

# TÜRK HAVACILIK TARİHİNDE MERZİFON

## MERZIFON IN TURKISH AVIATION HISTORY

Serap TAŞDEMİR\*

Geliş Tarihi/Received:06.11.2024

Kabul Tarihi/Accepted:01.07.2024

TAŞDEMİR, Serap, (2025), "Türk Havacılık Tarihinde Merzifon", Belgi Dergisi, S.29, Pamukkale Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Yayını, Kış 2025/1, ss. 217-238.

### Öz

Sadece yeryüzüne değil, gökyüzüne de hâkim olma duygusu sonucu ortaya çıkan uçaklar kısa sürede orduların savaş gereçleri arasında yer aldı. Dünyadaki gelişmelere bağlı 1 Haziran 1911 tarihinde Tayyare Komisyonunun kurulmasıyla faaliyete başlayan Türk Hava Kuvvetleri bu anlamda dünyada ilk kurulan askeri havacılık teşkilatlarından biridir. Bununla birlikte art arda yaşanan Trablusgarp, Balkan ve Birinci Dünya Savaşları askeri havacılık konusunda önemli adımlar atılmasına izin vermedi. Millî Mücadele yıllarında Ankara Hükümeti'nin kurduğu ilk teşkilatlardan biri Türk Hava Teşkilatı'ydı. Cumhuriyetin ilanı sonrasında yaşanan her türlü ekonomik ve malî sıkıntılara rağmen havacılık desteklenmiş; şartlar elverdiğinde düzenlemeler yapılmış, havacılık millî birlik ve beraberliğin pekişmesine yardımcı güçler içinde önemli bir konumda yer almış; gerek 40 yıl önce savaş uçağı yapan ve bu uçakla Hava Kuvvetleri Komutanlığı'nın belkemiğini oluşturan Türk Havacılık ve Uzay Sanayii AŞ (TUSAŞ)- Turkish Aerospace Industries (TAI)-TUSAŞ Motor Sanayi TUSAŞ Engine Industries (TEI)- Askerî Elektronik Sanayi(ASELSAN)- Hava Elektronik Sanayi ve Tic. A.Ş.(HAVELSAN) gibi dev kuruluşları ve yan sanayii ve gerekse günümüzde Bayraktar'ın insansız gözlem yapan ve/veya bomba atan yerli ve milli uçaklarıyla bu önemini devam ettirmektedir. Merzifon ilçesindeki havacılık faaliyetleri 1935-1936 yılları arası başladı. Hava Atış Okulu 1943 yılında Adana'ya taşınırken, Çorlu'da bulunan 4. Hava Atış Alayı'nın 1942 yılında gelmesiyle Merzifon'da havacılık faaliyetleri devam etmiş; 1951 yılında ismi 4. Hava Üs Komutanlığı olarak değiştirilmiştir. Genelkurmay Başkanlığı'nın 1 Kasım 1961 ve Hava Kuvvetleri Komutanlığı'nın 14 Kasım 1961 tarihli emirleri ile 5. Hava Üs Komutanlığı üs teşkilatına geçildi. Karadeniz bölgesi hava savunmasından sorumlu olan 5. Ana Jet Üssü, Amasya iline bağlı Merzifon ilçesinde hizmet vermeye devam ederken; 16 Kasım 1986 tarihinde Genelkurmay Başkanlığı ile Ulaştırma Bakanlığı arasında imzalanan protokol ile sivil hava trafiğine de açıldı.

**Anahtar Kelimeler:** : *Askeri Havacılık, Merzifon'da Havacılık, 5. Ana Jet Üs Komutanlığı, Merzifon, Türk Havacılık Tarihi.*

\*Prof. Dr. Amasya Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Türkiye Cumhuriyeti ABD, serap.tasdemir@amasya.edu.tr, (<https://orcid.org/0000-0003-1559-828X>).

**Abstract**

Airplanes, which emerged because of the feeling of dominating not only the earth but also the sky, soon became among the war equipment of the armies. The Turkish Air Force, which started its operations with the establishment of the Aircraft Commission on June 1, 1911, depending on the developments in the world, is among the first military aviation organizations established in the world in this sense. However, the successive Tripoli, Balkan and First World Wars did not allow significant steps to be taken in military aviation. The Turkish Air Force, one of the first organizations established by the Ankara Government during the War of Independence, was supported despite all kinds of economic and financial difficulties experienced after the declaration of the Republic; Regulations regarding aviation were made when conditions permitted, and aviation took an important position among the forces that helped strengthen national unity and solidarity; Both giant organizations and sub-industries such as TUSAŞ-TAI-TEI-ASELSAN-HAVELSAN, which made warplanes 40 years ago and formed the backbone of the Air Forces Command with these aircraft, and today, with Bayraktar's domestic and national aircraft that make unmanned observations and/or drop bombs, this continues to be important. Aviation activities in Merzifon district started between 1935-1936. While the Air Shooting School was moved to Adana in 1943, aviation activities continued in Merzifon with the arrival of the 4th Air Shooting Regiment, which was in Çorlu until 1941; in 1951, its name was changed to 4th Air Base Command. With the order of the General Staff dated 1 November 1961 and the Air Forces Command dated 14 November 1961, the 5th Air Base Command base organization was established. While the 5th Main Jet Base, which is responsible for the air defense of the Black Sea region, continues to serve in the Merzifon district of Amasya province; It was also opened to civil air traffic with the protocol signed between the General Staff and the Ministry of Transport on 16 November 1986.

**Keywords:** *Military Aviation, Aviation in Merzifon, 5th Main Jet Base Command, Merzifon, Turkish Aviation History.*

## Giriş

Mekânların hangi gerekçelerle tarihin ayrılmaz parçası konumu kazanmış olduğu üzerinde düşünülmemelidir. Sadık Kemal Tural Hoca'mız "Mekânlar mı şahsiyetleri ve olayları belirgin ve önemli kılıyor, şahsiyetler ve olaylar mı mekânlara ayrıcalıklı olma hakkı ve imkânı tanıyor konusu zihnimin çözemediği meselelerdendir." ifadesi biz tarihçiler için de, sosyolog ve siyaset bilimciler için de yeni araştırmalara yol açabilecek türden uyarıcı bir cümledir. Bu açıdan bakılınca, farklı dikkat alanı yaratma gerekçesi, gerek mekân, gerek yetiştirdiği ünlü insanlar, gerekse yaşanan olay ve kurumlara merkezlik eden Merzifon (ilçesi) için de geçerlilik gösterir. Karadeniz bölgesinin Orta Karadeniz bölümünde Tavşan (Taşan) Dağı'nın güney eteklerinde Merzifon Ovası'nın kenarında yer alan Merzifon,<sup>1</sup> Hititler, Frigler, İskitler, Pontus, Roma, Bizans ve Emeviler sonrasında Türk hâkimiyetine geçmiş ve özellikle Osmanlı döneminde yoğun nüfusa ev sahipliği yapmıştı. XVI. yy. başlarında Sivas eyaleti Amasya sancağına bağlı bir kaza olan Merzifon, Cumhuriyetin ilanı ile Amasya iline bağlandı.<sup>2</sup> Sosyal, kültürel ve ekonomik yönden önemli bir konumda bulunan Merzifon,<sup>3</sup> coğrafi olarak Amasya, Çorum ve Samsun illeri arasında bulunmaktadır. Geçmişte olduğu gibi günümüzde de ticaret merkezlerinin kesişme noktasında bulunan Merzifon ilçesi<sup>4</sup> gelişimini sürdürürken, Amasya ilinin nüfus bakımından da en büyük ilçesidir. 1883 yılından beri belediye hizmeti verilen ilçenin, 2022 yılı verilerine göre nüfusu 74.727 kişidir.<sup>5</sup> Amasya ilçeleri arasında en çok tanınanlardan biri olan Merzifon, Ankara-Samsun yolu üzerinde bulunması sebebiyle, Karadeniz ile İç Anadolu arasında bağlantı yolu özelliği taşır. Tarım ve hayvancılığın yanında sanayisi de gelişmiştir.<sup>6</sup>

<sup>1</sup> Mehmet Öz (2002), "Merzifon", *TDV İslam Ansiklopedisi*, 29. c., Ankara: TDV Yayınları, s. 243.

<sup>2</sup> Cemile Bahtiyar Karadeniz, (2017), "Merzifon İlçesi'nin Nüfus Özellikleri", *Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 9/20 (Eylül 2017), s. 135.

<sup>3</sup> Halk eğitimine önem verilen Merzifon'da İkinci Meşrutiyet'ten beri devam eden kültürel çalışmalar Cumhuriyet ilan edildikten sonra halkevleri ve bu kurum faaliyete başlamadan önce de Muallimler Birliği, Türk Ocağı, Gençler Birliği, Musiki, Bando Kurumları, Spor Kulüpleri, Temsil şubeleri gibi yerlerde gerçekleştirmişlerdi. Merzifon Tayyare Cemiyeti (Türk Hava Kurumu) açıldığı günden itibaren ilçede hava kuvvetleriyle vatan savunması arasındaki bağlar konusunda halkı bilgilendiren konuşma ve konferanslar düzenledi. Ayrıca dernek için maddi yardımda da bulundu. Halkın havacılıkla bağlarını kuvvetlendirmek amacıyla Hava Şehitleri Anma günü her yıl düzenli olarak kutlandı. Merzifonlu gençler geliri Türk Tayyare Cemiyeti'ne bağışlanmak üzere müsamereler de düzenlediler. Bu etkinliklerden birini Amasya'dan Merzifon'u ziyarete gelen bir konuk şu sözlerle anlatır: "Gece Türk Tayyare Cemiyeti menfaatine fevkalade bir müsamerere vereceklerini arkadaşşımdan haber almıştım... Müsamere oldukça büyük bir binada veriliyordu. Her taraf dolmuş, iğne atılacak yer yoktu. Gençlerin delaletiyle kenarda iki kişilik bir yer bulundu ve oturduk. Salonda katiyen çıt yoktu. Hüseyini faslından pürüzsüz bir musiki ile müsamereye başlandı. İkinci perdede idman hareketi gösterildi. Boks, halat mücadeleleri, alafranga güreş, piramid hareketi cidden mahirane yapılmıştı. Gençler burada büyük bir çeviklik gösterdiler. Üçüncü perdede merhum Ziya Gökalp Beyin manzum iki perdelik Alparslan piyesi temsil edildi... Dördüncü perdede Hicazkâr kürdi faslı ile musiki tekrar edildi ve gazel son derece alkışlandı. En son beşinci kısımda altı perdelik (İntibah-ı Milli) piyesi temsil edildi. Bunda da Merzifon gençliği mümtaz bir fevkaladelik göstermeye muvafık oldu. Piyes çok güzel intihab edilmiş, terbiye millie ve içtimaiyemiz için cidden yegâne şaheserdir. Asıl şayanı iftihar cihet bütün gençliğin bir nokta etrafında toplanması ve aralarında pek metin tesanüd vücuda getirmeleridir. Birliğe bağlı gençler kahvehanelerde oturmuyorlar." Merzifonlu gençleri bu çalışmalarından dolayı kutlayan yazar düşüncelerini: "Amasya gençliğinin de müttehiden yürüyerek Merzifonlular gibi varlık vücuda getirmelerini temenni eylerim" sözleriyle tamamladı. Merzifon'da havacılıkla ilgili bu tür etkinlikler düzenlenmesine rağmen Atatürk dönemi başış uçak kampanyasına Amasya merkez ve Gümüşhacıköy birer uçak başışlayarak katılmasına rağmen Merzifon katılmamıştı. Serap Taşdemir, "Tek Parti Döneminde Merzifon'da Siyasal ve Sosyo-Kültürel Yaşam", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 25/74 (2009), s. 296-297.; *Gönüllerden Göklere (2005)*, Ankara: Hava Kuvvetleri Komutanlığı, s. 56-57.

<sup>4</sup> Serap Taşdemir, (2009), "Tek Parti Döneminde Merzifon'da Siyasal ve Sosyo-Kültürel Yaşam", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 25/74 (2009), s. 284.

<sup>5</sup> www.nufusu.com. Erişim tarihi: 12.06.2022.

<sup>6</sup> Şehrimiz Amasya, Ed.: Yalçın Yılmaz', Ankara: MEB Devlet Yayınları, t.y., s. 92.

Merzifon ilçesinin Türkiye ve Amasya tarihi için önemli bir diğer yönü 5. Ana Jet Üs Komutanlığı'na ev sahipliği yapmasıdır. Bu çalışmada havacılık tarihinde Merzifon ve burada gerçekleştirilen havacılık faaliyetleri ele alınacaktır.

Merzifon 5. Ana Jet Üs Komutanlığı veya Merzifon ilçesinde havacılık faaliyetleri ile ilgili yayınlar genelde Türk Hava Kuvvetlerine ait çalışmalarda veya yazarı Türk Hava Kuvvetleri Tarihçe Şubede görev alıp yüksek lisans ve/veya doktora çalışmalarında konuyu Tarihçe Şube arşivlerini de inceleyerek kaleme alan tezlerden oluştuğu görülür. Sivil kullanıcıların Türk Hava Kuvvetleri Tarihçe Şube Arşivi veya Merzifon 5. Ana Jet Üssü arşivini kullanma izni olmadığı için bu çalışmada da Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçe Şube ve/veya 5. Ana Jet Üs Komutanlığı arşiv belgelerinin kendisi kullanılamamış, onun yerine çalışmalarının temelini ve/veya tamamına yakınını Tarihçe Şube Arşiv belgelerine de dayandırılan kitap, makale ve yüksek lisans/doktora çalışmalarına dayalı olarak ele alınmıştır. Altının çizilmesi gereken bir diğer konu Merzifon Hava Üssü ile ilgili yayınları Hava Kuvvetleri Komutanlığı içinde görev alan/çalışan komutan/bilim insanları yapınca Merzifon'daki havacılık faaliyetlerini meydan tarihi ve üs tarihi olarak ikiye ayırarak ele almaları olmuştur. Şu an var olan 5. Ana Jet Üs Komutanlığı, Merzifon'a Hava Kuvvetleri Komutanlığı'nın 11 Eylül 1956 tarihli emri sonrasında intikal etmiştir. Halbuki Merzifon'da havacılık faaliyetleri veya ilk uçuşlar 1935-1936 yılında başlamıştır. Burada karşılaşılan sorun Merzifon'da havacılık faaliyetleri anlatılırken konu genelde meydan ve üs diye ikiye ayrılarak açıklanmakta, ancak bilgiler –neredeyse her kaynakta- meydan ve üs olarak farklı başlıklar altında yer almaktadır. Bu makalenin amacı, gerek Türk tarihinde gerekse Amasya tarihinde önemli bir yeri olan Merzifon ilçesiyle ilgili kaynaklarda hakkında çok fazla bilgi bulunmayan Merzifon 5. Ana jet Üs Komutanlığı ve üssün Türk havacılık tarihi ve Merzifon/Amasya için önemini ortaya koymaktır. Amaç Merzifon'daki havacılık faaliyetlerinin genel olarak ele alınması olduğundan, bilgiler meydan ve üs şeklinde ikiye ayrılmadan kronolojiye uygun bir biçimde incelenecektir.<sup>7</sup>

Konu Merzifon'da havacılık faaliyetleri olmakla birlikte doğru bir durum değerlendirmesi yapmak adına havacılık faaliyetlerini kısaca özetleyerek çalışmaya başlanacaktır.

