

F-104 UÇAKLARININ DÜNYA HAVACILIK TARİHİNDEKİ YERİ VE ÖNEMİ

ERCAN KOSTAK*

ÖZ

Bu makalede, Soğuk Savaş döneminde 1950’li yılların ortalarında ortaya çıkan, ses üstü Mach-2 hızı ile dünya hız rekorunu ve dünya irtifa rekorlarını uzun süre elinde tutan, çok sayıda savaşa katılarak hava muharebelerinde başarılar elde eden ve “İçinde pilot olan füze” olarak nitelendirilen süpersonik bir av-bombardıman ve av-önleme uçağı F-104 ele alınmıştır.

F-104 uçakları, 1954 yılında ABD’de ilk uçuşunu yapmış, 1960’lı ve 1970’li yıllarda NATO’nun ve Avrupa’nın nükleer caydırıcı gücünün önemli bir unsuru olmuştur. Bu uçaklar, ABD’nin yanı sıra Türkiye, Almanya, Kanada, Hollanda, İtalya ve Norveç gibi birçok ülke tarafından kullanılmıştır. Bu yıllarda değişik tiplerde toplam 2.579 adet F-104 üretilmiş, kriz ve savaş durumunda Batı’nın kullandığı en önemli savaş uçaklarından biri olmuştur. NATO Karşılıklı Yardım Programı çerçevesinde Türk Hava Kuvvetlerinin de envanterine dâhil olan F-104 uçaklarının ilk partisi, 1963 yılında Mürted Meydanı’nda bulunan 144’üncü Jet Filo Komutanlığında hizmete girmiş, 1963-1996 yılları arası dönemde 433 adet uçak Türk Hava Kuvvetlerinde görev yapmıştır. Böylelikle Türk Hava Kuvvetleri ilk defa radar ve 2 Mach uçuş hızı ile tanışmıştır.

* Dr., Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara/TÜRKİYE, ekostak14@hotmail.com
ORCID: 0000-0001-7135-9676

Bu makalede, F-104'lerin Tayvan Boğazı Krizi, Berlin Krizi, Vietnam Savaşı, Hindistan-Pakistan Savaşları, Kıbrıs Hava Harekâtı ve Kıbrıs Barış Harekâtı'nda hava muharebesi, av-bombardıman, av-önleme, devriye, refakat ve keşif görevleri icra ederek elde ettiği başarılar açıklanmıştır. 1996 yılında Türk Hava Kuvvetlerinde hizmet dışı bırakılan bu uçaklar, son olarak 2004 yılında İtalya'da envanter dışına çıkarılmıştır. Sonuç olarak; bu makalede F-104 uçaklarının; Soğuk Savaş döneminde Türkiye dâhil birçok NATO ve Avrupa ülkesi tarafından tercih edilme nedenleri, özellikleri, bu dönemde yaşanan Vietnam Savaşı, Pakistan-Hindistan Savaşı ve diğer savaşların sonuçlarına nasıl etki ettiği, kırdığı rekorlar ve dünya havacılık tarihindeki yeri ortaya konmuştur.

Anahtar Sözcükler: Amerika Birleşik Devletleri, Askerî Havacılık, F-104, Türk Hava Kuvvetleri, Uçak.

THE PLACE AND IMPORTANCE OF F-104 AIRCRAFT IN WORLD AVIATION HISTORY

ABSTRACT

In this article, the F-104, a supersonic fighter-bomber and fighter-interceptor, which emerged during the Cold War in the 1950s, held the world speed record and world altitude records with its supersonic Mach-2 speed for a long time, participated in many wars and achieved success in air combat and was defined as a “missile with a pilot inside” was discussed.

F-104 aircraft made their first flight in the USA in 1954 and became an important element of the nuclear deterrent force of NATO and Europe in the 1960s and 1970s. These aircraft were used by many countries such as Türkiye, Germany, Canada, Netherlands, Italy and Norway, as well as the USA. A total of 2,579 F-104s of different types were produced in these years, and it became one of the most important warplanes used by the West in case of crisis and war. The first batch of F-104 aircraft, which were included in the inventory of the Turkish Air Force within the framework of the NATO Mutual Assistance Program, entered service at the 144th Jet Fleet Command in Mürted Square in 1963, and 433 aircraft served in the Turkish Air Force between 1963 and 1996. Thus, the Turkish Air Force was introduced to radar and 2 Mach flight speed for the first time.

In this article, the successes of F-104s by performing air combat, hunt-bomber, hunt-prevention, patrol, escort and reconnaissance missions in the Taiwan Strait Crisis, Berlin Crisis, Vietnam War, India-Pakistan Wars, Cyprus Air Operation and Cyprus Peace Operation are explained. These aircraft, which were taken out of service in the Turkish Air Force in 1996, were last taken out of the inventory in Italy in 2004. In conclusion, this article examines the reasons why F-104 aircraft were preferred by many NATO and European countries, including Türkiye, during the Cold War period, their characteristics, how they influenced the outcomes of the Vietnam War, the Pakistan-India War, and other conflicts during this period, the records they broke, and their place in world aviation history.

Keywords: Airplane, F-104, Military Aviation, Turkish Air Force, United States.

GİRİŞ

Sanayi İnkılâbının ortaya çıkardığı sonuçlar havacılık sektörüne de yansımış ve ilk motorlu uçak gökyüzüyle buluşmuştur. Bu çerçevede Wilbur ve Orville Wright kardeşler, 17 Kasım 1903 tarihinde “Flyer” adı verilen uçakla ilk motorlu uçuşu gerçekleştirmiştir¹. Bu uçakla 120 feet’lik mesafe 12 saniyede uçulmuştur². Wright Kardeşler, 1904 yılında uçaklarına havada dönüş yaptırma ve kalktıkları noktaya geri iniş gerçekleştirme yeteneği kazandırmıştır³. 1905 yılında Wright Kardeşler, 30 dakika boyunca havada kalarak uçağın teknik özelliklerini daha da geliştirmiştir⁴. Bu başarının ardından 1910’lu yıllarda havacılıkta hızlı bir dönüşüm yaşanmış ve Amerika Birleşik Devletleri (ABD), İtalya ve Fransa uçağı ilk envanterine dâhil eden devletler olmuştur⁵.

1911-1912 yıllarında yaşanan Trablusgarp Savaşı’nda, İtalyanlar Türk kuvvetlerine karşı ilk defa uçak kullanmışlardır. 1914 yılına gelindiğinde, Avrupalı güçlerin envanterinde yaklaşık 1.000 adet uçak bulunmaktadır. Birinci Dünya Savaşı’nda askerî havacılık alanında birçok ilk yaşanmıştır. Savaş devam ederken ülkeler çok sayıda uçak üretmiş, bu uçaklar tarafından çok sayıda sorti yapılmış ve zeplinler bombardıman platformu olarak kullanılmıştır⁶.

Savaş uçaklarının ülkelerin envanterine girmesiyle teknolojik dönüşüm yaşanmış ve jet motorları tasarlanmıştır. Turbojet motorlarının kullanıldığı ilk uçak olan Heinkel He 178 27 Ağustos 1939 tarihinde Almanya tarafından uçurulmuştur. İkinci Dünya Savaşı sırasında ülkelerin envanterine girmeye başlayan ve Kore Savaşı’na kadar geliştirilen birinci nesil savaş uçaklarına makineli tüfek ve güdümsüz mühimmat entegre edilmiştir. Turbojet motorlarla donatılmış olan bu uçaklar ses altı hızlarda görev yapmıştır. Elektronik alt sistemlerinde radar ve

1 Deniz Kundakçı, Sibel Kavaklı, “Türk Havacılığının Gelişiminde Uğrak Noktaları: Hava Sefinesinden Tayyareye, 20. Yüzyıl Başlarında Bir Yolculuk (1909-1914)”, **Türk Hava Kuvvetlerinin 100’üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu, 8-10 Şubat 2011**, Ayrıntı Basımevi, Ankara 2013, s.57.

2 Edmond Petit, **Historie Mondiale De L’Avition**, Editions Hachette, Paris 1967, s.29-30.

3 David A. Anderton, **History of U.S. Air Force**, New York Military Press, New York 1989, s.22.

4 Walter Green, **Flying Colors**, Salamander Books Ltd., Londra 1981, s.28

5 Avni Okar, **Türkiye’de Tayyarecilik 1910-1924**, Yapı Kredi Yayınları, 3. Baskı, İstanbul 2018, s.10.

6 Alessandro Vagnini, “İtalyan-Türk Savaşı’nda İtalyan Hava Kuvvetleri: Uzun Süreli Bir Geleneğin İlk Adımı”, **Türk Hava Kuvvetlerinin 100’üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu, 8-10 Şubat 2011**, Ayrıntı Basımevi, Ankara 2013, s.103.

F-104 UÇAKLARININ DÜNYA HAVACILIK TARİHİNDEKİ YERİ VE ÖNEMİ

önleme sistemleri bulunmayan bu birinci nesil savaş uçaklarına Mig-15, Mig-17, F-84 ve F-86 uçakları örnek verilebilir⁷.

