamle kavuşmak inşallah nasip olacaktır."

13 PRO: BT Main File(219/255). List of survivors of Turkish Viscount Airliner involved in crash of Newdigate.

14 Hürriyet'in 18 Şubat 1959 tarihli nüshasındaki, "Menderes hayatta"; "Halk radyo ile yatırıldı" haberleri.

İngiliz Belgelerinde Adnan Menderes'in Uçak Kazası

Kazadan 8 gün sonra taburcu olan Menderes'in 25 Şubat 1959 günü akşam saat 6'da gerçekleşen Türkiye'ye dönüşü çok şaşaalı olur¹⁵. 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 devrin devlet radyosunun ses kayıtlarına şöyle yansır¹⁶: "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 güçlükle ilerleyebiliyordu. Zorlukla otomobiline binebilen başvekilimiz yüzbinlerce vatandaşın tezahüratı arasında meydandan ayrıldı. (...)" O sıra Menderes'in müsteşarlığını yapan Ahmet Salih Korur'un anlatımıyla bu kez coşkudan ikinci şoku yaşamıştır, başvekil: "Yeşilköy Havaalanı'na geldiğimiz zaman ben bile şaşardım; sanki bütün İstanbul meydandaydı, kurbanlar, insanlar, insanlar... Eminim ki Menderes ikinci şoku orada geçirdi"¹⁷. 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.

İngiliz Arşiv Belgelerinde Uçak Kazası

Konu, makam temsili anlamında Türkiye'nin başbakanının hayatı olunca başka bir veçhe alır. Ayrıca 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' olabileceğidir¹⁸. Bugün, hâlâ çeşitli kesimler bu ihtimalin göz ardı edilmemesi gerektiğini dillendirirler de böyle bir şey ispatlanmadı. Bilinenlere bakılırsa, uçuş öncesi uçak teknik bakımdan geçmiş, deneme uçuşu yapmış ve uçuş anına kadar da güvenlik birimince gözetlenmişti. Şimdi değineceğimiz İngiliz arşiv belgeleri de, yoğun sisle oluşan 'kötü hava şartlarını' kazanın esas sebebi olarak öne çıkarır.

İngiltere Milli Arşivinde (The National Archive) Menderes'in uçak kazasına ilişkin 4 klasör var:

- 1- Ana dosya (Mail file)
- 2- Rapor gönderimleri (Submission of report)
- 3- Türk belgeleri (Turkish documents)
- 4- Ulaştırma ve Sivil Havacılık Bakanlığı raporu (Ministry of Transport and Civil Aviation report)

Dosyalar, BT kısa koduyla Ticaret Kurulu (The Board of Trade) ve ilgili birimlerinin kayıtlarından toplanarak refere edilmiştir. Belgelerin tarih aralığı da, uçak kazasından 15 gün öncesi olan 1 Şubat 1959'la başlatılıp, sonraki yıl 1960'ın son günü 31 Aralık 15 Hürriyet, "Menderes coşkun sevgi ile karşılandı", 26 Şubat 1959.

¹⁶ Bu anları anlatan dönemin radyo-ses haberini internette bulmak mümkündür. Birkaç belgeselde de yer almıştır. Hatta koleksiyoncularda sesin kaydedildiği plaklara rastlamak mümkündür.

¹⁷ Orhan Erkanlı, Anılar... Sorunlar... Sorumlular, İstanbul: Baha Matbaası, 1972, s.351-352.

¹⁸ Sözgelimi bu ihtimali köşesinde açıkça soran gazeteci Savaş Ay, yazısını şöyle bitirir: "Şimdi göğsümü gere gere sorayım: Acaba bu uçak düşmedi de düşmesi için ortamlar mı hazırlandı? Böyle olduysa şayet kim yaptı kimler neden yaptı. İngilizler mi?... Yunanlar mı?...İçimizdeki 'kurtarıcılar' mı?... Seçin için birini. Dördüncü seçenek: 'Her biri...' (mi)". Takvim, "Menderes'in uçağını kim düşürdü?" 17 Şubat 2012.

olarak belirlenmiş. Arşivin bilgisayar sorgulamasında “Menderes”, “Adnan Menderes” gibi anahtar kelimeler kendiliğinden bizi bu dosyaya götürse de, bu dosya içeriği arşiv kayıtlarının konusunda (subjects) “Hava Taşımacılığı” (Air transport) bahsinde geçiyor. Bu katalogda yer alan belgelerin içeriği 1991’e kadar kapalı iken, bu yıldan itibaren yani olayın üzerinden 30 yıl geçtikten sonra erişime açıldığını belirtelim.