## A. Dünyada Askeri Havacılık

Bir ulaşım aracı olmak adına, ilk kontrol edilebilir ve motorlu uçuşun 17 Aralık 1903 tarihinde gerçekleşmesinin ardından insanlığın övünçleri arasında yer alan uçaklar, savaşlarda üstünlük sağlayıcı öge işlevini çok çabuk kazandı. Trablusgarp Savaşı'nda İtalya tarafından ilk kez kullanılan uçaklar, hemen ardından başlayan Balkan Savaşlarında savaşan tarafların tamamının kullanmasının da etkisiyle, savaşın vazgeçilmez araçları arasındaki yerini aldı. I. ve II. Dünya Savaşında önemini kanıtlayan hava gücü Soğuk Savaş'ın sona ermesinin ardından 1991'deki Körfez Savaşı, devamında Balkanlar, Irak ve Libya'da yürütülen hava harekâtları, hava gücünün kara ve deniz kuvvetleri karşısında etkin hale gelerek artık savaşların sonucunu tek başına belirleyebilecek olgunluğa ulaştığı iddialarını beraberinde getirmişti.<sup>8</sup>

<sup>7</sup> Bu çalışmanın yazarı asker/askeri tarihçi olmadığından dolayı askerî usule ve düşünüşe bağlı askerlerin/askeri tarihçilerin bu konuda söyleyecekleriyle farklılık gösterebileceği; konunun açık kaynağın içinden zamana bağlı olanı hüküm haline getirme şeklinde ele alınacağı ifade edilmelidir.

<sup>8</sup> Sıtkı Egeli, (2021), "Hava Gücünün Tarihi Gelişimi: Nitelikler, Bileşenler, Görevler ve Etkinlik Açısından Bir Değerlendirme", *Güv. Str. Dergisi*, 17/39 (2021), s. 604. Dergi başlık sayfasında künye bilgisi *Güv. Str. Derg.* 2021, 17(38): 603-638 şeklinde verilmekle birlikte makale 17 cilt sayı 39'da yayınlanmıştır. Bu çalışmada künye bilgisinde Sayı: 39 olarak verilmiştir.

İki dünya savaşı arasındaki yıllarda hava savunması konusundaki düşüncelerden biri stratejik hava bombardımanı sayesinde gelecekte yapılacak savaşların daha süratli ve daha az insan kaybı ile sonuçlanacağı öngörüsüydü. Douhet ile Mitchell, Seversky ve Sykes gibi dönemin hava gücü vizyonerlerince hararetle savunulan bu görüşün de etkisiyle başta İngiltere ve İtalya olmak üzere bazı devletler hava güçlerini stratejik bombardıman taktikleri ve filoları etrafında şekillendirdiler.<sup>9</sup>

## B. Türkiye’de Askeri Havacılık

Türk askeri havacılığı içinse 1909–1911 yılları fikri hazırlık, 1911–1913 yılları kuruluş, 1913–1919 yılları gelişme, 1919-1923 yılları yeniden doğuş ve 1923- 1938 yılları<sup>10</sup> ise yükseliş dönemi şeklinde nitelenebilir.<sup>11</sup>

Teşkilatlanma konusunda ise dünyadaki teknolojik gelişmelere bağlı olarak Osmanlı Devleti’nde 1911 yılında Tayyare Komisyonunun kurulmasıyla gerçek anlamda hava kuvvetlerinin temeli atılmış, Birinci Dünya Savaşı’nı (1914-18) Osmanlı Devleti’nin kaybetmesi üzerine Mütareke şartları kabul edilmeyerek Milli Mücadele başlatılmıştı. 13 Haziran 1920 tarihinde TBMM tarafından Harbiye Dairesine bağlı bir Hava Kuvvetleri Şubesi ile tayyare bölükleri teşkil edilirken, Eskişehir’de ise “Hava Okulu” kurulmuştu.<sup>12</sup>

1 Şubat 1921 tarihinde yapılan teşkilat değişikliği üzerine Kuva-yı Havaiye Şubesi’nin ismi de Kuva-yı Havaiye Müdüriyeti Umumiyesi şeklinde değiştirildi. Müteakiben, 5 Temmuz 1922 tarihinde bir teşkilat değişikliği daha yapılarak, Kuva-yı Havaiye Müfettişliği kuruldu.<sup>13</sup> Daha sonraki dönemde müfettişlik İzmir’e taşınarak faaliyetlerini orada sürdürdü. 1928 yılında Hava Kuvvetleri Müfettişliği lağvedildi. Millî Savunma Bakanlığı bünyesinde Hava Müsteşarlığı kurulurken,<sup>14</sup> grup ve hava istasyon komutanlıkları kaldırılarak hava taburları oluşturuldu.<sup>15</sup> Uzun yıllar müfettişlik biçiminde idare edilen Hava Kuvvetleri 1940 yılında harekât ve eğitim bakımından Genelkurmay Başkanlığı’na, ikmal bakımından Milli Savunma Bakanlığı’na bağlıyken,<sup>16</sup> 1944 yılında Hava Kuvvetleri Komutanlığı müstakil kuvvet komutanlığı haline gelmiş ve 1947 yılında komutanlık ordu

<sup>9</sup> Egeli, a.g.m., s. 614-615.

<sup>10</sup> Mustafa Kemal Paşa, 1 Kasım 1924 günü Meclis kürsüsünden yaptığı konuşmayla hava kuvvetleri için meclisin özel ilgisini talep etmiş; verdiği direktifler sonucunda, dünyada yeni olan havacılık mesleğini memleketle tanıtarak gençliğe sevdirmek, yurttaki gelişmesini teşvik etmek, milli hava sanayi kurmak ve hava kuvvetlerine eleman ve tayyare sağlamak amacıyla 1925 yılında Tayyare Cemiyeti (Türk Hava Kurumu) kurulmuştu. (Erdal Akkaya (2006), *Türk Ordusundaki Stratejik ve Doktriner Değişiklikler (1923-1960)*, Yayınlanmamış YL Tezi, Ankara: T.C. Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, s. 115.) Bu dönemde havacılık konusundaki zihniyet, Mustafa Kemal Atatürk’ün: “*Türk, yurdun dağlarında, ormanlarında, ovalarında, denizlerinde, her bucağında, nasıl bir bilgi ve kendine güvenle yürüyor, dolaşıyorsa, yurdun göklerinde de, aynı şekilde dolaşabilmelidir...*” sözlerinde açıkça ifade edilmişti. *Ulus Gazetesi*, 4 Mayıs 1935, s. 3.

<sup>11</sup> Cengiz Tatar, (2018), *Türk Havacılık Tarihi (1909-1954) Milli Mücadele Dönemi Öncesi ve Sonrası Türk Havacılığı*, Doktora Tezi, T.C. Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Afyon, s. 379.

<sup>12</sup> <https://hho.msu.edu.tr/sayfadetay.aspx?Sayfald=17&ParentMenuId=14>. Erişim Tarihi: 21.07.2022).

<sup>13</sup> <https://www.hvkk.tsk.tr/Custom/Hvkk/79>: Erişim tarihi: 21.07.2022).

<sup>14</sup> 16 Ocak 1928 tarihinde 1189 sayılı kanunla, Kara Müsteşarlığı, Deniz Müsteşarlığı, Hava Müsteşarlığı kurularak Millî Müdafaa Vekâleti’ne bağlanmıştır. Hüsnü Özlü, Müdafaa-i Milliye Vekâleti, <https://ataturkansiklopedisi.gov.tr/bilgi/mudafaa-i-milliyev-vekaleti/?pdf=3445>. Erişim Tarihi: 15.05.2023).

<sup>15</sup> <https://www.hvkk.tsk.tr/Custom/Hvkk/79>: Erişim tarihi: 21.07.2022).

<sup>16</sup> Hava Kuvvetlerinin harekât ve eğitim yönünden Genelkurmay Başkanlığı’na, İkmal açısından ise Millî Savunma Bakanlığı’na bağlanırken, 1938 yılında Eskişehir, İzmir ve Diyarbakır’da üstlenen 160-200 kadar tek veya iki kişilik mürettebat taşıyan avcı ve bombardıman uçaklarından oluşan keşif ve muharebe uçağı bulunmaktaydı. Hüsnü Özlü, “İkinci Dünya Savaşı’nda, Türkiye’ye Gelen İngiliz Heyetleri ile Yapılan Görüşmeler ve İngiltere’den Alınan Askeri Yardımların Sonuçları”, *Atatürk Dergisi*, 2/2 (2013), s. 60.

seviyesine çıkarılmıştı. Bu komutanlık 1948 yılında lojistik destek kuruluşları ve 1950 yılında Harp Akademisi dışında Hava Kuvvetleri ile ilgili bütün birlik ve kurumları emrinde toplayarak yapısal bütünlüğü sağlandı.<sup>17</sup>

Kuzey Afrika, Balkan ve I. Dünya Savaşı/Çanakkale Cephesi'ndeki savaşlarda hava gücünün etkinliğine bizzat tanık olan Mustafa Kemal Atatürk'ün önderliğinde, Cumhuriyetin ilanı sonrasında ülkenin bekası için hava savunmasının çağın araç gereçleriyle yönlendirilmesi konusunda önemli girişimler hayata geçirildi. 1925'den itibaren hava harp sanayinin kurulması amacıyla çalışmalar başlandı.<sup>18</sup> Hava savunmasının her geçen gün önemini artırması gerekçesiyle, II. Dünya Savaşı sonrası Etimesgut Uçak Fabrikasında birçok uçak ve planör gövdesi imal edilmesine rağmen,<sup>19</sup> Türk Hava Kuvvetleri uçak siparişlerini yabancı yatırımcıya vermişti. Doğru olmadığı açık tercihlerin sonrasında, yerli uçak üreticilerin sahibi fabrikalar ya iflas etmiş ya da kapanmıştı. Fabrikaları kapatmaya iten en önemli etkenlerin başında Amerikalı Max Weston Thornburg'un hazırladığı raporunun geldiği konunun uzmanlarınca ifade edildi. Bu gelişme bir anlamda milli savunma sanayinin gelişmesini de engellemişti.<sup>20</sup> II. Dünya Savaşı sonrasında Sovyet yayılmacılığına karşı Marshall ve Truman yardımları sonucunda<sup>21</sup> Türkiye-ABD ilişkilerinin stratejik ortaklığa dönüşmesiyle ABD askeri yardımları kapsamında ilk jet uçakları 22 Kasım 1951 tarihinde Türkiye'ye getirilmiştir.<sup>22</sup>

Hava Kuvvetleri Komutanlığı 1944 yılında kurulduğu sırada eğitim sistemi İngilizlerden alındı. Daha sonra Amerikan eğitim sistemi benimsenmesine rağmen 1951 yılına değin İngiliz ve Amerikan teşkilatı alınmayarak hava teşkilatı kara ordusu teşkilatına benzerliğini devam ettirdi. 1951 yılında tümenlerin altındaki Alaylara üs deyiminin kullanılması yanında uçuş taburlarının da filo olması ile Amerikan teşkilatının Hava kuvvetlerine uyarlanmasına

<sup>17</sup> Hasan Karakuzu- Yücel Namal (2016), "Demokrat Parti'nin İlk Yıllarında Türk Ordusu (1950-1953)", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 9/44 (Haziran 2016), s: 453.

<sup>18</sup> Tatar, a.g.t., s. 379.

<sup>19</sup> Ayrıca Bkz: Mehmet Arif Demirel (2017), *Atatürk'ün Tayyarelerinin Tarihçesi 1926-1955*, Ankara: Sonçağ Yay.

<sup>20</sup> Atatürk döneminde Harp Sanayisine önemli yatırımlar yapan Türkiye'nin 1945'den itibaren bu yatırımları göz ardı edilmiş; Özellikle, Marshall yardımı sonucunda hazırlanan görüş ve raporlar ile tayyare ve tayyare motor fabrikaları kapatma yoluna gidilmişti. 1952 tarihinde Türkiye'nin NATO'ya girmesi ile havacılık alanındaki çöküş hız kazanmış, tüm yatırımlar MKEK'ye devredilerek traktör fabrikasına dönüştürülmüştür. Türkiye, bunun sonucunda Hava Harp Sanayii konusunda dışa bağımlı hale getirilmişti. 1922-1950 arasında farklı tercih kavgaları ve yok edilen Demirağ hadisesi başta olmak üzere Polonyalılarla işbirliğimiz de var. Tatar, a.g.t., s: 381-382.

<sup>21</sup> "Türk havacılık sanayiinin henüz filizden fidana dönüşmesi evresinde, Türk-ABD ortak yatırım şirketinin (TAI) faaliyete geçtiği 1984'e dek, 25 yıllık bir önemli kesintiye uğramasının içeride ve dışarıda birçok sebebi bulunmakla birlikte en ciddi hataların başında dış yardımların kayıtsız şartsız kabul edilmesi gelir. Bu yardımların başında ise Truman doktrininden sağlanan yardımlar bunların başında gelir. Fransız devlet adamı De Gaulle, "Fransa'nın ülke güvenliği sadece silahlı kuvvetlere değil aynı zamanda yabancı ülkelerden yetki ve izin alınmadan kullanabileceği, yüksek teknoloji silah ve askerî sistemleri üretecek bir savunma sanayii ve teknoloji tabanına sahip olmasına..." bağlıdır diyerek Fransa'nın da dış politik vizyonunu şekillendirirken Türkiye'de tam tersi bir yol izlendiği görülür. Celal Kürşad Konukçu, "Türk Hava Sanayiinin Oluşum Sürecinde Fırsatlar ve Engeller (1912-1959)", *Jandarma ve Sahil Güvenlik Akademisi Güvenlik Bilimleri Enstitüsü Güvenlik Bilimleri Dergisi*, 11/1 (Mayıs 2022), s. 217-220.