İkinci Dünya Savaşı'nın sonrasında Soğuk Savaş başlamış ve dünya havacılığında da ABD ve Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği (SSCB) iki süper güç olarak süpersonik uçakları gökyüzüyle buluşturma yarışına girmiştir. 1952 yılında ABD Hava Kuvvetlerinin çağdaş teknoloji ürünü olan bir uçak tipini envanterine kazandırmak istemesi üzerine F-104 uçağı ortaya çıkmıştır.

Bu çalışmada; ‘‘F-104 Uçaklarının Dünya Havacılık Tarihindeki Yeri ve Önemi’’ konusu incelenmiştir. Ön literatür taraması sonucunda, bu konuyla ilgili daha önce herhangi bir çalışma yapılmadığı kanaatine ulaşılmıştır. Sonrasında bu konunun çalışılmasına karar verilerek detaylı literatür taraması yapılmıştır. Bu çalışmada; döneme ilişkin arşiv belgeleri, kitaplar, makaleler, gazeteler, süreli yayınlar, tezler ve yüksek lisans/ doktora tezleri detaylı incelenmiş, internet ortamında ilgili kurumların WEB sayfaları taranmıştır. Ulaşılan bilgi ve belgeler kendi içinde sınıflandırılarak kullanılmıştır.

Bu makalede, F-104 uçaklarının nasıl ortaya çıktığı, yeni versiyonları ile bu versiyonların farklılıklarının neler olduğu, hangi rekorları kırdığı, teknik özellikleri, hangi ülkeler tarafından kullanıldığı, Türk Hava Kuvvetleri envanterine nasıl girdiği ve hangi görevleri yaptığı, bu dönemde yaşanan Tayvan Boğazı ve Berlin Krizleri ile Vietnam Savaşı, Pakistan-Hindistan Savaşları, Kıbrıs Hava Harekâtı ve Kıbrıs Barış Harekâtı'nın sonuçlarına nasıl etki ettiği incelenecektir. Bu makalenin ana amacı; tarihi süreçte F-104 uçaklarının tanıtılarak elde ettiği başarıların ortaya konulması olacaktır.

Bu makalenin kapsamı F-104 uçaklarıyla sınırlandırılmıştır. Aynı dönemde geliştirilen F-100, Mig-19 ve F-5 gibi diğer uçaklar bu makalede incelenmemiştir. Bu makale, aynı dönemde Türk Hava Kuvvetlerinin envanterine giren diğer uçakları kapsamamaktadır. Bu makalede, F-104'lerin kullanılmadığı aynı dönemin diğer savaşları araştırılmamış, F-104 uçaklarını envanterine dâhil etmeyen ülkelerden bahsedilmemiştir.

I. F-104'lerin Tarihi Süreci

Kore Savaşı (1950-1953) esnasında havada yaşanan problemlerden çıkarılan dersler ışığında hızlı bir şekilde jet uçaklarında yeni aşamalara geçme fırsatı yakalanmıştır.

7 Jeremy Black, **Savaş ve Teknoloji**, Çev. Cengiz Yücel, Doruk Yayınları, İstanbul 2019, s.261; Mehmet Tanju Akad, **Modern Savaşın Temel Kavramları**, Kitap Yayınevi, İstanbul 2011, s.99-100.

Bu minvalde, Amerikan Lockheed Corporation Firması, Kore'deki ABD tarafından kullanılan üslere Kelly Johnson'ı göndermiş ve ABD'li pilotlar burada kendisine SSCB'li pilotların karşısında yaşadıkları zorlukları anlatmışlardır. Bu görüşmelerden “Küçük, yüksek süratli, harekât yarıçapı büyük, azami yük kapasiteli, yüksek irtifa”ya sahip yeni bir “vur-kaç” uçağı üretilsin sonucu çıkmıştır⁸.

F-104, ABD Hava Kuvvetlerinin Kore Savaşı'nın ardından Lockheed firmasından yeni teknoloji ürünü bir uçak üretmesini istemesi sonucunda doğmuştur. Bu uçağın tasarımının önderliğini Kelly Johnson üstlenmiştir. F-104'ün tasarımında o dönemin uçaklarından farklı bir yöntem kullanan Kelly, kafasında canlandığı uçağı şöyle tanımlamıştır: “Sidewinder füzesi ve basit bir radara sahip silah taşıyabilen, bir adet çok namlulu top ve güçlendirilmiş jet motoruyla ABD Hava Kuvvetlerinin envanterinde bulunan uçakların tümünden daha yüksek irtifada ve daha süratli uçabilen bir uçak” olacaktır⁹.

Bunun üzerine Lockheed tarafından geliştirilen XF-90 modelinde yer alan delta kanat, çift motordan vazgeçilerek yerine dar, düz, kısa ve %5 oranından daha ince bir kanat modeli tasarlanmıştır. Lockheed tarafından 1950'li ve 1960'lı yılların en çok tanınan tek kişilik ikinci nesil av-bombardıman savaş uçağı F-104 “Starfighter”ın tasarlanan ilk prototipi XF-104 uçağı olmuştur.¹⁰ XF-104, ilk uçuşunu 4 Mart 1954 tarihinde Wright J65 motoru ile yapmıştır¹¹. Bu uçakta M-61 otomatik topunun da denemesi gerçekleştirilmiştir. Toplam iki adet prototip üretilmiştir. İkinci prototip, 5 Ekim 1954 tarihinde J65 motoru ile ilk uçuşunu yapmıştır. Bu uçak silah sistemleri denemeleri için kullanılacağından 20 mm.lik Vulcan otomatik top ve AN/ASG-14T-1 atış kontrol sistemi ile donatılmıştır. Her iki prototip test uçuşları sırasında arızalanak düşmüştür¹².

8 Jim Upton, **Warbird Tech-Lockheed F-104 Starfighter**, Özel Basın, Minnesota 2003, s.7; Steve Pace, **Lockheed F-104 Starfighter**, Motorbooks International, Minnesota 1992, s.10; Zafer Önder, “F-104 Starfighter”, **Hava Kuvvetleri Dergisi**, S 250, Kasım 1973, s.43.

9 **Lockheed Martin**, “F-104 Yıldız Savaşçısı”, <https://www-lockheedmartin-com.translate.goog/en-us/news/features/history/f-104>, Erişim Tarihi: 25.01.2025.

10 Pace, **a.g.e.**, s.12-15.

11 Klaus Kropf, **Alman Yıldız Savaşçıları**, Midland Counties Publications, Leicestershire 2002, s.11; **Amerika Birleşik Devletleri Hava Kuvvetleri Ulusal Müzesi**, “Lockheed F-104C Yıldız Savaşçısı”, <https://www.nationalmuseum.af.mil/Visit/Museum-Exhibits/Fact-Sheets/Display/Article/198067/Lockheed-F-104C-Starfighter>, Erişim Tarihi: 27.01.2025.

12 Marcelle Size Knaack, “II. Dünya Savaşı Sonrası Savaş Uçakları, 1945-1973”, **ABD Hava Kuvvetleri Uçak ve Füze Sistemleri Ansiklopedisi**, C 1, Hava Kuvvetleri Tarihi Ofisi, Washington DC 1978, s.176; **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri**, “**F-104 Star Fighter**”, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara 2009, s.6.

F-104 UÇAKLARININ DÜNYA HAVACILIK TARİHİNDEKİ YERİ VE ÖNEMİ

ABD tarafından 17 adet YF-104A modeli satın alınmıştır. YF-104A uçağına J79 motoru takılarak 28 Şubat 1956 tarihinde gerçekleştirilen ilk uçuşla Mach-2 hızı yakalanmış ve havacılık tarihinde bu hıza ulaşan ilk savaş uçağı olmuştur¹³. Ardından 7 Mayıs 1958 tarihinde dünya irtifa rekoru kırılmıştır. 17 Mayıs 1958 tarihinde ise dünya hız rekoru kırılmıştır. Böylelikle F-104 havacılık tarihinde irtifa ve hız rekorlarını elinde bulunduran ilk uçak olmuştur. Testlerin tamamlanmasının ardından uçaklar F-104A standartlarına yükseltilmiştir¹⁴.

F-104A, YF-104A'nın üretim versiyonudur. Toplam 153 adet üretilmiştir. F-104A'ların farklılıkları; gövde 7.33 G manevralara dayanabilecek şekilde güçlendirilmiştir. Yüksek irtifa ve hızlarda stabiliteyi artırabilmek için kuyruk altına düşey kanatçık eklenmiştir. Flapların bir bölümüne basınçlı hava üfleme sistemleri ilave edilmiştir. Başlangıçta AN/ASG-14T-1 atış kontrol radarı kullanılmış, fakat bu radar sonrasında daha gelişmiş AN/ASG-14T-2 ile değiştirilmiştir. Motor olarak J79-GE-3B versiyonu kullanılmıştır. F-104A'lar dünya rekoru kırmaya devam etmiş ve 18 Aralık 1958 tarihinde dünya tırmanma rekoru kırılmıştır¹⁵.

F-104A'lar, 1960 yılının sonundan itibaren envanter dışına çıkarılmıştır. 1963 yılında yeniden ABD Hava Kuvvetleri bünyesine alınan uçakların bir bölümü askerî yardım kapsamında Pakistan, Tayvan ve Ürdün'e hibe edilmişler, 1969 yılında ise tamamı envanter dışına çıkarılmıştır. NF-104A modeli, F-104A'nın sivil modelidir. Üç adet F-104A ek LR121/AR-2-NA-1 roket motoruyla takviye edilerek 120.800 feet irtifada astronot eğitiminde kullanılmıştır. QF-104A modeli, Toplam 22 adet F-104A radyo kumandalı, pilotsuz hedef uçağına dönüştürülmüş olup uzaktan kumandalı hedef uçaktır¹⁶.