Dosyanın her biri, bir yığın rapor, resmi ve teknik yazışmayla dolu. Bazılarında çizilmiş krokiler ve resimlemeler, el yazısıyla tutulan hızlı notlar, kazaya ilişkin çeşitli açılardan detay veren kaza fotoğrafları, birkaç tane gazete kupürü var. Hava durum raporları, pilotlar ve uçak kabin görevlilerinin özgeçmiş bilgileri, uçağa ait teknik bilgiler, şirket ve sigorta kayıtları, elçilikler arası yazışmalar, toplantı tutanakları, bilirkişi rapor ve görüşleri, kule tel görüşme kayıtları bu arşiv belgelerinde göze çarpanlar.

Raporlara bakılırsa uçak kazası, kötü hava şartları ve zımnem bir anlatı ile pilotaj hatası yüzünden gerçekleşmişti. Kazadan sağ kurtulan o sıra Türkiye’nin dışişleri bakanı genel sekreteri olan Melih Esenbel (1915-1995), yıllar sonra Demirkırat belgeseli için verdiği mülakatta pilotaj hatasının altını çizer¹⁹: “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”. 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 söylediğimizi teyit ediyor.

Hem İngiltere hem de Türkiye’nin yaptığı incelemeler sonucunda varılan yargılar, kazadan 17 ay sonra 5 Temmuz 1960 tarihinde nihayet resmi bir tebliğ ile açıklanır –ki bunu İngiliz belgelerinde görmek mümkündür²⁰. 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 sebebini tespitte 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 Yerine

Bu yazının sonucu çeşitli yargılardan ziyade kısa bir özet çıkaracaksa eğer, Adnan Menderes’in Londra uçak kazasının teknik hatalar veya bilinçli bir gayretle gerçekleştiğini söylemiyor. Raporlar, tanıklıklar, anlatılar, kanaatler asıl nedenin pilotaj hatası ile kazanın

19 Demirkırat belgeseli (Haz. M.Ali Birand-Bülent Çaplı). 6.Bölüm; 36.00-36.46 dakikaları. Bu bölümün televizyon yayın tarihi, 18 Haziran 1991’dir.

20 PRO: BT Main File(219/255). The Ministry of Communication Announcement.

gerçekleştiğini gösteriyor. Bu yazının amacı olmasa da, sözü edilen uçak kazasının tartışmalarının iki ülke gündemini uzunca bir süre meşgul ettiği de anlaşılıyor.

Kaynakça

Arşiv Belgeleri

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

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:

-Emekli Büyükelçi Şefik Fenmen açıklamaları. BBC Türkçe Arşiv Odası programı. (Yayın tarihi:18 Şubat 2016). Bağlantı: https://www.bbc.com/turkce/haberler/2016/02/160218_arsiv_odasi_adnan_menderes.

-Fusun Dülger Charles, Bir Diplomatın Hayat yolculuğu-Büyükelçi Cevdet Dülger'in Anıları ve Hayatı, (Çev. Bahar Yasemin Ünlüsoy). Cosmo yayıncılık, 2018.

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

-Orhan Erkanlı, Anılar... Sorunlar... Sorumlular, İstanbul: Baha Matbaası, 1972.

-Manchester Guardian, 18 Şubat 1959.

-Hürriyet'in 18 Şubat 1959.

-Hürriyet, 22 Şubat 1959.

-Hürriyet, 26 Şubat 1959.

-Savaş Ay, "Menderes'in uçağını kim düşürdü?." Takvim, 17 Şubat 2012.