<sup>22</sup> Karakuzu-Namal, a.g.m., s. 453-454.

başlandı. 23 Mart 1951 tarihinden itibaren de Tümenler için kuvvet deyiimi kullanılmış;<sup>23</sup> yeni teşkil edilen bu yapılanmada, T-33, F-84G, F-84F, F-86E ve nihayet F-100 gibi o dönemin en modern jet uçakları yer almıştı. <sup>24</sup>

Türk Hava Kuvvetleri tarihinde bazı birlikler kuruluşlarından itibaren varlığını, teşkilatta ortaya çıkan genişlemeden/büyümeden kaynaklı değişim haricinde aynı isimle devam ettiren, bir kısım birliklerse lağvedilmiştir. Öte yandan aynı isimle ikinci defa kurulan birlikler bulunmaktadır. İkinci defa aynı isimle kurulan birliklerin bir öncekinin devamı olup olmadığı konusu tam olarak belli olmayıp, bazı tarihi belge ve bilgilerle aydınlatılmasına ihtiyaç duyulduğu durumlar da vardır. Merzifon 5. Ana Jet Üs Komutanlığı'nın tarihinde de benzer bir durum bulunmaktadır. Kısaca Merzifon öncesi ve Merzifon sonrası şeklinde ifade edilebilecek iki ayrı 5. Hava Üs Komutanlığı bulunmaktadır.<sup>25</sup>

### C. Merzifon'da Havacılık Faaliyetleri

12 Haziran 1939 tarihinde Genelkurmay Başkanlığı emriyle 1. Hava Tugay Komutanlığı'na 1. ve 4. Uçak Alayları; 2. Hava Tugay Komutanlığı'na 3. Uçak Alayı bağlanmıştı. Bunun sonucunda 2. Uçak Alayı, Hava Okulu Eskişehir, Atış Bombardıman Okulu Merzifon, 5. Müstakil Deniz Taburu, 9. Müstakil Bombardıman Uçak Taburu Genelkurmay Başkanlığı'nın hareket kontrolüne alınmıştı.<sup>26</sup>

Elde edilen bilgilere göre, Merzifon'daki ilk uçuşlar 1935-1936 yıllarında eski Merzifon Askeri Hastanesi civarındaki düzlükte Eskişehir Hava Okulu'nun teşkilinde yer alan ve Merzifon'da konuşlu Hava Atış Okulunda başladı. Uçuşlar o tarihlerde Balkan ve Doğu Avrupa ülkeleriyle olan dostane ilişkiler ve işbirliği neticesi Çekoslovakya'dan alınan 16 adet Letov S-16T "Smolik" tipi uçakların 9 tanesinin Merzifon'a gönderilmesi ile gerçekleştirilmiştir. 1940 senesinde Lysander'ler gelince meydan bugünkü yerine taşınmış ve 103. Keşif Grubu kurulmuştur. Smolik uçakları ise Eskişehir'deki 1. Uçak Alayının Tatbikat Taburu emrine girmiştir.<sup>27</sup>

Genelkurmay Başkanlığı'nın 8 Kasım 1939 tarihli emri ile Merzifon Atış Bombardıman Okulu, Hava Okulu ismini alırken, Merzifon Hava Okulu'nun 1. ve 4. Uçak Bölüklerinin İstanbul'a geçmesiyle Harp Akademileri Tatbikat Taburu meydana getirilmişti. Eskişehir

<sup>23</sup> *Havacılık Tarihinde Türkler 4* (2005), Ankara: Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçe Şube yay., s. 92. 1948 yılı Ekim ayında ABD Başkanı Truman Türkiye'ye yapılan bir yıllık askeri yardım konusunda kongreye rapor verir. Verilen raporda Türk Silahlı Kuvvetlerinin Deniz ve Hava Kuvvetlerinin her birine 13 milyon dolar, Kara Kuvvetlerine ise 62 milyon dolar yardım yapıldığı, verilen malzemenin toplamının ise 140.000 ton tuttuğunu ifade etmişti. Amerika'nın Yakın ve Orta Doğu politikalarında yaptığı büyük değişikliklerin yanında, Türkiye'nin dış politikasında da bir dönüm noktası teşkil eden Truman Doktrini ile o güne değin Sovyet Rusya karşısında bir denge unsuru olarak yanında yer aldığı İngiltere'nin yerine, daha güçlü bir denge unsuru olarak gördüğü ABD'yi yerleştiren Türkiye bu şekilde Türk-Amerikan ilişkilerini sıcak seviyeye getirmiş ve Sovyet taleplerinin geri çevirmesine yardımcı olmuştu. Bununla birlikte, Sovyetlerin Ortadoğu'da izlediği politikalar neticesinde, İngiltere'nin de etkisiyle, Türkiye'nin tamamen Batı ve Amerikan yanlısı bir dış politika yürütmesine neden olduğu artık herkesin bildiği gerçeklerdir. Akkaya, a.g.t., s. 181.

<sup>24</sup> İkinci Dünya Savaşı'ndaki sürat mefhumu Jet devriyle birlikte iki misline çıkmıştı. Bu durumun hava savunmaları üzerinde de çok büyük etkisi olmuştur. Savunma unsurları için düşmanı tespit etmek, tanımak ve tahrip etmek, zaman kavramı açısından yarı yarıya kısılırken, ek olarak küçük birliklerin, etkisi bombardımanlar ile düşman üzerinde büyük tahripler yaratabilme imkân ve kabiliyeti oluşmuştur. Akkaya, a.g.t., s. 252.

<sup>25</sup> 5. *Ana Jet Üs Komutanlığı Tarihçesi, 1939-2009*, (2009), Yay. Haz.: 5. Ana Jet Üs Komutanlığı Tarihçe Kurulu, s. 1.

<sup>26</sup> *Havacılık Tarihinde Türkler 3* (2005), Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçe Şube yay., Ankara, s. 21; Hulusi Kaymaklı (2006); *Havacılık Tarihinde Türkler*, Cilt: 2-3, Ankara: Hava Kuvvetleri Komutanlığı Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, s. 42).

<sup>27</sup> "Yolların ve Kültürlerin Kesitiği Şehir" *Merzifon* (2015), Merzifon: Merzifon Belediyesi Kültür Hizmetleri Yay., s. 160.

Hava Okulu Tatbikat Taburu 1. Uçak Bölüğü ile Merzifon Hava Okulu 3. Bölüğü Keşif Birliği haline getirildi.<sup>28</sup> 1940 senesinde gelen Lysander'ler 1943 senesinde Adana'ya gönderildi. 1943'te kalan uçaklar Merzifon hava alanından çıkartılırken, yerini 2. Dünya Savaşı'nın en tanınmış uçaklarından olan Hurricane MK.IIC'ler aldı.<sup>29</sup>

1941 yılına gelindiğinde, eski Orduevi olan 100 yataklı Hava Hastanesi'nin kuzeyinde, Tavşan dağları arasında kalan bölgede yer alan eski meydandan yararlanarak uçuşlarını gerçekleştiren Merzifon Hava Okulu'nda 1941 yılı içinde açılan atış eğitim kursuna birliklerden gönderilen pilotlara 15 gün süre ile atış eğitimi verilmişti.<sup>30</sup>

Milli Savunma Bakanlığı'nın emriyle, 19 Haziran 1942 tarihinde, Merzifon Hava Okulu Teşkilatına Hava Okulu Park Müdürlüğü ile Seyyar Tamirhane Müdürlüğü eklenirken, 7 Temmuz 1942 tarihinde ise Genelkurmay Başkanlığı'nın emirleri ile Merzifon Hava Okulu Malatya'da Hava Okulu ve Diyarbakır'da Hava Makinist Okulu olmak üzere iki kısma ayrıldı. Üçüncü Keşif Bölüğü ise Merzifon'da kalacak ve muvakkaten 4. Uçak Alayı emrine girecekti.<sup>31</sup>

1942 yılına kadar Hava Okulunun bünyesinde görev yapan Hava Atış Okulu, beton pist inşası sonrası 26 Temmuz 1942 tarihinde Merzifon'a taşınan 4. Uçak Alayı bünyesinde bir yıl daha görev yaptıktan sonra 1943 yılında Adana'ya geçerken, onun yerine 1937 yılında Kütahya'da kurulan ve 1941 yılına kadar Çorlu'da bulunan 4. Uçak Alayı, 1942 yılında Merzifon'a intikal etti.<sup>32</sup>

Türkiye'nin 1942 yılı sonlarında artan modern av uçağını karşılamak amacıyla yılbaşı arifesinde ilk üç Hurricane MK.IIC tipi uçak teslim edilmiş, ilk teslimat tarihi ile 1943 yılı Ağustos ayı sonları arasında toplam kırk yedi MK.IIC tipi uçak teslim alınmış ve on dört uçaktan oluşan iki grup, Merzifon'daki 4. Uçak Alayı'nın 1. Tabur'una ait iki bölüğe tahsis edilmişti. Bu uçaklara MK.I seri numaralarının devamı olarak 2736-2782 seri numaraları verildi ve 1947 yılında Spitfire tipi uçaklarla değiştirilinceye kadar hizmette kaldı.<sup>33</sup>

15 Eylül 1942 tarihinde Eskişehir ve Merzifon Hava Okullarında foto takımları lağvedildi. 1942 yılındaki diğer bir değişiklik ile, Merzifon Hava Okulu 4. Tatbikat Bölüğü Genelkurmay Başkanlığı'nın 28 Eylül 1942 tarihli emriyle, İstanbul'dan Ankara'ya intikal eden Hava Harp Akademisi'nin emrine verildi. 3. Tatbikat Bölüğü unvanı alarak Akademi öğretmenlerinin uçuşlarını tamamlamalarında büyük yararlılıkları oldu. 6 Ekim 1942 tarihinde ise Kayseri Hava İkmal Merkezi'ne bağlı meydana getirilen Merzifon Hava Deposu'nun Havza'ya nakli emredildi.<sup>34</sup>

Genelkurmay Başkanlığı'nın 30 Aralık 1942 tarihli emirleri ile Merzifon 4. Uçak Alayı'na geçici olarak bağlanan 3. Keşif Bölüğü'nün Adana'ya gidişi onaylandı.<sup>35</sup>

<sup>28</sup> Zeynep Gülten (2010), *Havacılık Tarihinde Yeşilköy*, Ankara: Hava Harp Okulu Hava Kuvvetleri Müzesi Yayınları, s. 44; Emin Kurt (2011), *Türkiye'de Jet Üslerinin Kuruluşu ve Gelişimi (1951-2010)*, T.C. Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Yay. YL Tezi, Ankara, s. 78-79.

<sup>29</sup> Ole Nikolajsen, (2007), *Turkish Military Aircraft Since 1912*, Scramble, s. 71-72.

<sup>30</sup> *Havacılık Tarihinde Türkler 3*, s. 131.

<sup>31</sup> Sabit Çetin (2014), *İkinci Dünya Savaşı'nda Türk Ordusu: Aktif Tarafsızlık Siyaseti Çerçevesinde Askeri Hazırlıklar*, T.C. Ankara Üniversitesi, Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Doktora Tezi, Ankara, s. 290.; *Havacılık Tarihinde Türkler 3*, s. 176.

<sup>32</sup> *5. Ana Jet Üs Komutanlığı Tarihçesi, 1939-2009*, s. 1.

<sup>33</sup> Hüsnü Ufuk Aydın, (2021), *Türk Hava Kuvvetlerinde Pervaneli AV/AV-Bombardıman Uçakları (1911-1954)*, T.C. Milli Savunma Üniversitesi, Yay. YL Tezi, İstanbul, s. 52.

<sup>34</sup> *Havacılık Tarihinde Türkler 3*, s. 181-182.

<sup>35</sup> *Havacılık Tarihinde Türkler 3*, s. 183; Kurt, 2011, s. 104.



Eskişehir’de Hava Okullar Komutanlığı’nın 1943 yılında teşkil edilmesiyle, Komutanlık emrinde 1 No’lu Hava Okulu (Eskişehir), 2 No’lu Hava Okulu (Malatya), Hava Makinist Okulu (Diyarbakır) ve Hava Astsubay Okul Komutanlıkları (Ankara) bulunması kararlaştırıldı. Hava Makinist Okulu’nun teşkili için Merzifon’daki Hava Okulu ile Eskişehir’den Diyarbakır’a intikal eden kafilenin birleşmesi öngörülmüştü. Hava Makinist Okulu, 1950 yılına kadar Diyarbakır’da kalmış, daha sonra İzmir’e gönderilmesi sonrasında İzmir’de Hava Teknik Okullar Komutanlığı kurulmuştu.<sup>36</sup>

II. Dünya Savaşı başlarında, çeşitli tip ve cinsten -298 harp ve 189 eğitim uçağı-toplamda 487 uçaktan oluşan Türk Hava Kuvvetleri, Balkanlardaki en güçlü hava kuvveti haline geldi. Sahip olunan uçak sayısı Hava Kuvvetlerini muhtemel bir savaşa karşı da hazır hale getirmişti. Savaşın başlamasıyla, 7. Uçak Alayı Merzifon’da, 8. Uçak Alayı Erzincan’da oluşturulurken, o yıldan itibaren toprak pistler beton pist haline dönüştürülmeye başlandı.<sup>37</sup>

1942 yılı Temmuz ayından itibaren birliklerin yerlerinde de büyük değişiklikler meydana geldi. 1942 yılında beton pist inşası sonrası 1 Haziran 1937’de Kütahya’da kurulan 4. Uçak Alayı 26 Temmuz 1942 tarihinde Kütahya’dan Eskişehir’e gönderilmiş; Hava kademesinde Alay’ın biri PZL, diğer taburu Hawk ve Morane uçakları<sup>38</sup> ile donatılmıştı. 27 Temmuz günü Eskişehir’den Merzifon’a saat 10’da hareket emri verilmişti. Bununla birlikte, PZL uçakları eski olmaları nedeniyle, biri İskilip, diğerleri Çorum ve Gümüşhacıköy civarına zorunlu iniş yapması nedeniyle 27 PZL uçaktan ancak 24’ü Merzifon’a ulaşmıştı.<sup>39</sup>

II. Dünya Savaşı’nda cephelerin Balkanlara ve Türkiye sınırına kayması sebebiyle İstanbul hava savunması için 4. Uçak Bölüğü 1944 ortasından 1945 Aralık’ına kadar Sarıgazi’ye;<sup>40</sup> 1945 yılında ise 5. Uçak Alayı’nın bulunan iki bölüğü Merzifon meydanına görevlendirildi. Eksilen uçak sayısı Spitfire MK.V uçakları ile takviye edilmiş ve 5. Uçak Alayı üç uçak bölüğüne indirilmişti. Bu teşkilat ve konuş değişikliği, Avrupa cephelerinde birbirlerine hasım olarak uçan iki uçak, Fw 190 A3 ve Spitfire MK.V aynı hava kuvveti içinde kol uçuşu yapar hale gelmişti.<sup>41</sup>

13 Mart 1945 tarihinde Merzifon 4. Uçak Alayı’nda 1 Dragon İrtibat, 24 Hurricane II C, 22 Hurricane II B, 4 Falcon, 2 Henriot-182 Eğitim bulunmaktaydı.<sup>42</sup> 1947 yılında Hurricane’ler Spitfire’lerle modernize edildiler.<sup>43</sup>

Savaş sonrası -4 Nisan 1947 tarihinde- yeni bir teşkilatlanmaya gidildi. Eskişehir Merkezli Birinci Hava Tümeni ve İzmir Merkezli İkinci Hava Tümenlerine ek olarak Erzincan Merkezli Üçüncü Hava Tümeni kuruldu. Bu Tümen, Mart 1947’de Hurricane tipi uçaklarını Spitfire Mk.IX tipi uçaklarla değiştiren dört bölüklü Merzifon’da bulunan 4. Uçak Alayı ile birlikte 1

<sup>36</sup> Kurt, 2011, s. 81.