F-104A'nın iki kişilik eğitim modeli TF-104A, ABD Hava Kuvvetleri tarafından beğenilmemiş, bunun yerine F-104B'ler tercih edilmiştir. F-104B modeli, iki kişilik eğitim modeli olup toplam 26 adet üretilmiştir. Genişletilmiş kuyruk dikmesi ve

13 Martin W. Bowman, **Lockheed F-104 Starfighter**, Crowood Press Ltd., İngiltere 2000, s.35; Önder, a.g.m., s.44; Knaack, a.g.e., s.180.

14 **Dünya İrtifa Rekoru**: İrtifa: 91.249 feet, Pilot: Binbaşı Howard C. Johnson, Uçak Tipi: YF-104A, Tarih: 07.05.1958. **Dünya Hız Rekoru**: Maksimum Hız: 2,259 km/h (Yaklaşık 2 Mach), Pilot: Yüzbaşı Walter W. Irwin, Uçak Tipi: YF-104A, Tarih: 17.05.1958. Knaack, a.g.e., s.180; Bowman, a.g.e., s.45.

15 **Dünya Tırmanma Rekoru**: İrtifa: 75.000 feet, Zaman: 04.26 dakika, Pilotlar: Teğmen William T. Smith, Teğmen Einar K. Enevoldson: Tarih: 18.12.1958. David Donald, **Complete Encyclopedia of World Aircraft**, New York 1997, s.578.

16 Bowman, a.g.e., s.76.

gövde altı kanatçığı bulunmaktadır. Otomatik topu yoktur. Motorlar J79-GE-3B'lerle değiştirilmiştir. 1960 yılında envanter dışı bırakılan F-104B'lerden ikisi, 10 adet F-104A'larla birlikte Pakistan'a, iki adedi Tayvan'a ve üç adedi de Ürdün'e verilmiştir. Son F-104B 1969 yılında envanter dışına çıkarılmıştır¹⁷.

F-104C modeli, nükleer ve kara taarruzu için geliştirilmiş olup toplam 77 adet üretilmiştir. Geliştirilmiş AN/ASG-14T-2 atış kontrol radarı ile teçhiz edilmiştir. Bir adedi gövde altı, iki adedi kanat altında olmak üzere beş adet pılona sahiptir. Gövde altı pılda Mk.28 veya Mk.43 nükleer silah taşıyabilmektedir. 20 mm.lik M-61 otomatik top taşımaktadır. Kanat uçlarındaki pılondalar da yakıt deposu ve Sidewinder hava-hava güdümlü füze taşıyabilmektedir. Havada yakıt ikmali yapabilmektedir. Yukarı doğru roket fırlatmalı Lockheed C-2 koltuk standart ekipman hâline getirilmiştir. F-104C, General Electric'in son versiyonu olan ve 1.000 lb. daha fazla itiş gücüne sahip J79-GE-7 turbojet motorlarla donatılmış olup ilk uçuşunu 24 Temmuz 1958 tarihinde yapmış, 1975 yılında hizmet dışına çıkarılmıştır. Ayrıca 14 Aralık 1959 tarihinde bu uçakla dünya irtifa rekoru yükseltilmiştir¹⁸.

F-104D, iki kişilik eğitim modelidir. Toplam 21 adet üretilmiştir. F-104DJ modeli, F-104J'nin iki kişilik eğitim versiyonu olup Japonya Hava Kuvvetleri için toplam 20 adet üretilmiştir. F-104F modeli, F-104D'nin geliştirilmiş eğitim versiyonudur. F-104G'nin iyileştirilmiş motoruyla donatılmıştır. Radar donanımı ve muharebe yeteneği bulunmamaktadır. Geçiş dönemi uçağı olarak Luftwaffe (Almanya Hava Kuvvetleri) için 30 adet üretilmiştir. 1971 yılında envanter dışına çıkarılmıştır¹⁹.

F-104G, toplam 1.122 adet üretilen ana modeldir. Ana firma Lockheed'e ek olarak Canadair ve dört farklı Avrupa konsorsiyumu tarafından üretilmiştir. General Electric J79 turbojet motorları Avrupa'da lisans altında üretilmiştir. Önceki modellerden temel farklılıkları; her türlü hava şartında görev yapabilme, güçlendirilmiş gövde ve kanatlar, artırılmış dâhili yakıt kapasitesi, manevra yeteneğini artırmak için revize edilmiş flaplar ve genişletilmiş kuyruk dikmesi,

17 Peter E. Davies, **Savaşta F-104 Yıldız Savaşçısı Birimleri**, Osprey Publishing Limited, New York 2014, s.73; Knaack, **a.g.e.**, s.180-181.

18 **Dünya İrtifa Rekoru**: İrtifa: 103.395,5 feet, Pilot: Yüzbaşı Joe B. Jordan, Uçak Tipi: F-104C, Tarih: 14.12.1959. Bowman, **a.g.e.**, s.45, 79; Davies, **a.g.e.**, s.18-19; Knaack, **a.g.e.**, s.182-183.

19 David Donald, **Century Jets**, AIRtime Yayıncılık, Norwalk 2003, s.154-155; Gerard Pa-loque, **F-104 Lockheed Starfighter, 1958-2000**, Tarih ve Koleksiyonlar, Paris 2012, s.20; Donald, 1997, **a.g.e.**, s.578; Bowman, **a.g.e.**, s.155.

F-104 UÇAKLARININ DÜNYA HAVACILIK TARİHİNDEKİ YERİ VE ÖNEMİ

iyileştirilmiş avioniklere havadan havaya ve yer haritalama görevlerinde kullanılabilen radar, navigasyon sistemi ve infrared görüştür.²⁰

RF-104G, F-104G esas alınarak toplam 189 adet üretilen taktik foto-keşif modelidir. F-104G’de bulunan M-61 otomatik topu sökülerek yerine üç adet KS-67A kamera takılmıştır. TF-104G, muharebe kabiliyetli iki kişilik eğitim modelidir. Bu modelde M-61 topu ve gövde altı pilonu kaldırılmıştır. Dâhili yakıt kapasitesi F-104G’ye kıyasla daha azdır²¹. F-104H, F-104G’nin basitleştirilmiş ihracata yönelik modeli olup seri üretimi yapılmamıştır. F-104J, Japon Hava Savunma Kuvvetleri için toplam 210 adet üretilen bir modeldir. Hava muharebe ve önleme görevleri için geliştirilmiş olup kara taarruzu yeteneği yoktur. Dört adet Sidewinder füzesi taşıyabilmektedir²². Lockheed firması, 1963 yılında NASA’ya üç adet F-104N modeli teslim etmiştir²³.

F-104S, FIAT tarafından lisans altında toplam 246 adet üretilmiş olup en gelişmiş ve en güçlü modeldir. Bu uçaklar, hareketli hedef indikatörlü ve AIM-7 Sparrow hava-hava füzeleri için devamlı dalga aydınlatma donanımlı NASARR R-21G/H radarlarla donatılmıştır. Kanatlara ve gövde altına ikişer adet daha pilon ilave edilmiş ve toplam pilon sayısı dokuza çıkarılmıştır. Av-bombardıman yeteneği kazandırılmıştır. İkişer adet AIM-7 Sparrow ve AIM-9 Sidewinder füzesi taşımaktadır. Motor olarak General Electric’in gelişmiş ve daha güçlü olan J79-GE-19 versiyonu kullanılmıştır. Kuyruk bölümündeki bir adet dikey kanatçığa ilaveten stabiliteyi artırmak amacıyla iki adet daha küçük kanatçık eklenmiştir. İtalyan modellerinde M-61 otomatik top kaldırılmıştır. Dört adet yakıt tankı ile menzili 1.250 km.ye çıkmaktadır. Lockheed firması tarafından üretilen F-104S ilk uçuşunu Aralık 1966’da, FIAT tarafından üretilen F-104S ise ilk uçuşunu 30 Aralık 1968 tarihinde yapmıştır²⁴.

F-104S-ASA, İtalyan Hava Kuvvetlerinde bulunan 147 adet F-104S, “aşağı-bakış-aşağı ateş” yeteneklerine sahip FIAT R21G/M1 radarı ile modernize edilmiştir. Bu uçaklara IFF, silah sevk bilgi işlemcisi takılmış ve AIM-9L Sidewinder ile Selenia

20 Len Cacutt, **Dünyanın En Büyük Uçağı**, Exeter Books, New York 1988, s.165; Donald, 2003, **a.g.e.**, s.156-157; Pace, **a.g.e.**, s.81; Knaack, **a.g.e.**, s.186-187.

21 Bowman, **a.g.e.**, s.84-90; Donald, 1997, **a.g.e.**, s.578.

22 Paloque, **a.g.e.**, s.21; Bowman, **a.g.e.**, s.79, 155.

23 Jaroslaw Dobryznski, **Lockheed F-104 Starfighter**, MMP için Stratus SC, Polonya 2015, s.90; Bowman, **a.g.e.**, s.93, 175.