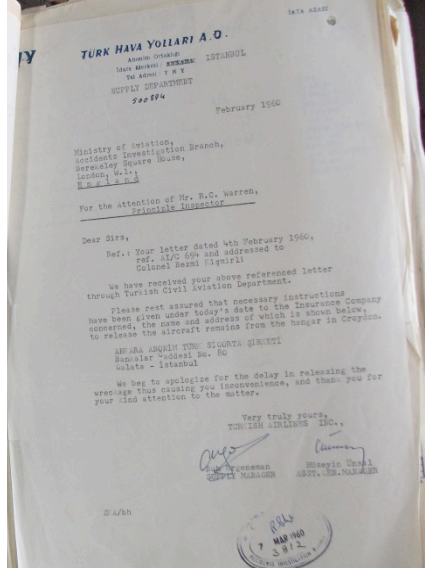
-Sabah 16 Şubat 2013.

-Hürriyet, 20 Şubat 2013.

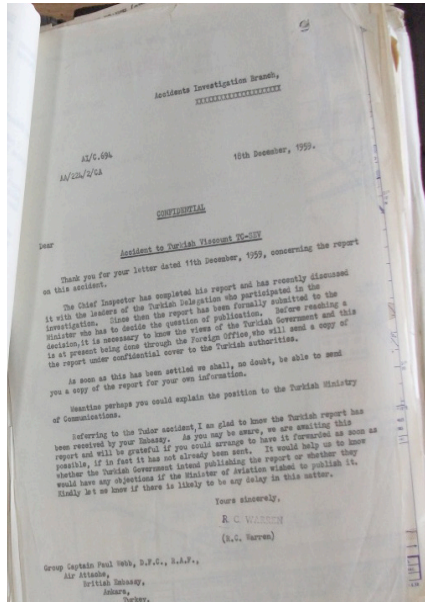
Ekli belgeler:

Not: Belgelerin bir kısmını özellikle kaza sonrasının fotoğraflarını yazımıza ek olarak aşağıdaki yer veriyoruz²¹.

1



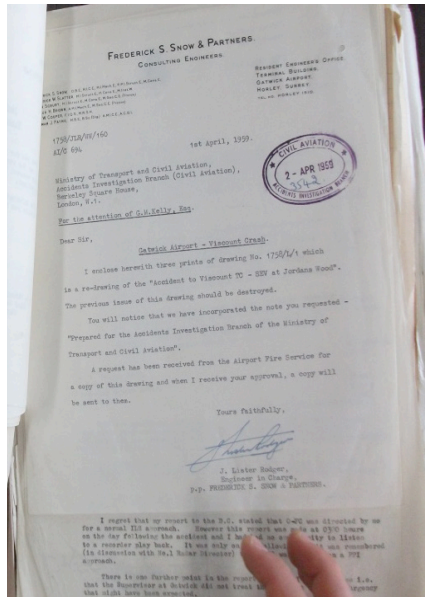
2



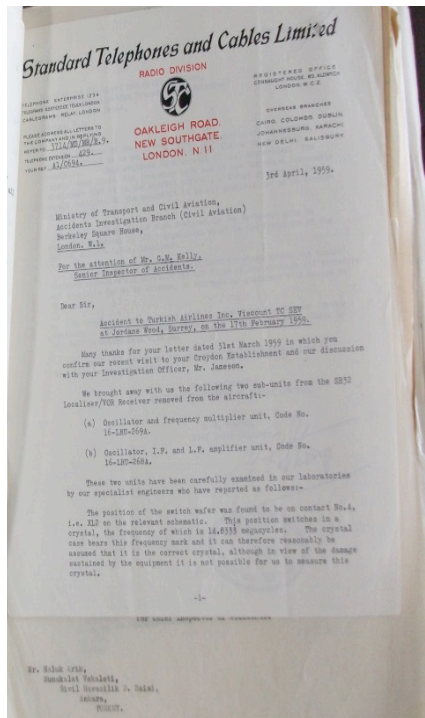
21 Tüm dosya içeriğini bir araştırma için kullanmak isteyenler şu eposta ile sinan@pau.edu.tr benimle irtibata geçebilir.