<sup>37</sup> Beton pist olarak uçuşa hazırlanan ilk yer Eskişehir alanıydı. Akkaya, a.g.t., s. 160-161.

<sup>38</sup> Bu makalede bütünlük oluşturması açısından Havacılıkla ilgili kurumlar dışında tayyare sözcüğü yerine uçak kelimesi kullanılmıştır.

<sup>39</sup> *Havacılık Tarihinde Türkler 3* (2005), s. 172.; Çetin, a.g.t., s. 278.

<sup>40</sup> Merzifon’da bulunan 4. Alay, Ankara ve Kırıkkale’nin havadan savunulması amacıyla 4 Temmuz 1944 tarihinde 1. Taburu ile Etimesgut’a, diğer taburu ile de Esenboğa’ya intikal etmişti. Cumhuriyet Bayramı merasim uçuşuna intikal meydanlarından katılan Alaylardan 4. Alay 4 Kasım 1944 tarihinde Merzifon’a dönmüştü. *Havacılık Tarihinde Türkler 3*, s. 279.

<sup>41</sup> Aydın, a.g.t., s. 100.

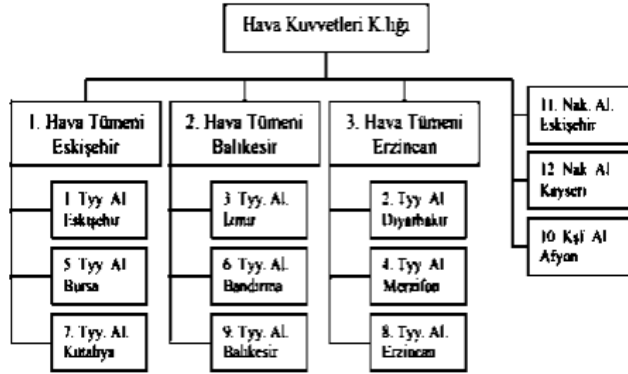
<sup>42</sup> Sabit Çetin, (2013), “Türk Hava Kuvvetlerinin Yeniden Yapılanması (1939-1945)”, *Türk Hava Kuvvetlerinin 100’üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu 8-10 Şubat 2011*, Ankara: Genelkurmay Başkanlığı Hava Kuvvetleri Komutanlığı, s. 335.; Çetin, a.g.t., s. 359-361.

<sup>43</sup> “Yolların ve Kültürlerin Kesiştiği Şehir” *Merzifon* (2015), s. 160.

Mayıs 1947’de Kütahya’dan Diyarbakır’a taşınan, Baltimore Mk.V tipi uçaklardan oluşan dört bölüklü 2. Bombardıman Alayı ve Ağustos 1947’de Spitfire Mk.IX tipi uçaklardan oluşan dört bölük teslim alarak 4 Nisan’da Erzinca’da oluşturulan 8. Av Alayından oluşmaktaydı.<sup>44</sup>

Spitfire MK.IX tipi uçakların başlangıçtaki sayısı, Amerikan P-47D’lerin hizmete girmesiyle hızlı bir biçimde eksildi. 5. Hava Alayı, Mayıs 1948’de; 8. Hava Alayı Ocak 1949’da Spitfire uçaklarını P-47 uçakları ile değiştirirken, Mart 1950’de 7. Hava Alayı lağvedildi. 31 Mart 1951 tarihinde birliklerini yeniden düzenleyen Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Merzifon’daki 4. Hava Alayını 4. Hava Üssü haline getirdi ve alayın Spitfire tipi uçakları, yirmi beş uçaktan oluşan iki filo olarak, 141. Filo ve 142. Filo adında yapılandırıldı. Burada uçaklar, Kasım 1954’te F-86E tipi jet uçaklarıyla değiştirilinceye kadar Türkiye’nin tek hava savunma av çağı olarak hizmet vermeyi sürdürdüler.<sup>45</sup>

Türk Hava Kuvvetleri yapısı NATO’ya uygun hale getirilirken üs ve filo deyimleri hava kuvvetleri literatürüne girmekle sınırlı kalmamış, bir anlayış ve teşkilat değişikliği de meydana gelmiş; mevcut uçak alayları için derhal üs tabiri kullanılmaya başlanmıştı. Üs teşkilatına geçmeden önce (1950 yılında) Türk Hava Kuvvetleri Teşkilat yapısı şu şekildeydi:



**Tablo:** 1950 Yılı Türk Hava Kuvvetleri Teşkilat Yapısı. Aktaran: Kurt, 2011, s. 58.

Öte yandan 1937 yılında Kütahya’da kurulan ve 1941 tarihine değin Çorlu’da bulunan ve 1942 yılında Merzifon’a intikal eden 4. Uçak Alayının ismi, 1951 yılında 4. Hava Üs Komutanlığı şeklinde değiştirildi.<sup>46</sup>

Hava pilot astsubay A. İhsan Uzakman’ın anılarında Merzifon’da görevliken kullandığı uçaklara bakıldığında 1944-1950 yılları arası Merzifon’daki ve/veya Hava kuvvetlerimizin

<sup>44</sup> Ole Nikolajsen- M. Haluk Sevel,,Türk Hava Kuvvetleri Uçakları, CD/Prf Versiyonu, s. 177. <https://www.scribd.com/document/666200193/Turk-Hava-Kuvvetleri>.

<sup>45</sup> Aydın, a.g.t., s. 79-80.

<sup>46</sup> Kurt, 2011, s. 105; 5. Ana Jet Üs Komutanlığı, 2009, s. 1, 41.1953 yılında Merzifon Meydanı NATO standartlarına göre altyapı programına uygun tadili gerektiğinden 4. Hava Üs Komutanlığı iki filosuyla birlikte Eskişehir meydanına intikal etti. (5. Ana Jet Üs Komutanlığı, s. 1.).

kullandığı farklı uçakları ifade eder.<sup>47</sup>

<b>Merzifon</b> <b>1944-1950</b>	<b>Falcon B 22</b> <b>Harvard T-6</b> <b>Hurricane B 2</b> <b>Hurricane B 1</b> <b>Spitfire 9</b> <b>AT-6C</b> <b>AT-11</b> <b>Rütbesi: Hv.Plt.Astsb.Çvş. - Hv.Plt.</b> <b>Üçvş.</b> <b>Görev süresi:</b> <b>4 Eylül 1944 - 30 Ağustos 1950</b>	<b>4 ncü Tayyare Alayı Komutanlığı</b> <b>2 nci Tabur</b> <b>4 ncü Av Bölüğü</b>  <b>Not: 1 Haziran 1951'den itibaren 4 ncü Hava</b> <b>Üs, 142 nci Filo olarak güncellenmiştir.</b>
-------------------------------------	---	---

(<http://www.havaciyiz.com/Havacilarimiz27.htm>)

Merzifon'da bulunan 4. Hava Üssü 1954-1955 tarihleri arasında Eskişehir'e geçti. Eskişehir'de bulunan 4. Hava Üs 44. Uçuş Grup Komutanlığı Hava Kuvvetleri Komutanlığının 11 Eylül 1956 tarihli emriyle tekrar Merzifon'a getirildi.<sup>48</sup>

Merzifon'da o yıllarda havacılık konusundaki bir gelişme de radar mevzi için yer seçimi faaliyetleriydi. 1949 yılında başlayan çalışmalar, 1951 yılına gelindiğinde 4. Üs Nizamiyesi yanına kurulan SCR-615 ile hayata geçirildi. Devamında Merzifon ilçesinin 17 km. kuzey batısında Tavşan Dağı'nda 1960 (6234 feet) rakımlı tepede bulunan yere "AN/CPS-1 B radarı" kuruldu ve 1951 yılında Milli Kontrol İhbar Merkezi olarak çalışmaya başladı.<sup>49</sup>

II. Dünya Savaşı'nın devam ettiği dönemde havacılık alanında önemli değişiklikler yaşanmış, tepkili motorlar yoğun bir şekilde kullanılmaya başlamıştı. Modernizasyon sürecine 1952 yılından itibaren taktik birliklerinde ilk envantere giren jet uçakları F-84G ve F-86E uçaklarıydı. 142. Filo Komutanlığı 1 Şubat 1955 tarihinde F-86E uçakları ile modernize edilirken, 143. Filo Komutanlığı ise 1955 yılı içinde F-86E uçaklarına geçmiştir. Daha sonra 142. ve 143. Filo Komutanlıkları Merzifon Meydanına, 141. Filo Komutanlığı Akıncı (Mürted) Meydanına<sup>50</sup>; 1 Şubat 1955 tarihinde ise 142. Filo Komutanlığı Merzifon'dan Eskişehir'e gönderildi.<sup>51</sup>

<sup>47</sup> Türk Hava Kuvvetleri bünyesinde farklı uçak kullanımı konusunda iki farklı görüş bulunmaktadır. Bu görüşlerden ilkinde göre: 1934 yılı Aralık ayında Fransa'dan on iki Dewoitine 510TH savaşçısı sipariş edildi ve ödemesi yapıldığı halde Fransa -siyasi nedenlerle- teslimata hazır olduklarında uçağı ihracat için serbest bırakmadı. Bunun üzerine, kısa bir süre sonra, 1936'da on dört P-24A'nın teslim edilebilmesi koşuluyla Polonya PZL-24'ler için büyük bir sipariş imzalandı. Anlaşmada ayrıca avcı uçağının üretiminin kademeli olarak Kayseri Fabrikası'na devredilmesi çağrısında bulunuldu. Türkiye Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk, silahlı tarafsızlık politikasını sürdürmenin önemli olduğunu düşündü. Bu nedenle silah alımlarında çeşitlilik aranmıştır. 1936-37 yıllarında Almanya ve Polonya'da 100 kadar PZL avcı uçağı, temel eğitim uçağı ve ağır bombardıman uçağı siparişi, ABD'de hafif ve ağır bombardıman uçağı, İngiltere'den orta bombardıman uçağı ve eğitim organizasyonu alındı. Diğer bakış açısına göre ise on iki Dewoitine 510TH önleme uçağı 1934'te Fransa'dan sipariş edilmişti. Bunlardan biri, Türk renkleriyle 2 Haziran 1935'te Paris Airshow'da sergilendi, ancak bir ay sonra Türkiye'ye teslimata ambargo uygulandı. Bunun üzerine Türk Hükümeti ağustos ayında Dewoitine 510 sözleşmesini iptal etti. Ocak 1936'da 900HP Gnome-Rhone 14 motorlu Polonya P-24/III savaş uçağı Türkiye, Romanya, Bulgaristan, Estonya, Yugoslavya ve Yunanistan tarafından değerlendirildi. İlkbaharda, uçak (SP-ATO) Türkiye'de gösterildi ve Dewoitine 510TH yerine P-24, aynı baharda Türkiye tarafından standart önleyicileri olarak diğer üç Balkan ülkesiyle birlikte sipariş edildi. Nikolajsen, a.g.e., s. 63, 71.

<sup>48</sup> 5. Ana Jet Üs Komutanlığı, 2009, s. 3.

<sup>49</sup> H. Kaymaklı, 4. Cilt, 2005, s.94.

<sup>50</sup> Kurt, 2011, s. 56.

<sup>51</sup> Kaymaklı, 4. Cilt, 2005, s. 150.