24 **War Thunder Wiki**, “F-104A”, <https://wiki-warthunder-com.translate.goog/unit/f-104>, Erişim Tarihi: 25.01.2025; Önder, **a.g.m.**, s.44; Davies, **a.g.e.**, s.10.

Aspide hava-hava füzelerini kullanabilecek duruma getirilmiştir. F-104S-ASA/M, 1998 yılında İtalyan Hava Kuvvetlerinin envanterindeki 49 adet F-104S-ASA “M” standardına çıkarılmıştır. Böylece bu uçaklara TACAN, INS ve GPS monte edilmiştir. Taktik kara taarruzuna yönelik tüm donanımlar kaldırılmıştır. Son F-104S-ASA/M 2004 yılında F-16’larla değiştirilerek envanterden çıkarılmıştır²⁵.

Canadair CF-104A, Kanada Hava Kuvvetlerinin talepleri doğrultusunda lisans altında Canadair firması tarafından 200 adet üretilen, nükleer taarruz için optimize edilmiş bir modeldir. NASARR R-24A radarıyla donatılmıştır. M-61 A1 topu monte edilmiştir. Havada yakıt ikmali yapabilmektedir. Gövde altında dört adet kamera içeren keşif podu taşıyabilmektedir. Bu uçakların motoru, Kanada Orenda firması tarafından lisans altında yapılan J79-OEL-7’dir. Bu uçaklar ilk uçuşunu 1961 yılında yapmışlardır. Canadair CF-104D, Lockheed tarafından Kanada Hava Kuvvetleri için iki kişilik eğitim modeli olarak 38 adet üretilmiştir. Uçaklarda lisans altında Orenda tarafından üretilen J79-OEL-7 turbojet motoru kullanılmıştır. CF-104D ilk uçuşunu 14 Haziran 1961 tarihinde yapmıştır²⁶.

II. F-104 Uçağının Genel Özellikleri

F-104 uçağının teknik özellikleri Tablo-1’de aşağıda yer almaktadır. Bu kapsamda, F-104’ler bir pilot tarafından kullanılırken eğitim modellerinde iki pilot görev yapmıştır. 16.69 m. hıza sahip olan F-104, 6.38 m. genişliğinde ve 4.11 m. yüksekliğindedir. Bu uçağın kanat açıklığı 6.40 m. iken kanat alanı 18.22 m² ile inanılmaz derecede dardır. Boş ağırlığı 6.350 kg. olan F-104’ün maksimum kalkış ağırlığı 10.636 kg. dir. F-104 döneminin en popüler ve en güçlü motorlarından biri olan General Electric üretimi J-79 turbojet motoru kullanmıştır. F-104, bu güçlü motor sayesinde saatte 2.259 km.lik bir hıza yani ses hızının iki katına çıkabilmektedir. Muharebe yarıçapı 680 km. olan F-104’ün maksimum menzili 2.620 km.dir. F-104’ün en önemli özelliklerinden biri de muazzam tırmanma hızıdır. Öyleki bu uçak bir dakikada 15.000 m.ye tırmanabilmektedir. Standart olarak 50.000 feet’te görev yapabilmekte iken özel şartlar ve durumlarda 30.000 m.nin üstüne tırmanabilmektedir. Bu uçağın kullandığı silahlara gelince; M-61 Vulcan topunu dünyada ilk defa kullanan F-104’ler, gövde ve kanat altlarında bulunan toplam yedi adet istasyonda toplam 1.800 kg. füze, bomba ve

25 Paloque, **a.g.e.**, s.18, 21.

26 Donald, 2003, **a.g.e.**, s.148; Bowman, **a.g.e.**, s.115-118; **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri, “F-104 Star Fighter”**, s.4.

F-104 UÇAKLARININ DÜNYA HAVACILIK TARİHİNDEKİ YERİ VE ÖNEMİ

mühimmat taşıyabilmektedir. F-104'ler, hava-hava muharebelerinde standart olarak dört adet AIM-7 veya AIM-9 füzesi kullanabilmektedir. Ayrıca kara hedeflerine taarruz görevlerinde çeşitli mühimmatlar taşıyabilmektedir. Nükleer taarruz yeteneğine sahip olan F-104'ler, Kanada'nın CF-104 serisiyle başlayan bu yetenek sayesinde sürekli olarak nükleer taarruza hazır hâlde tutulmuşlardır²⁷.

Tablo 1: F-104 Uçağının Teknik Özellikleri²⁸

UÇAĞIN ADI VE TİPİ	F-104 Starfighter
PERSONEL SAYISI	1/2
BOYU	54.77 feet (16.69 m.)
GENİŞLİĞİ	20.94 feet (6.38 m.)
YÜKSEKLİĞİ	13.49 feet (4.11 m.)
KANAT AÇIKLIĞI	21 feet (6.40 m.)
KANAT ALANI	18.22 m ²
BOŞ AĞIRLIĞI	14.000 lb. (6.350 kg.)
YÜKLÜ AĞIRLIĞI	23.450 lb. (10.636 kg.)
MOTORU	1 adet J79 turbojet
MUHAREBE YARIÇAPI	680 km.
DEPO KAPASİTESİ	Dâhili: 896 galon, Harici: 730 galon
MAKSİMUM HIZI	2 mach
MAKSİMUM MENZİLİ	2.620 km.
HAVADA KALIŞ SÜRESİ	2 saat
SİLAHLARI	Bombalar, Napalm, 2.75 Roket, M-61 Vulcan Topu, AIM-7 ve AIM-9 Füzerleri

III. F-104 Uçağının Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığının Hizmetine Girişi

Dünyada İkinci Dünya Savaşı'nın ardından bloklaşmalar yaşanmış ve neticesinde ülkeler Batı ve Doğu Bloğu şeklinde kutuplara ayrılmıştır²⁹. Batı Bloğu'nun önderliğini ABD;

27 **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri, "F-104 Star Fighter"**, s.34-42; **Havacıyız**, "F-104 Starfighter Uçağının Tarihçesi", <https://www.havaciyiz.com/Kutuphane07-Radar1.htm>. Erişim Tarihi: 22.03.2025.

28 Gökçe Büyüker, "Amerikan Hava Kuvvetleri Av Uçakları", **Hava Dergisi**, S 222, 1966, s.11; **Britannica**, "F-104", <https://www.britannica.com/technology/F-104>. Erişim Tarihi: 25.01.2025.

29 Baskın Oran "Batı Bloku Ekseninde Türkiye-1:1945-1960", **Türk Dış Politikası: Kurtu-**

Doğu Bloğu'nun liderliğini ise SSCB üstlenmiştir³⁰. Akabinde dünyada Soğuk Savaş yılları başlamıştır. Bu ortamda SSCB'nin yayılcılığının Doğu Avrupa istikametinde hızla ilerlemesi ABD'yi endişelendirmiştir³¹.

NATO, SSCB'nin yayılcı politika izlemesi karşısında Batılı ülkeler tarafından 4 Nisan 1949 tarihinde kurulmuştur³². Türkiye, SSCB'nin tehditlerine engel olmak suretiyle güvenliğini garanti altına almak, Batı'ya dönük politika yürütmek, iktisadi ve askerî yardım sağlamak ve ordusunu modernize etmek amacıyla, NATO'ya üye olmak istemiş³³ ve Mayıs 1950'de ilk başvurusunu yapmıştır³⁴. 18 Şubat 1952 tarihinde ise resmî olarak NATO üyesi olunmuştur³⁵. 1950-1960 yılları arası periyotta, Türk Silahlı Kuvvetlerinin gelişimi/değişimine katkıda bulunan en önemli olay, Türkiye'nin NATO üyesi olmasıdır.

NATO üyesi olunan bu dönemde Türk ordusunun silah, teçhizat ve malzemesinin istenilen seviyede olmadığı, personelin ise modern bir savaş için gerekli olan eğitime sahip olmadığı görülmüştür. Gelişmiş ülkelerin orduları teknoloji eksenli ve makine yoğun bir yapılanma içerisinde iken Türk ordusu, emek merkezli bir yapılanmaya sahiptir. Bu

İuş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar, 1919-1980, ed. Baskın Oran, C I, 23. Baskı, İletişim Yayınları, İstanbul 2019, s.480-486; Sinem Çelik, "Tarihsel Süreç İçerisinde Türkiye'de NATO Şüphesizliği", **Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sosyal Bilimler Dergisi**, C XIII, S 25, Haziran 2023, s.97.

30 Suat İlhan, **Türklerin Jeopolitiği ve Avrasyacılık, Bir Millet Uyanıyor**, 3. Baskı, Bilgi Yayınevi, Ankara 2007, s.118; Hürriyet Konyar, **Ulus Gazetesi CHP ve Kemalist İlkeler**, Bağlam Yayınları, İstanbul 1999, s.21.

31 Ercan Kostak, "Soğuk Savaş Döneminde Savunma İttifakı Olarak NATO'nun Kurulması ve Türkiye'nin Üyeliğine Giden Yol", **History Studies Dergisi**, C XVI, S 2, 2024, s.202-203; Derya Gonca Peksarı, **NATO'nun Değişen Konsepti**, Asil Yayınları, Ankara 2007, s.1.

32 Yusuf Sarımay, **Türkiye'nin Batı İttifakına Yönelişi ve NATO'ya Girişi**, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara 1988, s.70-71; Hüseyin Bağcı, **Demokrat Parti Dönemi Dış Politikası**, İmge Kitabevi, Ankara 1990, s.16.