İngiliz Belgelerinde Adnan Menderes'in Uçak Kazası

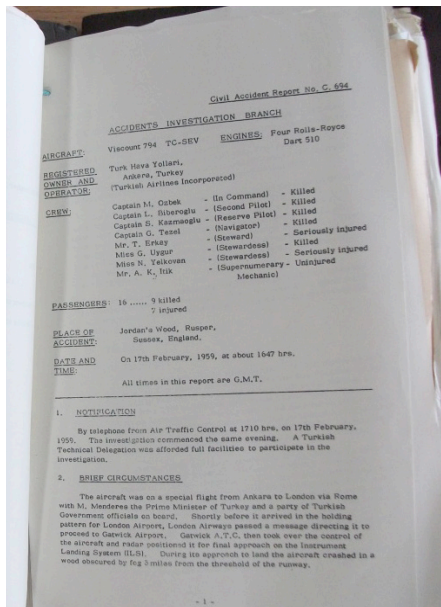
3



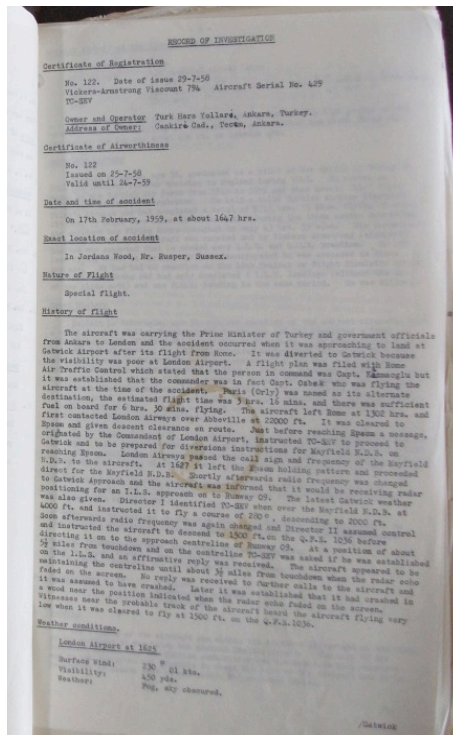
4



5



6



7

PASSENGER'S NAME

1. ADNAN MENDERES ✓
2. SERVEZ JOHNUOĞLU ✓
3. EMİN KALAFAT ✓
4. AHMİ DEMERER ✓
5. RİHA KADISADE ✓
6. ALİME SÖYÜNOĞLU ✓
7. MELİH ESEMEL ✓
8. MUGHFER ERSU ✓
9. İLHAN ŞANLI ✓
10. SİRİN İLHAN ✓
11. SERİF ARZIK ✓
12. ABULLAH PARAS ✓
13. MEHMET İZZET ÖZGÖR ✓
14. GÜNER TÜRKMEN ✓
15. KAZİM NEFES ✓
16. DURHAN İZAN ✓

AIR CREW (ROME TO LONDON)

1. NURİ ÖZBEK	Capt Pilot
2. LUTFA ABERKÖZLÜ	COPilot
3. YUSUF AKÇINÖZLÜ	COPilot
4. GÜNDOZ İZEL	PILOT
5. AHMEL KEMAL İTİK ✓	MECHANIC
6. BURHAN YELCİMAN ✓	HOSTES
7. SONUL UYUK	HOSTES
8. TURKAY ERKAY ✓	STWD

MAD. TRAVEL

8

CIVIL AIRCRAFT
NOTIFICATION OF ACCIDENT
BY THE CHIEF INSPECTOR OF ACCIDENTS, AIB(CA),
MINISTRY OF TRANSPORT & CIVIL AVIATION,
LONDON.

To Intelligence Department, Lloyd's,
King's Lane 7844 (day and night).
(During ordinary business hours - Extension 201).

1. AIRCRAFT - Registration Mark TCSEV
- Type Vickers Viscount
2. OWNERS Turkish Airlines
- OPERATORS
3. PILOT'S NAME ÖZBEK No. of Crew 7 P
(excluding Pilot)
No. of Passengers 17 P
4. ON FLIGHT FROM Rome TO LONDON
5. TYPE OF ACCIDENT In flight during approach to land
- CAUSE (if known) Not known
6. PLACE between Rome and London, off the coast of France
7. DATE AND TIME OF ACCIDENT 17-2-59 approx. 14.30
8. NATURE OF DAMAGE TO AIRCRAFT Wrecked
9. NUMBER OF LIVES LOST None
10. NUMBER OF PERSONS ~~.....~~ INJURED None