Uluslararası barışa katkı sağlamak amacıyla Türkiye, 1950 yılında Kore Savaşı'na asker göndermiştir.<sup>52</sup> Kore Savaşı başladığında Kore'ye giden ilk Türk tugayında, Hava Kuvvetleri adına gönderilen 2 pilot subay, Merzifon 4. Uçak Alayı 2. Uçak Taburunda Bölük komutanlığına vekâlet eden Yzb. Nusret Erdem ile Plt. Ütğm. Muzaffer Erdönmez'di. 7 Nisan- 21 Nisan 1951 tarihleri arası çok çetin geçen çatışmalar sırasında Türk birliklerinde yaralılar olmuş, kayıp verilmişti. Türkiye Cumhuriyeti Genelkurmay Başkanlığı'nca yayımlanan Kore Harbinde Türk Silahlı Kuvvetlerinin Muharebeleri (1950-1953) adlı kitapta da ifade edildiği üzere 21 Nisan 1951 tarihinde 2. Uçak Bölüğünden Hava Pilot Üsteğmen Muzaffer Erdönmez (İstanbul doğumlu), Üs çavuş Mustafa Sözeri, Er Halis Akgül, Er Abdullah Kara ve Er Halil Gedigüzel'in şehit oldu.<sup>53</sup> Kore'deki ilk ve tek (havacı) şehidimiz Muzaffer Ersönmez'in B-26 savaş uçağıyla Kuzey Kore üzerinde taarruz sırasında uçağın düşürülmesi sonucu şehit olduğu belgelendi. Böylece Türkiye, Kore Savaşı'na hava desteği sağlayan 8. ülke olarak tanındı.<sup>54</sup> Kore Savaşı'nda şehit verdiğimiz Merzifon Hava Üssünde görevli Hava Pilot Üsteğmen Muzaffer Erdönmez, savaşa katılıp Çin ve Kuzey Korelilerle çarpışan onaltı ülkenin bayraklarının dalgalandığı, Birleşmiş Milletlerin Güney Kore, Pusan'daki Anıt Mezarlığında yatmaktadır. Hava Pilot Üsteğmen Muzaffer Erdönmez 28 yaşındaydı.<sup>55</sup>

13 Mayıs 1953 tarihli *Hava Barış ve Sefer Kuruluşu* kitabına göre üs bünyesinde 141., 142. Filo komutanlıkları mevcut olup, 143. Filo Komutanlığı ise gerektiğinde teşkil edilmek üzere planlanmış gözükmektedir. 1954 yılında Kanada askeri yardımından alınan F-86E uçakları ile 141. Filonun teçhizine başlanırken, 142. Filo'nun F-86E<sup>56</sup> uçağıyla modernizasyonu 1 Şubat 1955 tarihinde tamamlanmıştır. 1956 yılı Eylül ayında F-86'larla modernize olan 142. (151) Filo ile yeni teşkil edilen 143. (152.) Filo Komutanlıkları 44. Uçuş Grubu olarak Merzifon'a intikal etmiştir.<sup>57</sup>

Genelkurmay Başkanlığı'nın 1 Kasım 1961 ve Hava Kuvvetleri Komutanlığı'nın 14 Kasım 1961 tarihli emri ile Merzifon'daki 142 ve 143. Filo Komutanlıklarından müteşekkil 44. Grup Komutanlığı, 5. Hava Üs Komutanlığı adını alarak üs teşkilatına geçildi. Bugün varolan 5. Ana Jet Üs Komutanlığının oluşumu 14 Kasım 1961 tarihli emre dayanmaktadır.<sup>58</sup>

<sup>52</sup> *Cumhuriyetin 100. Yılında Milli Savunma Bakanlığı* (2023), Ankara, T.C. Milli Savunma Bakanlığı, s. 178.

<sup>53</sup> T.C. Genelkurmay Başkanlığı (1975), *Kore Harbinde Türk Silahlı Kuvvetlerinin Muharebeleri adlı (1950-1953)*, Ankara: Genelkurmay Başkanlığı, 1975'den aktaran: Vural Şahbenderoğlu (2018), *Kore Savaşı ve Türkiye'nin NATO'ya Kabul Edilmesi*, Ankara: Yason Yayınları, s.88. Hava Pilot Üsteğmen Muzaffer Erdönmez 729. bombardıman filosu 452. Wing'e atandı. Bu görevde Amerikan pilotları ile aynı filoda B-26 Invader uçaklarında uçarak, hava taarruzlarına katılıyordu. 21 Nisan 1951 tarihinde 6 uçaklık taarruz kolu ile Kunuri yakınlarında Yalu nehri üzerinde Vonsang kasabası 6 km kuzey doğusunda bir köprüyü imha görevi verilir. Bu taarruz için hedef üzerine geldiklerinde uçaksavar savunması ile karşılaşılır. Üsteğmen Erdönmez'in uçağı vurulur ve irtifa kaybı başlar. 6'lı kolun diğer elemanları atlamasını ikaz etse de Erdönmez atlamaz ve uçağını hedef köprüye çevirir. Tüm bomba ve roketleri ile köprünün tamamen imha edilmesini sağlar.(KORE DE BİR TÜRK PİLOT ÜSTEĞMEN MUZAFFER ERDÖNMEZ [www.tayyareci.com](http://www.tayyareci.com))

<sup>54</sup> [www.memleket.com.tr](http://www.memleket.com.tr).

<sup>55</sup> Wally Mc Dannel (Miho Üssü Hrk. Sb ), *Fly Till You Die, 452nd Bomb Wing (Light)*, Turner Publishing Co, Paducah, KY 1994, (Çevirmen : Akif Sayar)'dan aktaran: KORE DE BİR TÜRK PİLOT ÜSTEĞMEN MUZAFFER ERDÖNMEZ [www.tayyareci.com](http://www.tayyareci.com)

<sup>56</sup> Amerikan North American Aviation firması yapımı olan F-86E uçakları, 1956 yılında Merzifon'a geldi. F-15'lerin doğuşuna kadar Amerika Birleşik Devletleri Hava Kuvvetleri(USAF) tarafından kullanılmış ilk ve tek hava üstünlük savaşı, hava muharebe uçağı olan F-86E'ler, gösterdikleri performansla kendini Kore Savaşları'nda, kendileri gibi üstün yeteneklere sahip MiG-15'ler karşısında ispatlamıştır. USAF'ın 1948 Temmuz'unda uçak kodlaması değiştirmesi üzerine, takip karşılığı olan "P" yerine avcı karşılığı olan "F" kullanıldığından uçağın yeni tanımı F-86A olmuştur. Bunu takip eden üretim modeli gündüzleri görev yapabilen F-86E olmuştur. *Yolların ve Kültürlerin Kesistiği Şehir" Merzifon (2015)*, s. 162.

<sup>57</sup> 5. Ana Jet Üs Komutanlığı, s. 2.

<sup>58</sup> 5. Ana Jet Üs Komutanlığı, s. 3-4.

Merzifon Hava Üssü'ndeki diğer önemli gelişme Bursa'daki 5. Alaya verilen sancağın Merzifon'a getirilmesi idi. 15 Aralık 1949 tarihinde Bursa'da 5. Alaya verilen sancak, birliğin lağvedilmesi üzerine, on yıl süreyle Eskişehir ve Diyarbakır'da muhafaza edildi. Sancak, 8 Haziran 1962 tarihinde Hava Kuvvetleri Komutanı Korgeneral İrfan Tansel tarafından, Cumhurbaşkanı Cemal Gürsel adına 5. Hava Üs Komutanlığına verildi.<sup>59</sup> 1967 yılında 141. Filo, 1968 yılında da 143. Filo düşük maliyet, kolay bakım ve büyük esnekliği birleştiren bir süpersonik savaş uçağı olarak nitelenen F5 uçakları ile modernize edildi.<sup>60</sup>

1965 yılından itibaren Türk Hava Kuvvetleri, Askeri Yardım Programı (MAP) dâhilinde 75 adet F-5A, 20 adet RF-5A ve 13 adet F-5B aldı. Bu uçakların dağıtımının yapıldığı yerlerden biri de Merzifon'du. 1971 yılına gelindiğinde birçok Türk Hava Kuvvetleri filosu yeniden adlandırıldı. Buna göre Merzifon'daki 142 ve 143. Filolar 151 ve 152. Filo olarak değişti. TUSAŞ'ın ürettiği F-16C ve D serisi sonrasında Merzifon'daki 151 ve 152. Filoların F5'lerini değiştirmek için F16 verildi.<sup>61</sup> Tarihler 28 Mart 1972'yi gösterdiğinde ise Filoların ismi sırasıyla 151. Filo Komutanlığı ve 152. Filo Komutanlığı şeklinde değiştirildi.<sup>62</sup>

Londra Anlaşması'nın gereği olarak 16 Ağustos 1960 tarihinde ilgili taraflarca Kıbrıs Anayasası yanında Garanti ve İttifak Anlaşmaları da imzalanmıştı. Türkiye, Garanti Anlaşmasınının 4. maddesinin son paragrafına dayanarak 20 Temmuz 1974'te barışı sağlamak, Kıbrıs'ta yaşayan soydaşlarımızı korumak ve bozulan anayasal düzeni yeniden sağlamak için "Barış Harekâtı'na" girişti.<sup>63</sup>

1974 yılında gerçekleştirilen Kıbrıs Barış Harekâtı'nda 152. Filo 16 Temmuz'da Yenişehir'e, 18 Temmuzda ise ½ filo esasına göre Antalya'ya intikal ederek fiilen harekâta katılmıştı. 151. Filo Komutanlığı ise 17 Haziran 1974'te 8 adet F 5 uçağı ile Çiğli ve Akhisar meydanlarına intikal ederek harekâta katıldılar. Bundan dolayı 5. Ana Jet Üs Komutanlığı, Genelkurmay Başkanlığı tarafından 15 Kasım 1983 tarihinde Silahlı Kuvvetler Üstün Cesaret ve Feragat Madalyası (altın) ile taltif edilmiştir.<sup>64</sup>

Kıbrıs Barış Harekâtı'nın ilk safhası olan 20 Temmuz sabahı başlatılması kararı alındığında, Barış Harekâtı'na (20-22 Temmuz 1974 tarihleri arası) 12. Hava Ulaştırma Ana Üs Komutanlığı'ndan Ulaştırma Filoları (C-47,C-160, C-130), 1. Ana jet Üssünden 111 (F-100D/F) ve 112. Filolar (F-100C/F), 3. Ana Jet Üssü'nden 131 ve 132.Filolar (F-100C), 4.Ana Jet Üssü'nden 141. Filo (F104-G), 5. Ana Jet Üssü'nden 152. Filo (F-5), 7. Ana Jet

<sup>59</sup> 5. Ana Jet Üs Komutanlığı, 2009, s. 4.

<sup>60</sup> Müttefik ülkelerin kullanımı için USAF tarafından 2000'den fazla F5 uçağı sipariş edilmişti. USAF Northrop T-38 eğitim uçağına benzeyen F5'ler cephelerdeki ham pistlerden hareket kabiliyetine sahip değişik kara destek ve hava önleme görevlerini yapabiliyorlardı. "Yolların ve Kültürlerin Kesiştiği Şehir" Merzifon (2015), s. 162.

<sup>61</sup> <https://www.trmilitarynews.com/turk-hava-kuvvetleri-gururla-108-yil>. Erisim tarihi:12.06.2022.

<sup>62</sup> 5. Ana Jet Üs Komutanlığı, s. 4.

<sup>63</sup> Atasay Özdemir, "1974 Kıbrıs Barış Harekâtı Kapsamında Türk Hava Kuvvetleri Tarafından İcra Edilen Hava Harekâtı ve Görevleri Üzerine Bir Değerlendirme", *Türk Hava Kuvvetlerinin 100'üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu 8-10 Şubat 2011*, Ankara: Genelkurmay Başkanlığı Hava Kuvvetleri Komutanlığı, s. 487.; (<https://docplayer.biz.tr/68185741-Havacilik-tarihi-ve-ucaklar-dosyasi.html>., Erişim Tarihi: 18.08.2022).

<sup>64</sup> 5. Ana Jet Üs Komutanlığı, s. 5.; Türkiye, Kıbrıs Barış Harekâtı sırasında 35 Subay, 41 Astsubay, 421 erbaş ve er ile 1 sivil işçi olmak üzere toplam 498 şehit vermiştir. Bunlardan 58'i kayıp olmuştur. Şehitlerin; 411'i Kara Kuvvetleri, 69'u Deniz Kuvvetleri, 5'i Hava Kuvvetleri ve 13'ü Jandarma Genel Komutanlığına mensup olan askerlerdir. Şehitlerden Kıbrıs'ta medfun olanlarda, 70'i Karaoğlanoğlu şehitliğinde, 287'si Boğaz şehitliğinde, 57'si Lefkoşa şehitliğinde, 1'i Mağosa Canbulat şehitliğinde, 25 şehit ise Türkiye'dedir. Türkiye'nin her ilinden olduğu gibi Amasya ile kazalarından toplam 353 şehit ve gazi harekâta katıldı. Harekâta bilfiil cephede mücadele edenlerin yanında, cephe gerisinde din, meteoroloji ile birlikler arasında haberleşme görevi yapan ve 1 tanede sivil memur yer aldı. Katılanlardan üç asker ise şehit oldu. Selim Özcan, "Kıbrıs Barış Harekâtı Ve Harekâta Katılan Amasyalı Şehit Ve Gaziler", *Tarih ve Gelecek Dergisi*, 5/2 (Ağustos2019), s. 235, 254.

Üssü'nden 171 ve 172. Filolar (F100D/F), 8. Ana Jet Üssü'nden 181. (F-100C/F) ve 184. Filolar (RF-84F) ile 9. Ana Jet Üssü'nden 191. Filo (F-104) çeşitli görevler üstlendiler.<sup>65</sup>

1974 Kıbrıs Barış Harekâtında sadece askeri uçaklar değil, THY'nin İstanbul'daki uçak filosu (F-28, DC-9, B-707, DC-10 ve B-727) ve gerekli personeli birkaç aylığına devlet emrine alınmış uçaklar Ankara Esenboğa ve Merzifon Hava Üssüne konuşlandırılmıştı. Bu uçaklardan bazıları, yolcu koltukları sökülerek boş kabinde askeri mühimmat (Savaş Gereçleri-Cephane) taşıma işlerinde görevlendirildiler.<sup>66</sup>

5. Ana Jet Üs Komutanlığı'ndaki bir diğer değişiklik Irak'ın Kuveyt'i işgaliyle yaşandı. 151. Filo Komutanlığı, 6 Aralık 1990 tarihinde tam filo olarak Batman Hava Meydan Komutanlığı'na intikal etmesinin ardından 2. Taktik Hava Komutanlığı'nın 20 Aralık 1990 tarihli emriyle emir-komuta bağlantılarında değişiklik yapıldı. 5. Ana Jet Üs Komutanlığı'na kriz sonuna kadar Batman Ana Jet Üs Komutanı olarak görevlendirilmiştir. 152. Filo Komutanlığı 6 Ocak-6 Şubat 1991 tarihlerinde 1/2 filoyla Muş Hava Meydan Komutanlığı'na, 11 Ocak- 28 Şubat 1991 tarihlerinde 1/2 filoyla Batman Hava Meydan Komutanlığına intikal etmiştir.<sup>67</sup>

Türkiye'de savunma sanayiinin geliştirilmesi amacıyla kararlaştırılan en önemli proje 1973 yılında kurulan TUSAŞ ile yerli uçak üretimidir. F-16 uçaklarının Türkiye'de üretimini esas alan projenin hayata geçmesi ile üretilen uçaklar yurtdışına ihraç edilmeye başlanırken, proje sonrasında Türkiye'de hava kuvvetlerine yönelik sürekli bir modernizasyon faaliyeti uygulanmıştır. Hava Kuvvetlerimizin modernizasyonu sonrasında F-16 savaş uçakları ile vurucu güç olarak bölgede en kuvvetli hava kuvvetleri olma niteliği kazanılmıştır.<sup>68</sup>

5. Ana Jet Üs Komutanlığının tarihinde 2 Mayıs 1997 gününün önemli bir yeri vardır. Türk Hava Kuvvetlerinde av/av önleme yani hava-hava ve bombardıman yani hava yer görevleri bulunan F-16 filolarının bulunduğu yerlerden biri de Merzifon'dadır.<sup>69</sup>

Toplam 12 F-16 filosu arasında en farklı görevi Merzifon 5. Ana Jet Üs Komutanlığı konuşlu 151. Filo üstlenmektedir. Filonun görev tanımı incelendiğinde, uçaktaki sistemlerin yerdeki radar sistemlerinden yayılan sinyalleri bulması ve ardından Füzenin bu sinyalleri takip ederek hedefini yok etmesine dayanan, SEAD olarak adlandırılan Hava Savunma Baskısı-Suppression of Enemy Air Defence. Bu görevde HARM füzeleri (High-speed Anti-Radiation Missile-Yüksek-hızlı Anti-Radar Füzesi) kullanıldığı görülmektedir.<sup>70</sup> Kısaca ifade edecek olursak, 2 Mayıs 1997 tarihinde 5. Ana Jet Üs Komutanlığından havalanan ilk uçak, Türkiye'nin uçan ilk F-16C BLOCK 50 uçağı, Türk Hava Kuvvetlerinin ilk SEAD uçağı ve 5. Ana Jet Üs Komutanlığı'nın ilk F16 uçağı olmuştur.<sup>71</sup>

Merzifon üssü 1997'de elindeki F-5 uçaklarını Konya'ya verdikten sonra ilk F-16 kullanıcısı 152. Filo oldu. Ardından Merzifon'da yer alan 151. Filo da TAI'nin ikinci pakette

<sup>65</sup> Özdemir, a.g.m., s. 489-490.