33 Çağrı Erhan, "ABD ve NATO'yla İlişkiler", **Türk Dış Politikası: Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar, 1919-1980**, ed. Baskın Oran, C I, 23. Baskı, İletişim Yayınları, İstanbul 2019, s.543; Haluk Ülman, "NATO ve Türkiye", **Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi**, C XXII, S 4, 1967, s.148-149.

34 Erol Mütercimler, Mim Kemal Öke, **Düşler ve Entrikalar: Demokrat Parti Dönemi Türk Dış Politikası**, Alfa Yayınları, İstanbul 2004, s.85; İsmail Efe, "NATO'ya Üyelik Sürecinde Türkiye-ABD İlişkileri ve Türk Kamuoyundaki Akisleri", **History Studies Dergisi**, C II, S 11, Nisan 2019, s.610.

35 Fahir Armaoğlu, **20. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1914-1980)**, 2. Baskı, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara 1984, s.521; **Düstur**, 3. Tertip, C XXXIII, s.314-315; **TBMM Tutanak Dergisi**, Dönem IX, C XIII, Toplantı: 2, 41. Birleşim, S 18, Şubat 1952, s.313.

vaziyet NATO'ya üye olunmasının ardından hızlı bir değişim ve modernleşme süreci ile aşılmaya çalışılmıştır. Türkiye'nin NATO'ya entegrasyonu doğrultusunda genelde Türk Silahlı Kuvvetlerinin, özelde ise Türk Hava Kuvvetlerinin; silah sistem, teşkilat, eğitim, lojistik ve ikmal gibi birçok alanda değişim ve dönüşümüne başlanmıştır. Hava Kuvvetleri Komutanlığı kısa bir süre içinde NATO standartlarına ulaşılması yönünde hızlı adımlar atmıştır. Savaş yıllarında eksikliklerini gören Türk Hava Kuvvetleri, yeni teçhizat ve malzemeler almış, diğer yandan yurt dışından gelen yabancı uzmanlara birlik ve kurumlarında görev vermiştir. NATO kapsamında gelen silah ve malzemelerin Türk personele kullanımının öğretilmesi kapsamında; eğitim, ikmal ve lojistik sistemi yeniden yapılandırılmıştır. Hava Kuvvetleri Komutanlığında; radar, pilot, ikmal ve lojistik alanlarında özel eğitim sunan okullar açılmış, aynı zamanda eğitim maksadıyla yurt dışına personel gönderilmiştir³⁶.

Türkiye'nin NATO'ya girişinin ardından Türk Hava Kuvvetlerinin jet uçaklarıyla modernize edilmesine yönelik çalışmalara başlanmıştır. Bu amaçla jet pilotu olarak yetiştirilmek üzere sekiz pilot seçilerek 16 Ekim 1950 tarihinde ABD'ye gönderilmiş ve 31 Ağustos 1951 tarihinde eğitimlerini tamamlayarak Türkiye'ye dönüş yapmışlardır³⁷.

Ardından envantere ilk giren sekiz adet F-84G uçağı 29 Mart 1952 tarihinde Türkiye'ye gelmiştir. Bu uçaklar, aynı yıl içinde gelen diğer uçaklarla birlikte Balıkesir'de bulunan 9'uncu Ana Jet Üs Komutanlığına bağlı 191'inci, 192'nci ve 193'üncü Filo Komutanlıklarına konuşlandırılmıştır. Böylece ilk jet üssü 9'uncu Ana Jet Üs Komutanlığı; 191'inci, 192'nci ve 193'üncü Filo Komutanlıkları ise ilk jet filoları olmuştur³⁸.

36 Deniz Kurt vd., **Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri, (Harekât ve Teşkilatlanma Tarihi 1952-2020)**, C III, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, Ankara 2020, s.1.

37 Stuart Kline, **Türk Havacılık Kronolojisi**, Dönence Basım ve Yayın Hizmetleri, İstanbul Aralık 2002, s.314; Deniz Kurt vd., **Cumhuriyet'in 100'üncü Yılında Türk Hava Kuvvetleri**, Hımevi ve Neşriyat Komutanlığı, Ankara 2023, s.144; **Hava Kuvvetleri Dergisi**, "Hava Kuvvetleri'nin Gelişme Dönemi ve Jet Uçaklarına Geçiş (1944-1952)", Hava Kuvvetleri'nin 90. Altın Yılı Özel Sayısı, S 338, Haziran 2001, s.51.

38 Ole Nikolajsen, **Turkish Military Aircraft Since 1912**, Dutch Aiation Society, The Netherlands 2005, s.290; Deniz Kurt vd., **Türk Hava Kuvvetleri**, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, Hava Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı, Ankara 2022, s.24; **Türk Hava Kuvvetleri Dergisi**, "Türk Hava Kuvvetlerinin Kronolojik Tarihi", Türk Hava Kuvvetleri 100'üncü Yıl Özel Sayısı, S 367, 2011, s.64; Hulusi Kaymaklı, **Havacılık Tarihinde Türkler (1946 Yılından 1960 Yılına Kadar)**, C IV, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara 2006, s.111; **Cumhuriyet'in 100. Yılında Millî Savunma Bakanlığı**, Arşiv ve Askerî Tarih Daire Başkanlığı Yayınları, Ankara 2023, s. 179; **Cumhuriyetimizin 75. Yılında Türk Silahlı Kuvvetleri**, Yay. Haz. Cemalettin Taşkıran, Genelkurmay Başkanlığı Yayınları, Ankara 1998, s.208.

İlerleyen süreçte 1960 yılının Eylül ayında 141'inci Filo Komutanlığı Mürted Meydanı'na³⁹ taşınmıştır. 1963 yılında 144'üncü Filo Komutanlığı Mürted Meydanı'nda açılmıştır. 17 Mayıs 1963 tarihinde filoya toplam 17 adet F-104G uçağı tahsis edilmiştir. Böylece Türk Hava Kuvvetleri 2 Mach uçuş hızıyla tanışmıştır. Bu uçaklar ile ilk uçuş Yüzbaşı Burhan Özkan ve öğretmeni Yüzbaşı Osborne tarafından 1 Temmuz 1963 tarihinde Mürted Meydanı'nda gerçekleştirilmiştir⁴⁰. 1 Temmuz 1964 tarihinde yine NATO Karşılıklı Yardım Programı (MAP) kapsamında alınan Canadair yapımı toplam 20 adet F-104G uçağı F-86E uçaklarının yerine olacak şekilde 141'inci Filo Komutanlığına tahsis edilmiştir⁴¹.

9 Ağustos 1967 tarihinde Hava Kuvvetleri Komutanlığının emri ile, 141'inci Filo Komutanlığı 20 adet F-104G uçağı ile Mürted Meydanı'ndan 9'uncu Ana Jet Üs Komutanlığına taşınmıştır. Aynı tarihte 191'inci Filo Komutanlığı (Balıkesir) Mürted Meydanı'na intikal etmiştir. 1968 yılında Lockheed Firması tarafından 144'üncü Filo Komutanlığında görev yapan F-104 pilotlarına “Uçuş Emniyet Armağanı” verilmiştir⁴².

25 Nisan 1972 tarihinde Türk Hava Kuvvetlerinin yeni teşkilat yapısına uygun olarak 144'üncü Filo Komutanlığının adı 141'inci Filo Komutanlığı (Mürted), 141'inci Filo Komutanlığının adı 191'inci Filo Komutanlığı ve 191'inci Filo Komutanlığının adı ise 142'nci Filo Komutanlığı (Mürted) olarak değiştirilmiştir⁴³.

28-29 Haziran 1976 tarihlerinde 192'nci Filo Komutanlığında (Balıkesir) bulunan RF-5A 162'nci Filo Komutanlığına (Bandırma) intikal etmiş, 193'üncü Filo Komutanlığı (Balıkesir), 192'nci Filo Komutanlığı olarak isimlendirilerek F-104S'lerle görevini sürdürmüştür. Bu filo, 1983 yılından itibaren Belçika'dan

39 Meydanın ismi 1993 yılından itibaren Akıncı olarak değiştirilmiştir.

40 Ercan Kostak, **Soğuk Savaş Döneminde Türkiye'nin Askerî Teknoloji Kaynakları (1946-1990)**, Paradigma Akademi Yayınları, Çanakkale 2023, s.331; Emin Kurt, **Türkiye'de Ana Jet Üslerinin Kuruluşu ve Gelişimi (1951-2010)**, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Ankara 2011, s.105; **Hava Kuvvetleri Dergisi**, “Yeniden Yapılanma Dönemi (1952-1983)”, Hava Kuvvetleri'nin 90. Altın Yılı Özel Sayısı, S 338, Haziran 2001, s.73; Kline, a.g.e., s.350; **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri**, “F-104 Star Fighter”, s.49.

41 **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri**, C II, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara 2009, s.183; **Hava Kuvvetleri Dergisi**, “Yeniden Yapılanma Dönemi (1952-1983)”, a.g.m., s.73.

42 Kostak, a.g.e., s.334; Nikolajsen, a.g.e., s.293-295; **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri**, “F-104 Star Fighter”, s.50; **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri**, C II, s.251.

43 **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri**, C II, s.183, 252.