MESSAGE DISPATCHED BY KTB

MESSAGE RECEIVED BY AND TEXT AGREED None

DATE 18-2-59 TIME 18.50

The C20

9

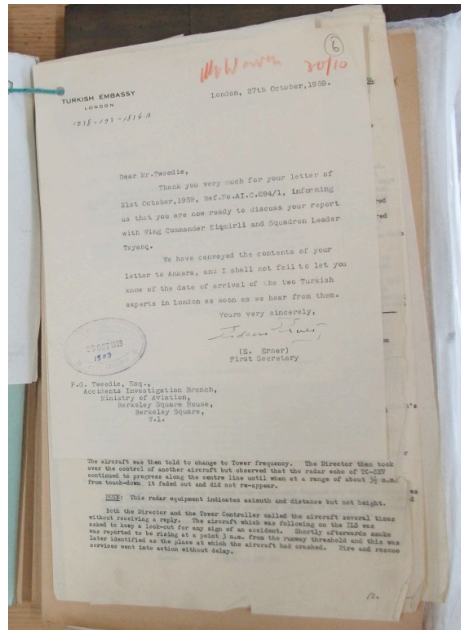


10



İngiliz Belgelerinde Adnan Menderes'in Uçak Kazası

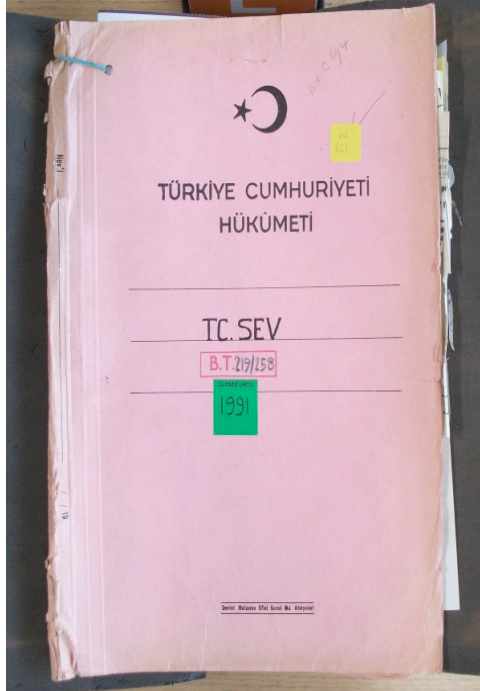
11



12



13



14



15



16



17



18



19



20



21



22



23



24



25



26



27



28



29



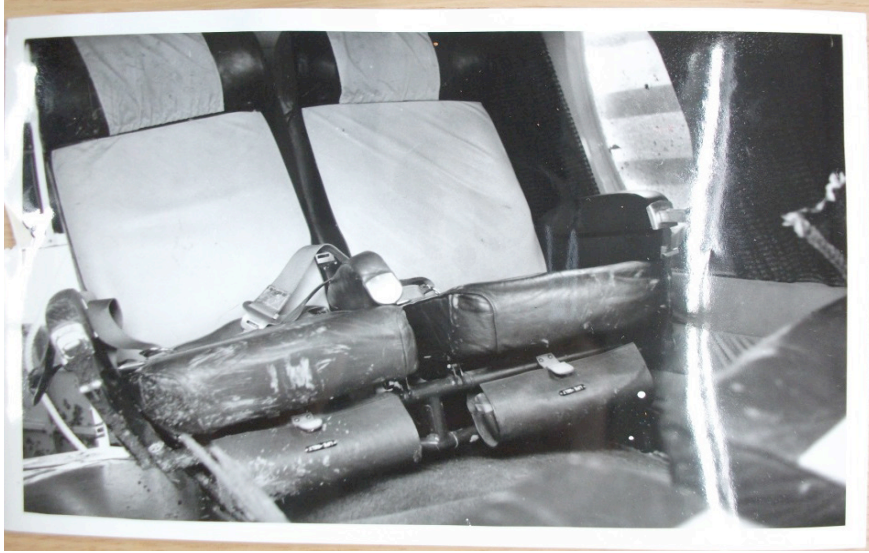
30



31



32



33



34



35



36