<sup>66</sup> <https://www.airlinehaber.com/ingilterenin-demiryolu-hava-hizmetleri-ortaklik-oykusu/>(erişim tarihi: 16.08.2023).

<sup>67</sup> 5. Ana Jet Üs Komutanlığı, 2009, s. 6.

<sup>68</sup> Hüsnü Özlü, *İkinci Dünya Savaşı'ndan Günümüze Türkiye'de Savunma Sanayii'nin Gelişimi (1939-1990)*, T.C. Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İzmir, 2006, s. 364.

<sup>69</sup> <https://www.trmilitarynews.com/turk-hava-kuvvetleri-f-16-sead-filosu/>(erişim tarihi: 21.07.2022).

<sup>70</sup> <https://www.trmilitarynews.com/turk-hava-kuvvetleri-f-16-sead-filosu/>(erişim tarihi: 21.07.2022).

<sup>71</sup> Günümüzde havacılık konusundaki güçlü bir ülke olmamızın temellerini atan F-16 Uçaklarının ülkemizde üretilmesinde büyük katkısı olan dönemin bürokrati Sayın Saim Dilek'in Merzifonlu olmasını da burada eklemek yerinde olacaktır.

imal ettiği Block 50 serisi F-16C ve eğitim amaçlı D modellerini kullanıyor. Bu filo bir dönem SEAD görevi yaptı.<sup>72</sup> Ardından uçak sayısının artması ile filo personeli 151'e geçti.<sup>73</sup> 152. Filo Komutanlığı'nın adının, Hava Kuvvetleri Komutanlığı'nın 1 Mart 1999 tarihli F-16 Projesi Uygulama Direktifi doğrultusunda 151. SEAD Filo Komutanlığı olarak değiştirilmesine karar verilirken, 11 Haziran 1999 tarihinde bu değişiklik gerçekleştirilmiştir. 152. Filo Komutanlığı'nın adının 151. Filo Komutanlığı olarak değiştirilmesiyle 1999 yılı Ekim ayında modernizasyonu tamamlanan diğer F-16 Filosu, 152. Filo Komutanlığı adıyla 19 Ekim 1999 günü Hava Kuvvetleri Komutanı. Orgeneral Ergin Celasin'in katılımıyla ikinci defa açılmıştır. 1997-1999 tarihleri arasındaki dönem 151. Filo Komutanlığının faaliyetlerini 152. Filo adıyla yürüttüğü dönem olarak tarihteki yerini almıştır.<sup>74</sup>

5. Ana Jet Üs Komutanlığı, 9 Temmuz-8 Ağustos 1999 tarihleri arasında NATO'nun uyguladığı Hava Harekatında 151. Filo Komutanlığı Bosna Hersek ve Kosova'da; 152. Filo Komutanlığı ise aynı bölgede Deliberate Force/Decisive Guardian Hava Harekâtlarını desteklemek amacıyla Aviano/İtalya'da 7 Kasım 1999-5 Mayıs 2000 tarihinde görev yapmıştır. 19 Temmuz 2002 ve 15-20 Ağustos 2002 tarihlerinde üç adet Cougar helikopterin envantere girmesiyle, mevcut iki adet UH-1H helikopter envanterden çıkarıldı. Ayrıca, 2003 yılında "Arama Kurtarma Kol Komutanlığı", Meydan Hareket Komutanlığı bünyesinden çıkarılarak Harekât Komutanlığına doğrudan doğruya bağlı bir birlik haline getirilirken, ismi "Arama Kurtarma Komutanlığı" olarak değiştirilmiştir.<sup>75</sup>

25 Aralık 2016 tarihinde Muharip Hava Kuvvetlerinin emri ile Hava Kuvvetlerinin yeniden yapılandırılması kapsamında 141. Jet Filo Komutanlığı ve 143. Öncel Filo Komutanlığının teşkilat bağlantısı 5. Ana Jet Üs komutanlığına yapıldı. 141. Jet Filo Komutanlığının kuruluş unvanı korunarak kadroları 151. Jet Filo Komutanlığına ilave edildi. 143. Öncel Filo Komutanlığının da kuruluş unvanı 153. Filo Komutanlığı şeklinde değiştirildi. 152. Filo Komutanlığı Teşkilat Bağlantısı 10. Tanker Üs Komutanlığına yapıldı.<sup>76</sup>

Merzifon ilçesinin havacılık tarihindeki özelliklerinden biri de geçmişte var olan iki akrotim ev sahipliği yapmasıdır. Türk Hava Kuvvetlerindeki akrobasi tarihi 1914'e dayansa da, Pervaneli uçakların yerini jet uçaklarının almasıyla, 1950'li yıllarda kurulan jet filoları ile tim hâlinde akrobasi gösterileri yapılmaya başlandı. "Millî" adıyla 1952'de kurulan ilk akrotimin ardından<sup>77</sup> 1955 yılında kurulan ikinci timin çağrı adı "Uçan Kuğular"dı,<sup>78</sup> 1957 yılı sonlarına doğru kurulan "Akrep" çağrı adlı üçüncü timi<sup>79</sup> 1964'te kurulan ve iki yıl süreyle faaliyet gösteren "Yarasalar" çağrı adlı dördüncü akrotim,<sup>80</sup> 1966'da kurulan ve 1971'e kadar gösteriler yapan "Kartal" çağrı adlı beşinci tim<sup>81</sup> ile 1971'de Malazgirt Zaferi'nin 900'üncü Yıl Dönümü kutlamaları dolayısıyla oluşturulan altıncı akrotim tarihteki yerini almıştır.<sup>82</sup> Türk Silahlı Kuvvetlerinin gücünü ve Türk Hava Kuvvetlerinin yetilerini dünyaya

<sup>72</sup> SEAD Filosunda görevli pilotların hazırlanarak uçağın havalanması süresi NATO standartlarının yarısı zamanda tamamlanmaktadır. <https://www.trmilitarynews.com/turk-hava-kuvvetleri-f-16-sead-filosu/> (erişim tarihi: 21.07.2022).

<sup>73</sup> <https://www.trmilitarynews.com/turk-hava-kuvvetleri-f-16-sead-filosu/> (erişim tarihi: 21.07.2022).

<sup>74</sup> 5. Ana Jet Üs Komutanlığı, 2009: 6-7.

<sup>75</sup> 5. Ana Jet Üs Komutanlığı, s. 7.

<sup>76</sup> *Türk Hava Kuvvetleri Birlik Yerleşke ve Komutanlık Tarihçeleri* (2018), Ankara: T.C. Genelkurmay Başkanlığı, 223.

<sup>77</sup> Ayrıntılı bilgi için Bkz: Fatih Danacı, *Türk Yıldızları: Bir Yıldızın Doğuşu*, Bilgi Yayınevi, Ankara, 2017, s. 83-100.

<sup>78</sup> Ayrıntılı bilgi için Bkz: Fatih Danacı, *Türk Yıldızları: Bir Yıldızın Doğuşu*, Bilgi Yayınevi, Ankara, 2017, s. 100-113.

<sup>79</sup> Ayrıntılı bilgi için Bkz: Fatih Danacı, *Türk Yıldızları: Bir Yıldızın Doğuşu*, Bilgi Yayınevi, Ankara, 2017, s. 113-120.

<sup>80</sup> Ayrıntılı bilgi için Bkz: Fatih Danacı, *Türk Yıldızları: Bir Yıldızın Doğuşu*, Bilgi Yayınevi, Ankara, 2017, s. 120-128.

<sup>81</sup> Ayrıntılı bilgi için Bkz: Fatih Danacı, *Türk Yıldızları: Bir Yıldızın Doğuşu*, Bilgi Yayınevi, Ankara, 2017, s. 129-136.

<sup>82</sup> *Cumhuriyetin 100. Yılında Milli Savunma Bakanlığı* (2023), s. 183.; Ayrıntılı bilgi ve fotoğraf için Bkz: Fatih Danacı, *Türk Yıldızları: Bir Yıldızın Doğuşu*, Bilgi Yayınevi, Ankara, 2017, s. 136-166.

tanıtarak Türk milletinin ülkesinin silahlı kuvvetlerine duyduğu güveni ve hayranlığını artırmayı/kuvvetlendirmeyi amaçlayan Türk Yıldızları ise -diğer bir ifade ile günümüzde faaliyet gösteren son akronim- 1992 yılında kurulmasına karar verilip 1993 yılında faaliyete başlayan Türk Hava Kuvvetlerinin 7. akrotimidir.<sup>83</sup> Bu akrotimlerden Merzifon'da faaliyet gösteren 4. Akrotim Yarasarlar, Necati Artan'ın Merzifon'da görev yaptığı sırada, 1964 yılında, 9 adet F-86 uçağından oluşan akrotimi kurmasıyla oluştu. Daha sonra Hava Kuvvetlerinde Necati Artan tarafından ilk kez 12 F-86 uçağından oluşan bir akrotim de kurulmuş ancak bir gösteri sonrasında yeniden 9'lu Akrotim koluna dönülmüştü.<sup>84</sup>

Türkiye'nin ilk jet pilotlarından Necati Artan o dönemde Merzifon'a tayini ve ilk günlerini anılarında anlatırken, mezuniyetinin ardından Eskişehir Hava Okulu'nda uçuşlara başladığını; uçuşların sona ermesinden sonra kurada Merzifon'u çektiğini; ailesi Bursa'da yaşadığından dolayı kurada Bursa'yı çeken arkadaşına iki aylık maaşını teklif etmesine rağmen ikna edemediğini: *"Bursa'ya meyil iznimi kullanmak için ailemin yanına gittim, Merzifon hazırlıklarımı; gaz ocağı, radyomu, kitaplarımı ve harp okulunu bitirirken bizlere verilen tahta portatif karyolamı hircumun işine yerleştirerek tamamladım. O zamanlar (hele kışın kara yolu ile) Bursa'dan Merzifon'a gitmek imkânsızdı. Tek yol tren ile İstanbul-Havza yapmak ve buradan otobüsle Merzifon'a ulaşmaktı. Zaten İstanbul'da bir iki gün kalmam da şart olmuştu. Niye mi? Çünkü gazete ve radyolarda benim için çok heyecan verici bir haber patlamıştı. İlk jet tayyaresi gemi ile Yeşilköy iskelesine indirilmiş ve askeri hava alanına nakledilmişti."* Sözleriyle ifade etmekteydi. Necati Artan İstanbul Yeşilköy'e gittiği 17 Aralık 1951'de Türk Hava Kuvvetleri envanterine giren ilk jet uçakları olan iki T-33A uçağı daha büyük çelik konteynırlardadır. Kendisini ileride bu jeti ilk defa kullanacak olan ve ilk jet akrotimini kuracak olan Lütfi Gündoğdu karşılar. Konteynır içindeki T-33 uçağının kuyruk, kanat ve gövde parçalarını göstererek jet hakkında bilgi verir. Merzifon'a Spitfire'lara gittiği için üzülmemesini de söyleyerek Necati Artan'ı yolcu ederken, Artan Merzifon'a "Kanatlanmak üzere olan yüreğim huzur dolu idi. Koşa koşa değil, uça uça Merzifon yolunu tuttum."<sup>85</sup> duygusuyla gider. Merzifon'da uçuşlara başlayan Necati Artan'ın Merzifon'da olduğu sırada Bursa'daki 5. Uçak Alayı lağvedilerek Merzifon'a taşınacaktır. 4. Uçak bölüğü bulunan 5. Uçak Alayı Şubat 1943 tarihinde Bursa'da kurulmuş ve 15 Haziran 1952'de lağvedilmiştir. Bursa'daki tüm uçaklar ve Necati Artan'ın sınıf arkadaşları da Merzifon'a gelirler. Hemen arkasından ilk jet üssü olan

<sup>83</sup> Ayrıntılı bilgi ve fotoğraflar için Bkz: Fatih Danacı, *Türk Yıldızları: Bir Yıldızın Doğuşu*, Bilgi Yayınevi, Ankara, 2017.

<sup>84</sup> <https://www.havaciyiz.com/Anilar155.htm> (erişim tarihi: 28.04.2023).