F-104 UÇAKLARININ DÜNYA HAVACILIK TARİHİNDEKİ YERİ VE ÖNEMİ

alınan F-104G uçaklarıyla; 1984 yılından itibaren ise F-104S uçaklarının yerine Hollanda'dan temin edilen F-104G uçaklarıyla; Temmuz 1985'de Norveç'ten ve 1988 yılında Almanya'dan alınan F-104G uçaklarıyla görevini sürdürmüş, 1993 yılından itibaren F-16'larla modernize edilmiştir⁴⁴.

İtalya'dan sipariş edilen F-104S'lerden ilk altı adedi Kasım 1974'te Türk pilotları tarafından Mürted'e getirilmiş ve 142'nci Filo Komutanlığına tahsis edilmiştir. Ekim 1976 itibarıyla toplam 40 adet F-104S uçağı alınarak envantere katılmıştır. Bu uçaklar 142'nci Filo Komutanlığına ve 192'nci Filo Komutanlığına konuşlandırılmıştır⁴⁵.

1977 yılında Almanya'dan iki adet TF-104G uçağı daha alınmasının ardından 1980'li yılların başında Almanya, Hollanda, Belçika, Norveç ve Kanada gibi NATO ülkeleri çok sayıda CF-104, F-104G ve TF-104G uçaklarını Türkiye'ye göndermiştir. Almanya'dan gelen ilk F-104'ler 161'inci Filo Komutanlığına (Bandırma) konuşlandırılmıştır. 22 Kasım 1979 tarihinden itibaren filolar F-104 simülatörü ile uçuş eğitimine başlamıştır. 142'nci Filo Komutanlığı, 1980 yılına kadar av-bombardıman rolünde F-104S'lerle görev yapmış, bu tarihten itibaren filonun görev ve uçak tipi değiştirilmiş, Hollanda'dan satın alınan 22 adet F-104G uçaklarıyla ve ABD'ye ait olan bir adet F-104F uçağıyla her hava önleme (AWX) rolüne geçmiştir. 1981 yılının Temmuz ve Ağustos aylarında Norveç'ten dokuz adet RF-104G, üç adet CF-104G ve bir adet TF-104G uçağı alınmıştır. Almanya'dan ise Kasım 1980'den başlayarak sonuncusu 1988 yılında olmak üzere toplam 170 adet F-104G uçağı alınmıştır⁴⁶.

1980 yılında 142'nci Filo Komutanlığının Hollanda'dan alınan F-104G'ler ile teçhiz edilmesi ve her hava önleme rolüne geçmesi üzerine, bu filoda bulunan F-104G uçakları 192'nci Filo Komutanlığına, F-104S'ler ise 191'inci Filo Komutanlığına devredilmiştir. 1987 yılında 4'üncü Ana Jet Üs Komutanlığındaki 19 adet F-104G uçağı 191'inci Filo Komutanlığına nakledilmiştir. 1994 yılında 191'inci Filo Komutanlığı F-16'larla donatılmıştır⁴⁷.

44 **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri**, C V, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara 2009, s.98-99; Kostak, **a.g.e.**, s.450.

45 Kurt vd., 2020, **a.g.e.**, s.149. Bk. Ek-4; **Hava Kuvvetleri Dergisi**, “Yeniden Yapılanma Dönemi (1952-1983)”, s.73; **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri**, “**F-104 Star Fighter**”, s.52-53.

46 **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri**, “**F-104 Star Fighter**”, s.52-53; **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri**, C II, s.252; **Hava Kuvvetleri Dergisi**, “Yeniden Yapılanma Dönemi (1952-1983)”, s.73.

47 Kurt, **a.g.t.**, s.107; **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri**, C V, s.8.

193'üncü Filo Komutanlığının nüvesi 1981 yılında F-104G uçaklarını bünyesine alarak 4'üncü Ana Jet Üs Komutanlığında kurulan Şahin Kıta Komutanlığıdır. Bu birlik, F-104 filolarında görevlendirilen pilotları Harbe Hazırlık Eğitimine tabi tutarak standardizasyon sağlamak amacıyla kurulmuştur. Sonrasında Şahin Kıta Komutanlığının 20 Şubat 1987 tarihinde 193'üncü Filo Komutanlığı adıyla 9'uncu Ana Jet Üs Komutanlığı bünyesine alınmasına karar verilmiş ve 29 adet F-104G uçağıyla Balıkesir'e nakledilmiştir. Filonun asli görevi av bombardıman olarak belirlenmiş ve F-104 Tipte Harbe Hazırlık pilotlarının eğitiminden sorumlu olmaya devam edilmiştir. 1993 yılında ise filonun F-16 modernizasyonu kapsamında kapatılmasına karar verilmiştir⁴⁸.

162'nci Filo Komutanlığına (Bandırma) Ekim 1981'de F-104G uçakları tahsis edilmiştir. 1984 yılında ise bu filo Hollanda'dan alınan 18 adet RF-10G uçağıyla donatılmıştır. Bu uçaklar, 1991 yılında 9'uncu Ana Jet Üs Komutanlığına bırakılmıştır. 162'nci Filo Komutanlığı aynı yıl F-16 uçaklarına geçiş yapmıştır. 161'inci Filo Komutanlığı, 1983 yılında F-5 uçaklarının yerine F-104G Starfighter uçakları ile donatılmış, 1992 yılında ise F-16 uçakları görevi devralmıştır⁴⁹.

F-104 uçakları, 1985 yılında 181'inci Filo Komutanlığında (Diyarbakır) F-4E uçaklarının yerini almıştır. 1985-1986 yıllarında bu uçaklarla; 1986-1994 yılları arasında Kanada'dan hibe yoluyla temin edilen 50 adet CF-104D/G uçaklarıyla görev icra edilmiştir. 1985 yılında 182'nci Filo Komutanlığı (Diyarbakır) ise F-100 uçaklarının yerine CF-104 uçaklarıyla donatılmış, 1996 yılında ise F-16 uçaklarıyla modernize edilmiştir⁵⁰.

1984 yılında 141'inci Filo Komutanlığı Almanya'dan alınan F-104 uçaklarıyla modernize edilmiştir. 141'inci Filo Komutanlığının F-104 uçuşları 26 Haziran 1989 tarihinden itibaren sona erdirilmiş ve ilk 40 adet tek kişilik F-16C uçağı 1990 yılında filo envanterine girmiştir. 3 Temmuz 1989 tarihinden itibaren 142'nci Filo Komutanlığının kullandığı uçak tipi de değiştirilerek F-104G uçakları yerine F-16C/D uçaklarıyla modernize edilmiştir⁵¹. Yıllara Göre Envantere Giren F-104

48 **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri**, C V, s.202-203; Kurt, **a.g.t.**, s.107-108.

49 **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri**, C III, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara 2009, s.135, 208.

50 **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri**, C IV, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara 2009, s.155, 239; **Hava Kuvvetleri Dergisi**, "Yeniden Yapılanma Dönemi (1952-1983)", s.73; Kline, **a.g.e.**, s.375; Nikolajsen, **a.g.e.**, s.171.

51 Kostak, **a.g.e.**, s.454-455; Kurt, **a.g.t.**, s.108; **Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri**, C II, s.184, 252.

F-104 UÇAKLARININ DÜNYA HAVACILIK
TARİHİNDEKİ YERİ VE ÖNEMİ

Uçağı Miktarları Tablo-2’de; Geldiğı Ükelere Göre Envantere Giren F-104 Uçağı Miktarları ise Tablo-3’te aşağıda yer almaktadır:

Tablo 2: Yıllara Göre Envantere Giren F-104 Uçağı Miktarları⁵²

YILLAR	F-104G	TF-104G	F-104S	CF-104A	CF-104D	TOPLAM
1963	15	2				17
1964	18	2				20
1965	5					5
1968	3	1				4
1972	9	1				10
1973		1				1
1974			6			6
1975			12			12
1976			22			22
1977		2				2
1980	23	5				28
1981	26	1				27
1982	24	3				27
1983	35	11				46
1984	44	9				53
1985	43	4				47
1986	29	10		44	6	99
1987		2				2
1988	10	2				12
1989	3					3
TOPLAM	287	56	40	44	6	433

52 Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri, “F-104 Star Fighter”, s.54.

Tablo 3: Geldiği Ülkelere Göre Envantere Giren F-104 Uçağı Miktarları⁵³

ÜLKE	F-104G	TF-104G	F-104S	CF-104A	CF-104D	TOPLAM
MAP	38	4				42
ABD	3	1				4
İspanya	9	2				11
İtalya			40			40
Hollanda	43	12				55
Norveç	12	1				13
Belçika	17					17
Kanada				44	6	50
Almanya	165	36				201
TOPLAM	287	56	40	44	6	433

III.1. Best-Hit Uluslararası Hava Yarışmaları

NATO'nun 1949 yılında kuruluşundan itibaren üye ülkelerin hava kuvvetleri, ortak yarışmalar düzenleyerek birbirlerini tanıma imkânı bulmuştur. Bu türden yarışmalar özellikle Orta ve Kuzey Avrupa ülkelerindeki birlikler arasında düzenli olarak yoğun bir şekilde yürütülmüştür. Bu minvalde, 12-15 Temmuz 1971 tarihleri arasında düzenlenen Best-Hit yarışmalarına Türk timi F-100D uçaklarıyla katılmış ve 596 puanla birincilik elde etmiştir. Yarışmanın ardından 17 Temmuz 1971 tarihinde gerçekleştirilen törenle Türk timine Best-Hit kupasının yanı sıra hatıra plaketi takdim edilmiştir⁵⁴.