<sup>85</sup> Anıların devamında: "Uçtuğu tayyaresini çok sevdiğini dile getiren Artan'ın günlük yaşamında artık uçuştan başka bir şey yoktur. Bursa'dan arkadaşlarından gelen mektuplar bu güzel şehirde nasıl tatlı bir hayat yaşadığından bahsetmekte, Necati Artan için nasıl üzüldüklerini bildirmektedir. Necati Artan'ın ise akıllı fikri uçuştadır. O günlerdeki en büyük derdi İngiltere'den yardım olarak gelen kalın uçuş tulumları ve çizmelerle uçmak mecburiyetinde kalışıdır. Artan o günleri şöyle anlatır: "Bu giysiler çok ağır idiler ve onlar sanki yalıtıldılar, tayyarem ile benim arama giriyorlar ve onu hissetmeme mâni oluyorlardı. Aramızda ah o hantal tefferuatlar bir olmasa; örneğin çıplak elle levveyi bir tutabilsem, çıplak ayakla bir direksiyona basabilsem... Nabız nabza, tayyarem ile bütünleşir ve mutlaka daha iyi uçardım." Doymak bilmez bir hırsıyla uçuşlarına devam eder Necati Artan. Hatta bir sorti daha fazla uçabilmek için işin hilesine başvurduğu da olur. O yıllarda uçuşları kayıt edebilmek için duvarda tek bir çizelge vardır. O gün pilot hangi uçuşu yaptıysa o uçuşun bir karesi kurşunkalemle doldurulmaktadır. Artan, bir sorti daha fazla uçabilmek için yaptığı hileyi şöyle anlatır: "Bir akşam filoyu terk ederken eğitim odasının penceresini tam kapamadım ve herkes gittikten sonra o pencereden içeri girerek akrobasi uçuşlarından bir karenin kurşun kalem siyahlığını sildim, Bana bir kaç gün sonra tekrar bir sorti daha akrobasi uçuşu yazdılar. Fakat o gece çok heyecanlanmışım. Korkudan dizlerim titremiştii, tabii bir daha öyle bir şey yapmadım. Sual: Değer miydi? Cevap: Değmez miydi?" *Kanatlarımdaki Cesaret: Havacılık Tarihinden Notlar* (2021), İstanbul: Küçükçekmece Belediyesi, s. 212-214.



Balıkesir'e üç pilotun daha gideceği söylenir. Bunlardan birisi de Necati Artan'dır.<sup>86</sup>

Kendisinden önce faaliyet gösteren Uçan Kuğular akrotiminin kırmızı beyaz olan rengi siyah beyaz olarak değiştirilmiş, F-86E Sabre kullanılmıştı. 5'li, 9'lu ve 12'li gösteriler yapan Yarasalar iki yıl sonra faaliyetlerini durdurmuştu. Hem Uçan Kuğular Akrotimi (1955-1965) ve hem de Yarasalar Akrotimi (1964-1965) F-86 uçakları ile uçmuşlardı. F-86 uçakları 1964 yılında gerçekleştirilen Kıbrıs Hava Harekâtı sırasında intikal meydanlarında Av-Önleme görevlerinde de kullanılmıştı.<sup>87</sup>

Malazgirt Meydan Zaferi'nin 900. yıldönümünün kutlandığı 1971 yılında, sadece bu tören için Merzifon 5. Ana Jet Us Komutanlığı'nda kurulan 6. akrotim için F-5A Freedom Fighter uçakları kullanıldı.<sup>88</sup>

#### D. Merzifon 5. Ana Jet Üs Komutanlığında Kahraman bir Pilot: Cengiz Topel

Merzifon Hava Üssündeki unutulmazlardan biri de 1964 yılında gerçekleşen Kıbrıs Hava Harekâtı'nda uçağının ateş alması sonucu paraşütle atlamak zorunda kalan ve Rumlar tarafından ağır işkencelerle şehit edilen Hava Pilot Yüzbaşı Cengiz TOPEL'in<sup>89</sup> Merzifon Hava Üssünde görev almasıdır.

Cengiz Topel, Kanada'da uçuş eğitimi sonrası aktif filo görevi olarak 6 Ocak 1958 tarihinde 44. Uçuş Grup Komutanlığı'na bağlı 143. Filo Komutanlığına tayin edilmesi sonucu Merzifon'da göreve başladı.<sup>90</sup>

E.Hv.Plt.Alb. Selahattin Yılmaz anılarında Merzifon'daki o yılları: "... Merzifon 1956 yılında Eskişehir'den intikal eden F-86 uçakları ile faaliyete geçti. Üs olarak değil Uçuş Grup Komutanlığı olarak kurulmuştu. O yıllarda Merzifon'da paranız ile kiralayabileceğiniz bir ev yoktu. Daha doğrusu hiç ev yoktu. Bu yüzden bütün bekâr subaylar üçerli, dörderli bulabildikleri evlerde beraber kalırken, ev bulamayanlar meydan inşaatından kalan boş barakalarda yatıp kalkarlardı..." sözleriyle hatırlıyordu.<sup>91</sup>

<sup>86</sup> Balıkesir'de 191. Filo'da ilk akrobasi timini kuran Üsteğmen Lütfi Gündoğdu ile yeniden karşılaşacak ve burada onunla uçacaktır. İki sene sonra ise Lütfi Gündoğdu akademiye giderken Necati Artan da akrotimin yedeği olacaktır. Necati Artan'ın Merzifon'dan Balıkesir'e geldiğini duyan annesi Seher Hanım oğlunun hüsretine dayanamaz. Ne de olsa daha yakın bir ile gelmiştir. Diğer çocuklarını ve torunlarını Bursa'da bırakarak o dönemde bekâr olan en küçük oğlu Necati'nin yanına gelir. Böylece Artan, mütevazı bir mahallede, küçük bir evde, annesinin sayesinde en rahat günlerini yaşayacaktır. *Kanatlarımdaki Cesaret: Havacılık Tarihinden Notlar* (2021), İstanbul: Küçükçekmece Belediyesi, s. 212-214.

<sup>87</sup> Kurt (2011), a.g.t., s. 56.

<sup>88</sup>(<https://www.tarihiolaylar.com/tarihi-olaylar/T%C3%BCrk%20Y%C4%B1ld%C4%B1zlar%C4%B1-1161#panel2>. Erişim tarihi: 12.06.2022); <https://www.havaciyiz.com/Anilar155.htm> (erişim tarihi: 28.04.2023).

<sup>89</sup> *Cumhuriyetin 100. Yılında Milli Savunma Bakanlığı* (2023), s. 180. Cengiz Topel, 1964'te Türk Hava Kuvvetlerinin Kıbrıs'ta gerçekleştirdiği uyarı uçuşunda, uçağı Rum uçaksavarlar tarafından vurulunca paraşütle atlamış ve hiç yara almadan Rumlara esir düşmüştü. Rumlar tarafından işkenceye maruz kalıp hayatını kaybeden Topel'in naaşı Türk yetkililerin ısrarlı talebi sonunda 12 Ağustos 1964'te ancak iade edildi. İlk yapılan açıklamalarda Kıbrıs'taki ilk Türk hava harp şehidimiz olan Cengiz Topel'in hastanede öldüğü ifade edildi. Cengiz Topel'in işkenceye maruz kaldığı oda restore edilip, bugün Kıbrıs'ta bulunan Cengiz Topel Kışlası'nda bulunmakta ve müze olarak kullanılmaktadır. "Otopsi raporuna ve cenazesinin fotoğrafını çeken İngiliz hemşireye göre bilinci açıkken işkenceye maruz kalarak öldürülmüştür. Kendisini esir alan Rumlar; Topel'in çeşitli uzuvlarını kesmiş, ezmiş, darp etmiş, iç organlarından bazılarını da çıkarmıştır. Kıbrıs'ta, Adana'da, Ankara ve İstanbul'da yapılan törenlerden sonra 14 Ağustos 1964 tarihinde Edirnekapı'daki Sakızağacı Hava Şehitliği'nde toprağa verildi." <https://www.pusulahaber.com.tr/cengiz-topel-kimdir-1444081h.htm>(Erişim tarihi: 12.08.2022) Cengiz Topel'in şehadeti, Rum vahşiliğinin tipik bir örneğidir. Düşman saydığı askeri öldürmek başka, onu yaşarken parçalara bölmek başkadır. İnsanlık, Cengiz Topel'in önünde utançla eğilmeli, Türkiye'nin hazırlıklı bir girişimiyle, Kıbrıs Rum kesimi için, olayın 60. yılında Bilemiş Milletlerden bir kınama kararı çıkarılmalıdır.

<sup>90</sup> Kurt,2009, a.g.e., s. 61.

<sup>91</sup> Kurt, 2009, a.g.e., s. 62.

Merzifon'a tayin olduktan sonra benzer zorluklar yaşayan Cengiz Topel, kısa bir süre sonra Gözlek Sokak'ta bir ev kiralayarak; arkadaşları Sebahattin Çelik, Nejat Sezenler ve Selahattin Yılmaz ile birlikte oturmaya başlamış ve tayin olana kadar da bu evde yaşamış, hatta bir süre sonra da annesi Mebuse Hanımı yanına getirmişti. Sosyal ve kültürel imkânların yeterli olmadığı yılların Merzifon'unda uçuşlardan arta kalan sınırlı zamanlarda futbol takımı oluşturan havacılar Hava Gücü Takımı'nı kurmuş, takımın değişmeyen oyuncularından biri de Cengiz Topel olmuştu. Anılarda ifade edildiğine göre Hava Gücü Takımı'nın en büyük rakibi Amasya Spor'du. Yapılan her karşılaşmada Amasya Sporlu futbolcular Hava Gücü takımına en az 3-4 gol atınca bir sonraki maça kadar o yenilgiden duyulan acı ve "o gol yenir miydi? Şu hata yapılır mıydı?" nidaları sohbeti başlatacak cümlelerin başlıcasını oluşturuyordu. 1961 yılında üç yıllık hizmetini tamamlayan Cengiz TOPEL aynı yıl doldurduğu atanma dilekçesinde Ankara ve Eskişehir garnizonlarına atama isteğinde bulunmuş, tayini 1. Ana Jet Üs Komutanlığı 112. Filo Komutanlığına çıkmıştı. Böylece Merzifon'da yaşadığı günler tamamlanmıştı.<sup>92</sup>

Merzifon'u havacılık konusunda öne çıkaran durumlardan biri de Türkiye'de dokuz farklı şehirde ismi hava şehitliği olarak geçen dokuz adet şehitlikten birinin -Merzifon Hava Şehitliği'nin- burada bulunmasıdır. Diğerleri: Afyon Hava Şehitliği, Erzincan Hava Şehitliği, Eskişehir Hava Şehitliği, İstanbul'da bulunan Edirnekapı Sakızağacı Hava Şehitliği, İzmir Hava Şehitliği, Kayseri Hava Şehitliği, Muş Hava Şehitliği, Tokat'ta bulunan Zile Asri Mezarlık ve Hava Şehitlikleridir.<sup>93</sup>

Merzifon ilçesinde 5. Ana Jet Üs Komutanlığı ve Radar Mevzi Komutanlığı yanında İlçe Jandarma Komutanlığı ve Askerlik Şube Başkanlığı dışında kalan topçu alayı yer değiştirmek suretiyle ilçede 229. Motorize Piyade alayı konuşlandırılmıştır. Bu alay daha sonraları Motorize Piyade Taburuna dönüştürülmüş ve Çankırı'ya taşınmıştır. Alay yerleşkesine daha sonra polis meslek yüksek okulu açılmıştır.<sup>94</sup>

### E. Amasya Merzifon Havalimanı ve Sivil etkinlikler

Askeri havaalanlarının sivil hava ulaşımına da açılması konusunda Genelkurmay Başkanlığı ile Ulaştırma Bakanlığı arasında 16 Kasım 1986 tarihinde imzalanmış olan protokol ile belirlenen esaslar doğrultusunda, 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu gereğince, Türk Silahlı kuvvetlerine ait 40 adet Havaalanı/Heliport - içlerinde Merzifon'un da bulunduğu- sivil havacılık işletmelerinin yararlanmasına açıldı.<sup>95</sup> Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMI) Amasya Merzifon Havalimanı, Merzifon'a 6 km, Amasya'ya 45 km ve Çorum'a 63 km uzaklıkta bulunmaktadır. Hava Kuvvetleri Komutanlığı envanterindeki askeri havalimanına sivil tesisler eklenerek, 20 Haziran 2008 tarihinde Amasya Merzifon Hava Meydanı açılmıştır.<sup>96</sup>

### Sonuç

Kurmay. Yb. Süreyya (İlmen) Bey tarafından 1 Haziran 1911 tarihinde kurulduğu kabul edilen Türk Havacılık Teşkilatı, Cumhuriyetin ilanı sonrasında hızla büyümüş ve ülkenin önemli/stratejik yerlerinde hava birlikleri meydana getirilmiştir. Var olan hava birlikleri, 1928 yılında bölük seviyesinden tabur seviyesine, 1932 yılında alay seviyesine çıkarılırken

<sup>92</sup> Kurt, 2009, a.g.e., s. 63-64.

<sup>93</sup> Mustafa Gökhan Erdemli, Dünden Bugüne Türk Havacılık Tarihi ve Eskişehir (2011), T.C. Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir.s. 78.

<sup>94</sup> [https://yenisehir.fandom.com/tr/wiki/Merzifon,\\_Amasya](https://yenisehir.fandom.com/tr/wiki/Merzifon,_Amasya).

<sup>95</sup> TBMM Zabıt Cerideleri, B: 138, 11.7.1995, O: 5: 335.

<sup>96</sup> H.Akın Uğurlu, *Orta Karadeniz Kalkınma Ajansı Merzifon İlçe Raporu*, Şubat 2018, s. 4.

1939 tarihinde hava birliklerinin, uçak sayı ve çeşidinin artması, hava subaylarının rütbelerinin yükselmesi gibi nedenlerle hava tugayları kurulmuş, 1943 yılında ilk hava tümeni oluşturulmuştu. 1940 yılından itibaren lojistik destek yönünden Millî Savunma Bakanlığı bünyesindeki Hava Müsteşarlığına, harekât ve eğitim yönünden Genelkurmay Başkanlığına (Hava Müşavirliği) bağlı olarak faaliyet gösteren hava birliklerinin, tek bir komuta altında toplanmasına karar verildi. Bu amaçla 23 Ocak 1944 tarihinde Genelkurmay Başkanlığının emriyle Hava Kuvvetleri Komutanlığı müstakil bir kuvvet seviyesine çıkarılmış ve Türk Hava Kuvvetleri'nde 1950 yılına kadar çok fazla isim ve yer değişikliği meydana gelmişti.