1971 yılında yakalanan büyük başarının ardından 1972 yılında yapılacak yarışmalar daha da önem kazanmış ve müsabakaların ön hazırlıklarına 1971 Eylül ayından itibaren başlanmıştır. Bu çerçevede birliklerin uçak durumları, uçakların bakımına yönelik faaliyetler, silah ve atış sistemleri ve modernizasyon programları incelenmiş, deneme neticeleri de dikkate alınarak 1972 müsabakalarına F-104 uçaklarıyla katılım sağlanmasına karar verilmiştir. Haziran 1972'de Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı adına 191'inci Filo Komutanlığı deklare edilerek tim kadrosu oluşturulmuştur. Bu doğrultuda yarışmalara Türk Hava Kuvvetlerinden; Hv.Pl't.Bnb. Beytullah Durmuşlar, Hv.Pl't.Bnb. Yüksel Göynüner, Hv.Pl't.Yzb.

53 **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri, "F-104 Star Fighter", s.56.**

54 **Türk Hava Kuvvetleri Dergisi**, "Türk Hava Kuvvetlerinin Kronolojik Tarihi", s.65; Kurt vd, 2020, a.g.e., s.62-64; **Hava Kuvvetleri Dergisi**, "Yeniden Yapılanma Dönemi (1952-1983)", s.65.

F-104 UÇAKLARININ DÜNYA HAVACILIK TARİHİNDEKİ YERİ VE ÖNEMİ

Güney Kayar, Hv.Plt.Yzb. Faruk Kalfa, Hv.Plt.Yzb. Kemal Yücetürk, Hv.Plt.Yzb. Erol Mısır ve Hv.Plt.Ütgm. İbrahim Çankaya katılmıştır⁵⁵ .

Yunanistan Hava Kuvvetleri, Best-Hit 1972 müsabakalarının ev sahipliğini yapmış, müsabakalar 9-22 Temmuz 1972 tarihleri arasında Larissa ve Ambelon atış sahasında icra edilmiştir. Bu yarışmalara, Türkiye F-104G, ABD F-4E ve A-7A, Yunanistan RF-5A ve İtalya G-91 uçaklarıyla katılım sağlamıştır. 13-20 Temmuz 1972 tarihleri arasında gerçekleştirilen yarışmalarda takım olarak birinciliği 714 puanla Yunanistan almış, ABD 686 puanla ikinci, Türkiye ise 671 puanla üçüncü olmuştur. Türk timinden Hv.Plt.Bnb. Beytullah Durmuşlar iki ferdi birincilik elde ederek Türkiye'yi onurlandırmıştır. Türk ekibi yurda dönüşlerinin ardından Hava Kuvvetleri Komutanı Orgeneral Muhsin Batur tarafından kabul edilmiştir. Bu kabul esnasında Orgeneral Muhsin Batur, ferdi birincilik alan Bnb. Beytullah Durmuşlar ve Yzb. Erol Mısır'ı "Atış Şerit Rozeti" ile taltif etmiştir⁵⁶ .

26 Temmuz 1973 tarihinde Istrana/İtalya Hava Üssü'nde NATO Güney Avrupa Müttefik Komutanlığı tarafından düzenlenen Best-Hit 1973 atış yarışmalarında Türk Hava Kuvvetleri timi F-5 uçaklarıyla gerçek mermilerle yarışarak 632 puanla birinci olmuştur⁵⁷. Bu yarışmalara; Hv.Plt.Yzb. Hami Yüksel, Hv.Plt.Ütgm. Ömer Şengün, Hv.Plt.Ütgm. Selahattin Şener, Hv.Plt.Ütgm. Sabri Aydoğan, Hv.Plt.Ütgm. Salih Çetinkaya ve Hv.Plt.Ütgm. Turgut Eşiz katılmıştır. Yarışmalarda ferdi şampiyonlukların iki adedini de Türk pilotlar kazanmıştır. Roket atışlarında Yzb. Hami Yüksel; Pike bombardıman atışlarında Ütgm. Selahattin Şener birinci olmuştur⁵⁸.

IV. F-104 Uçağının Katıldığı Savaşlar ve Harekâtlar

IV.1. Tayvan Boğazı Krizi'nde (1958) F-104'ün Rolü

Tayvan, Pasifik Okyanusu'nu Güney Çin Denizi'ne bağlayan Tayvan Boğazı üzerinde jeostratejik bir konuma sahiptir. Tayvan, Çin Halk Cumhuriyeti (ÇHC), Japonya ve

55 Kurt vd, 2020, a.g.e., s.64-65; **Hava Kuvvetleri Dergisi**, "Yeniden Yapılanma Dönemi (1952-1983)", s.65.

56 **Hava Kuvvetleri Dergisi**, "Yeniden Yapılanma Dönemi (1952-1983)", s.65; Kurt vd, 2020, a.g.e., s.65-66.

57 Erdoğan Akünel, "Best-Hit-73 Birincisi Türk Takımı", **Hava Kuvvetleri Dergisi**, S 249, Temmuz 1973, s.126-127; **Türk Hava Kuvvetleri Dergisi**, "Türk Hava Kuvvetlerinin Kronolojik Tarihi", s.66;

58 **Hava Kuvvetleri Dergisi**, "Yeniden Yapılanma Dönemi (1952-1983)", s.65; Kurt vd, 2020, a.g.e., s.66-67.

Filipinler'e yakın mesafede; Kore ve Vietnam'a eşit mesafede eşsiz bir yerdedir. Tayvan'ın konumu, ABD ile ÇHC'ni doğrudan doğruya karşı karşıya getirmektedir. Ayrıca, petrol rezervleriyle balıkçılık yönünden oldukça zengin olan bu bölgeye ABD ilgi göstermektedir. Tayvan'ın ABD tarafından desteklenmesi ve bağımsızlığının teminatı olması, ÇHC'nin "Tek Çin" politikasını uygulamasına engel olmaktadır. Dünyanın en kuvvetli 20 ekonomisine sahip ülkeler arasında gösterilen Tayvan'ın, ÇHC'ne bağlı olarak kabul edilmesine rağmen ticari ilişkilerde doğrudan muhatap alınması, bu sorunu küresel bir hâle getirmiştir. ABD ve Japonya, yükselmesini sürdüren güçlü bir ÇHC'ni tehdit olarak görmekte ve Tayvan ile ÇHC arasındaki ilişkileri dengelemeye çalışmaktadır⁵⁹.

1949 yılında ÇHC Mao Tse-Tung liderliğinde kurulmuştur. Tayvan ise 1912 yılında kurulan Çin Cumhuriyeti adıyla Çang Kay-Şek liderliğinde devam etmiştir. ÇHC ve Tayvan yönetimleri arasında bir uzlaşma elde edilmeden 1950 yılında başlayan Kore Savaşı Tayvan sorununu derinden etkilemiştir. 25 Haziran 1950 tarihinde ÇHC'nin Kuzey Kore'nin yanında savaşa katılmasıyla, ABD'nin Tayvan'a ilişkin izlediği politika belirginleşmiş ve bunun üzerine Truman 1951 yılında Tayvan'a 29 milyon dolar askerî yardım yapmıştır⁶⁰.

Eylül 1954'te ÇHC, 2,5 milyon askeri Fujian mevkiine konuşlandırmış ve Tayvan'ın kontrolü altındaki Kuemoy, Matsu ve Dachen adalarını bombalamaya başlamıştır. Tayvan'ın işgal edilmesine yönelik saldırılar üzerine ABD Başkanı Dwight D. Eisenhower Aralık 1954'te Tayvan ile "Karşılıklı Savunma Antlaşması"nı imzalamış ve 31 Ocak 1955 tarihinde ise bu sorunu Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi'nin gündemine taşımıştır. Böylelikle ABD, Tayvan'ın askerî açıdan güvenliğini sağlayacağını ilan etmiştir. Ardından ABD'nin nükleer silah kullanmakla tehdit ettiği ÇHC, 1 Mayıs 1955 tarihli Bandung Konferansı neticesinde saldırılarını durdurmuş ve Birinci Tayvan Boğazı Krizi sona ermiştir⁶¹.

İkinci Tayvan Boğazı Krizi kapsamında, 23 Ağustos 1958 tarihinde ÇHC lideri Mao, kültür devrimini ileri taşımak maksadıyla, "İleriye Büyük Hamle" projesi

59 İshak Turan, "ABD-Çin İlişkileri Bağlamında Tayvan Sorunu", **Düzce Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, S 1, 2016, s.80-81.

60 Lowell Dittmer, **Tayvan ve Çin: Uyumsuz Kucaklaşma**, University of California Presss, California 2017, s.1; Oral Sander, **Siyasi Tarih 1918-1994**, İmge Kitabevi, Ankara 2012, s.273-274.

61 Barış Adıbelli, **Çin Dış Politikasında Tayvan Sorunu**, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul 2006, s.72-73.