Merzifon Meydanında ve birlik bünyesinde 1938-1940 yılları arası PZL XXIV, 1939-1941 yılları arası Martin 139 WT, 1939-1942 yılları arası Focke Wulf FW-58, 1938-1940 yılları arası Curtis Falcon CW22 R, 1941-1942 yıllarında Westland Lysander, 1941-1942'de Hawkeer Hurricane, 1944-1945 yılları arası Spitfire MK-VC, 1943-1946 tarihleri arasında Focke Wulf FW-190/A-3, 1946-1947 Spitfire MK-V, 1947-1953'te Supermarine Spitfire MK-IX, 1948-1952'de Thunderbolt P-47 D, 1956-1968 F-86 Super Sabre, 1953-1983 yılları arası Beech Craft AT-11, 1959-1997'de T-33 Shooting Star, 1967-1997 yılları arası F-5 Freedom Fighter, 1997'den günümüze F-16 Fighting Falcon, 2002'den günümüze UH- 1H ve 2002'den günümüze AS- 532 Cougar kullanılmış ve kullanılmaya devam etmektedir.<sup>97</sup> Türk Hava Kuvvetleri tarihinde bazı birlikler kuruluşlarından itibaren varlığını, teşkilatta ortaya çıkan genişlemeden/büyümeden kaynaklı değişim haricinde aynı isimle devam ettiren, bir kısım birliklerse lağvedilmiştir. Öte yandan aynı isimle ikinci defa kurulan birlikler bulunmaktadır. İkinci defa aynı isimle kurulan birliklerin bir öncekinin devamı olup olmadığı konusu tam olarak belli olmayıp, bazı tarihi belge ve bilgilerle aydınlatılmasına ihtiyaç duyulduğu durumlar da vardır. Merzifon 5. Ana Jet Üs Komutanlığı'nın tarihinde de benzer bir durum yaşanmıştır. Bu nedenle, günümüzde Merzifon'da bulunan 5. Ana Jet Üs Komutanlığı, Türk Hava Kuvvetleri tarihinde yer alan 5. Uçak Alayı'nın devamı olarak kabul edilebilir.<sup>98</sup>

Günümüzde Merzifon 5. Ana Jet Üs Komutanlığı, Türkiye'nin kuzey sınırları başta olmak üzere sınırlarını korumada her geçen gün çağın araç gereçleriyle kendini yenileyerek üstlendiği görevi başarıyla yerine getirmeye devam etmektedir.

Mekânın bir büyük oluşumla anılmasının, bu oluşuma katkıda bulunanların tarihî gerçekliği var etmesinin anlamlı örneklerinden birinin Merzifon'daki hava üssü olduğu açıktır. Bu konudaki bir anlamlı iş yapılabilirse ulusal ve uluslararası havacılık hafızasına yeni bir boyut kazandırılmış olur. Bunun sağlanması için yapılması gerekeni de ifade edelim: Dünyada ilk kurulan Hava Kuvvetleri arasında yer alan Türk Hava Kuvvetlerinde kurulduğu 1911 yılından itibaren içinde bulunduğu dönemin en modern savaş uçaklarıyla uçulmuştur. Ancak ne yazık ki bu uçaklar hatıra olarak saklanmamış, havacılık müzelerin envanterine girememiştir.<sup>99</sup> Bundan daha da elim olan konu ise askeri ve sivil havacılığımızın bir bütün olarak sergilendiği ulusal bir havacılık müzeminin halen bulunmamasıdır. Havacılık konusunda geldiğimiz noktayı bölgede ifade etmek üzere Merzifon'da Havacılık ve Teknoloji Parkı kurulması önerilirken başkent Ankara veya havacılık konusunda önem arzeden bir ilimizde sivil ve askeri havacılığımızın tüm aşamalarını sergileyeceğimiz bir Ulusal Havacılık ve Teknoloji Müzesi'nin kurulması için çalışmalara bir an önce başlanması gerekmektedir.

<sup>97</sup> Buradaki uçak adlarının yazılışında kaynaktaki verilen şekil esas alınmıştır. (ST) 5. Ana Jet Üs Komutanlığı, 2009: 20-25.

<sup>98</sup> Kurt, 2011, s. 111; 5. Ana Jet Üs Komutanlığı, 2009: 1.

<sup>99</sup> İrfan Sarp (2016), *Bir Jet Pilotunun Anıları*, İstanbul: Kastaş Yayınevi, s. 112-113.

## Kaynakça

5. *Ana Jet Üs Komutanlığı Tarihçesi, 1939-2009* (2009), Yay. Haz.: 5. Ana Jet Üs Komutanlığı Tarihçe Kurulu, Amasya: Hava Basımevi Neşriyat Müdürlüğü.
- Akkaya, Erdal (2006), *Türk Ordusundaki Stratejik ve Doktriner Değişiklikler (1923-1960)*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara: T.C. Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü.
- Aydiner, Hüsnü Ufuk (2021), *Türk Hava Kuvvetlerinde Pervaneli AV/AV-Bombardıman Uçakları (1911-1954)*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul: T.C. Milli Savunma Üniversitesi.
- Cumhuriyetin 100. Yılında Milli Savunma Bakanlığı* (2023), Ankara, T.C. Milli Savunma Bakanlığı.
- Çetin, Sabit (2013), "Türk Hava Kuvvetlerinin Yeniden Yapılanması (1939-1945)", *Türk Hava Kuvvetlerinin 100'üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu 8-10 Şubat 2011*, Ankara: Genelkurmay Başkanlığı Hava Kuvvetleri Komutanlığı, s. 322-341.
- Çetin, Sabit (2014), *İkinci Dünya Savaşı'nda Türk Ordusu: Aktif Tarafsızlık Siyaseti Çerçevesinde Askeri Hazırlıklar*, Ankara: T.C. Ankara Üniversitesi, Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Doktora Tezi.
- Danacı, Fatih (2017), *Türk Yıldızları: Bir Yıldızın Doğuşu*, Ankara: Bilgi Yayınevi.
- Demirer, Mehmet Arif (2017), *Atatürk'ün Tayyarelerinin Tarihçesi 1926-1955*, Sonçağ Yay., Ankara.
- Erdemli, Mustafa Gökhan (2011), *Dünden Bugüne Türk Havacılık Tarihi ve Eskişehir*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi Eskişehir: T.C. Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Egeli, Sıtkı (2021), "Hava Gücünün Tarihi Gelişimi: Nitelikler, Bileşenler, Görevler ve Etkinlik Açısından Bir Değerlendirme", *Güv. Str. Dergisi*, 17/39 (2021), s. 603-638.
- Gönüllülerden Göklere* (2005), Ankara: Hava Kuvvetleri Komutanlığı.
- Gülten, Zeynep (2010), *Havacılık Tarihinde Yeşilköy*, Ankara: Hava Harp Okulu Hava Kuvvetleri Müzesi Yayınları.
- Havacılık Tarihinde Türkler 3* (2005), Ankara: Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçe Şube yay.,
- Havacılık Tarihinde Türkler 4* (2005), Ankara: Hava Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçe Şube yay.
- Kanatlarımdaki Cesaret: Havacılık Tarihinden Notlar* (2021), İstanbul: Küçükçekmece Belediyesi.
- Karadeniz, Cemile Bahtiyar (2017), "Merzifon İlçesi'nin Nüfus Özellikleri", *Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 9/20 (Eylül 2017), s. 119-137.
- Karakuzu, Hasan- Namal, Yücel (2016), "Demokrat Parti'nin İlk Yıllarında Türk Ordusu (1950-1953)", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 9/44 (Haziran 2016), s. 448-465.
- Kaymaklı, Hulusi (2005); *Havacılık Tarihinde Türkler*, Cilt: 2-3, Ankara: Hava Kuvvetleri Komutanlığı Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü.
- Konukçu, Celal Kürşad (2022), "Türk Hava Sanayiinin Oluşum Sürecinde Fırsatlar ve Engeller (1912-1959)", *Jandarma ve Sahil Güvenlik Akademisi Güvenlik Bilimleri Enstitüsü Güvenlik Bilimleri Dergisi*, 11/1 (Mayıs 2022), s. 201-222.

- Kurt, Emin (2009), *Kıbrıs Şehidi Hv. Plt.Yzb. Cengiz Topel ve 1964 Kıbrıs Hava Harekatı*, Hv.K.K. Genel Sekreterliği, Ankara.
- Kurt, Emin (2011), *Türkiye’de Jet Üslerinin Kuruluşu ve Gelişimi (1951-2010)*, T.C. Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Yay. YL Tezi, Ankara.
- Mc Dannel, W. (Miho Üssü Hrk. Sb ) (1994), *Fly Till You Die, 452nd Bomb Wing (Light)*, Turner Publishing Co, Paducah, KY.
- Nikolajsen, Ole (2007), *Turkish Military Aircraft Since 1912*, Scramble.
- Öz, Mehmet (2002), «Merzifon», *TDV İslam Ansiklopedisi*, 29. c., Ankara: TDV Yayınları, s. 243-245.
- Özcan, Selim (2019) “ Kıbrıs Barış Harekâtı ve Harekâta Katılan Amasyalı Şehit Ve Gaziler”, *Tarih ve Gelecek Dergisi*, 5/2 (Ağustos2019), s.223-254.
- Özdemir, Atasay (2011), “1974 Kıbrıs Barış Harekatı Kapsamında Türk Hava Kuvvetleri Tarafından İcra Edilen Hava Harekatı ve Görevleri Üzerine Bir Değerlendirme”, *Türk Hava Kuvvetlerinin 100’üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu 8-10 Şubat 2011*, Ankara: Genelkurmay Başkanlığı Hava Kuvvetleri Komutanlığı, s. 487-502.
- Özlu, Hüsnü (2006), *İkinci Dünya Savaşı’ndan Günümüze Türkiye’de Savunma Sanayii’nin Gelişimi (1939-1990)*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İzmir: T.C. Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü.
- Özlu, Hüsnü (2013), “İkinci Dünya Savaşı’nda, Türkiye’ye Gelen İngiliz Heyetleri ile Yapılan Görüşmeler ve İngiltere’den Alınan Askeri Yardımların Sonuçları”, *Atatürk Dergisi*, 2/2 (2013), s. 57-105.
- Özlu, Hüsnü, Müdafaa-i Milliye Vekâleti, <https://ataturkansiklopedisi.gov.tr/bilgi/mudafaa-i-milliyeye-vekaleti/?pdf=3445>.Erişim Tarihi: 15.05.2023)
- Sarp, İrfan (2016), *Bir Jet Pilotunun Anıları*, İstanbul: Kastaş Yayınevi.
- Şahbenderoğlu, Vural (2018), *Kore Savaşı ve Türkiye’nin NATO’ya Kabul Edilmesi*, Ankara: Yason Yayınları,
- Şehrimiz Amasya, Ed.: Yalçın Yılmaz, Ankara: MEB Devlet Yayınları, t.y.
- Taşdemir, Serap (2009), “Tek Parti Döneminde Merzifon’da Siyasal ve Sosyo-Kültürel Yaşam”, *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 25/74 (2009), s. 283-308.
- Tatar, Cengiz (2018), *Türk Havacılık Tarihi (1909-1954) Milli Mücadele Dönemi Öncesi ve Sonrası Türk Havacılığı*, Doktora Tezi, Afyon: T.C. Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- TBMM Zabıt Cerideleri*, B: 138, 11.7.1995, O: 5.
- Türk Hava Kuvvetleri Birlik Yerleşke ve Komutanlık Tarihçeleri* (2018), Ankara: T.C. Genelkurmay Başkanlığı
- Türkiye Cumhuriyeti Genelkurmay Başkanlığı (1975), *Kore Harbinde Türk Silahlı Kuvvetlerinin Muharebeleri adlı (1950-1953)*, Ankara: Genelkurmay Başkanlığı, 1975.
- “Yolların ve Kültürlerin Kesiştiği Şehir” *Merzifon* (2015), Merzifon: Merzifon Belediyesi Kültür Hizmetleri Yay .
- Uğurlu, H. Akın (2018), *Orta Karadeniz Kalkınma Ajansı Merzifon İlçe Raporu*, Şubat 2018. *Ulus Gazetesi*, 4 Mayıs 1935.

**Dijital Kaynaklar**

<https://ataturkansiklopedisi.gov.tr/bilgi/mudafaa-i-milliyevakaleti/?pdf=3445>. Erişim Tarihi: 15.05.2023)

<https://www.hvkk.tsk.tr/Custom/Hvkk/79>: Erişim tarihi: 21.07.2022)

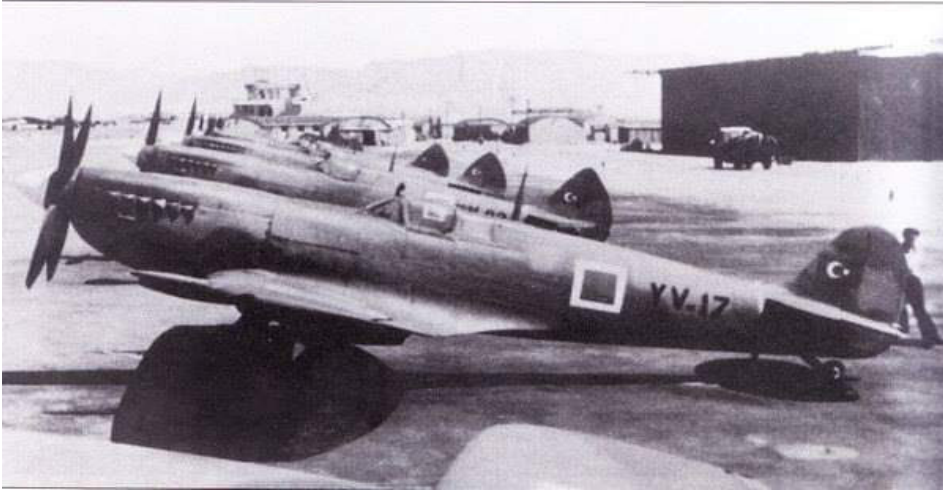
[www.nufusu.com](http://www.nufusu.com).(Erişim tarihi: 12.06.2022)

<https://www.tarihiolaylar.com/tarihiolaylar/T%C3%BCrk%20Y%C4%B1ld%C4%B1zlar%C4%B1-1161#panel2>. (Erişim tarihi: 12.06.2022.

<https://www.pusulahaber.com.tr/cengiz-topel-kimdir-1444081h.htm>(Erişim tarihi: 12.08.2022)

[www.tayyareci.com](http://www.tayyareci.com) (Erişim Tarihi: 12.08.2022)

[https://yenisehir.fandom.com/tr/wiki/Merzifon,\\_Amasya](https://yenisehir.fandom.com/tr/wiki/Merzifon,_Amasya) (Erişim Tarihi: 22.08.2022)



Günümüzde Merzifon 5. Hava Üs Komutanlığı