çerçevesinde Tayvan’a tekrar saldırı başlatmıştır⁶². ÇHC, F-104’lerin operasyonel hazırlığını tamamlamış, 200 adet MIG-15 ve MIG-17 uçağını anakarada yer alan meydanlara konuşlandırmıştır. Ardından Quemoy ve Matsu’daki tartışmalı adalarda yoğun bir topçu harekâtı başlatmıştır. Bunun üzerine Tayvan’a ait F-104’ler hava savunma rolünde kalkış yaparak bölgede uçuş icra etmiş ve iki ülke arasındaki gerginlik yükselmiştir⁶³.

Eylül 1958’de Tayvan F-104 uçaklarını alarm durumuna geçirmiştir. Bu uçaklar üslerinde 24 saat gündüz/gece yerde bekleyerek alarm reaksiyon görevi ve kalkış emriyle birlikte bölgede hava savunma ve devriye görevleri icra ederek üstün performans göstermiştir. F-104’ler, av-bombardıman ve refakat görevleri kapsamında bölgedeki hedeflere çok sayıda sorti yaparak verilen görevleri başarılı bir şekilde yerine getirmiş ve hedefleri imha etmiştir. Bunun yanı sıra F-104’ler, Tayvan’dan kalkışla ÇHC anakarasına kadar 2 Mach hızla çok sayıda sorti yaparak hava üstünlüğünü ele geçirmiştir. F-104’ler, harekât alanında icra ettiği bu görevlerle hayati rol oynamış, düşmana gözdağı vererek caydırıcılık sağlamış ve bu krizin gidişatını değiştirmiştir. Bu uçaklar sayesinde ÇHC Tayvan’ı işgal edememiştir. 6 Ekim’de ateşkes kararı verilmesinin ardından Pasifik Hava Kuvvetleri Başkomutanı General Laurence Kuter, “F-104’lerin Tayvan Boğazı’nda gerçekleştirdiği uçuşların olağanüstü etkiler bıraktığını” belirtmiştir⁶⁴. Ayrıca herhangi bir F-104 kaybı yaşanmamıştır.

44 gün süren ve yaklaşık 1.000 askerin öldüğü bu çatışma neticesinde SSCB, ÇHC’ne uyguladığı baskıyı daha da şiddetlendirmiş ve akabinde bu kriz sona ermiştir. ABD ise bu krizi derinleştirmemiştir. Tayvan’ın mevcut statükosu korunmasına rağmen ABD ile ÇHC arasındaki güvenlik ikilemi ise devam etmiştir⁶⁵.

IV.2. Berlin Krizi’nde (1961) F-104’ün Rolü

İkinci Dünya Savaşı sonrasında Almanya gibi Berlin de işgal altında kalarak dört bölgeye ayrılmıştır. Böylece bu şehir SSCB’nin işgal alanı dâhilinde kalmıştır. 1948

62 Chen Jian, **Mao’s China and the Cold War**, University of North Carolina Press, Kuzey Karolina 2001, s.165.

63 Howard C. Johnson, Lan A. O’Connor, **Kore ve Vietnam’da Bir ABD Savaş Pilotunun Anıları**, McFarland Co., Jefferson 2007, s.151. Davies, **a.g.e.**, s.22; Bowman, **a.g.e.**, s.44.

64 Davies, **a.g.e.**, s.22-25.

65 Jian, **a.g.e.**, s.166-167.

yılında gerçekleşen Berlin Buhranı, Soğuk Savaş döneminde SSCB'nin Batılıları Berlin'den çıkarmak istemesi üzerine yaşanan bir olaydır⁶⁶.

SSCB, Batı Almanya ile Batı Berlin arasındaki ulaşımı kısıtlamış, Batı Berlin'in elektriğini kesmiş ve akabinde ulaşımı tümüyle durdurmuştur. Bunun üzerine ABD, Batı Berlin'de yaşayan yaklaşık 2 milyon insanın ihtiyaçlarını karşılamak maksadıyla, "Hava Köprüsü" oluşturarak günlük 3-4 bin ton malzeme taşımıştır⁶⁷. Sonrasında 1949 yılında ABD, Fransa ve İngiltere Almanya'daki işgal alanlarını birleştirmiş ve neticesinde Batı Almanya veya diğer adıyla Federal Alman Cumhuriyeti kurulmuştur. SSCB, buna karşılık Demokratik Alman Cumhuriyeti'ni kurmuştur. Ayrıca Berlin ikiye bölünmüştür⁶⁸.

SSCB, 27 Kasım 1958 tarihinde Batı Berlin'de işgal devleti olarak sorumlulukları olan ABD, İngiltere ve Fransa'ya Doğu Almanya'nın güvenliğini ihlal ettikleri gerekçesiyle bir nota vermiştir. SSCB bu notayla, Batılı ülkelerin altı ay içinde askerlerini Batı Berlin'den çekmelerini istemiştir. SSCB, bunun yapılmaması hâlinde, Doğu Berlin üzerindeki tüm yetki ve sorumluluklarını Doğu Alman Hükûmeti'ne devredeceğini ve bunun sonucu olarak işgal eden ülkelerin Doğu Almanya'yı tanımak zorunda kalacağını belirtmiştir. Ayrıca bu notada Berlin şehrinin Birleşmiş Milletler'in gözetimi altında "Serbest Şehir" olması gerektiği ifade edilmiştir⁶⁹.

NATO, bu notayı 31 Aralık 1958 tarihinde cevaplamış ve SSCB ile müzakere masasına oturulmayacağını bildirmiştir. Ardından ülkeler arasında görüşmeler başlamıştır. Ülkelerin dışişleri bakanları düzeyinde ilki 11 Mayıs-20 Haziran 1959, ikincisi 13 Temmuz-15 Ağustos 1959 tarihleri arasında Cenevre'de gerçekleştirilen görüşmelerden sonuç çıkmamıştır. SSCB lideri Nikita Hruşov, 15-27 Eylül 1959 tarihleri arasında ABD'ye bir ziyaret gerçekleştirmiştir. Bu ziyaret Sovyet-Amerikan ilişkilerine bir yumuşama getirmiştir⁷⁰.

66 İsmail Soysal, **Soğuk Savaş Dönemi ve Türkiye, Olaylar Kronolojisi (1945-1975)**, İsis Yayınları, İstanbul 1997, s.62; Ali Halil, **Atatürkçü Dış Politika ve NATO ve Türkiye**, Gerçek Yayınevi, İstanbul 1968, s.110.

67 John Morris Roberts, **Yirminci Yüzyıl Tarihi**, Çev. Sinem Gül, Dost Kitabevi Yayınları, Ankara 2003, s.416.

68 Fahir Armaoğlu, **20. Yüzyıl Siyasi Tarihi, 1914-1995**, 26. Baskı, Kronik Kitap, İstanbul 2019, s.340.

69 Jack M. Schick, **The Berlin Crisis, 1958-1962**, University of Pennsylvania Press, Philadelphia ABD, s.12-17.

70 Schick, **a.g.e.**, s.98-104; Armaoğlu, 2019, **a.g.e.**, s.453-455.

Adana'daki İncirlik Üssü'nden kalkan ABD'ye ait bir U-2 casus uçağı, Pakistan üzerinden katetiktikten sonra SSCB hava sahasında uçarken, 1 Mayıs 1960 tarihinde SSCB tarafından düşürülmüştür. Bu olay, ABD ile SSCB arasında yeniden krize neden olmuştur. 16 Mayıs 1960 tarihinde Paris'te ABD, SSCB, İngiltere ve Fransa Başkanlarının katılım sağladığı bir zirve yapılmıştır. Bu zirvede U-2 olayı gündeme gelmiş, SSCB lideri Hruşov toplantıyı terk ederek Paris'ten ayrılmıştır. Böylece ABD ile SSCB arasındaki ilişkiler iyice gerginleşmiştir⁷¹.

SSCB lideri Nikita Hruşov'un ABD'nin nükleer silahlarının Batı Almanya'da konuşlanmasına sert tepki göstermesi ve Doğu Almanya'nın itibarını artırma girişimleri krizi daha da derinleştirmiştir. Bu kriz, dünya ülkeleri arasındaki gerilimi artırırken, ABD Başkanı Dwight D. Eisenhower'ın NATO'daki müttefiklerini hareketlendirmesiyle birlikte uluslararası arenada olağanüstü bir çekişmeye dönüşmüştür. Alman Şansölyesi Konrad Adenauer, Eisenhower'a güçlü destek verirken, İngiltere ise isteksiz bir şekilde krize dâhil olmuştur. Askerî bir çatışma yaşanmamasına rağmen siyasi manevralar ve diplomatik adımlar krizi çözme yolunda yoğunlukla devam etmiştir. Sonuç olarak, Berlin'deki statükonun sürmesi ve Hruşov ile Eisenhower'ın bir yumuşama sürecine girmesi sağlanmıştır. Fakat Berlin sorunu tümüyle çözülememiş ve 1961 yılında Berlin Duvarı'nın inşa edilmesi sonucunda büyük bir krize dönüşmüştür⁷².

Başkan John F. Kennedy, 1961 Berlin Krizi esnasında, SSCB'nin Müttefiklerin Berlin'e erişimini durdurma hamlesine karşılık, ABD 30 Ağustos 1961 tarihinde Ulusal Muhafız ve yedeklerden oluşan toplam 148.000 personeli görev başına çağırıştır. Bunlar; ABD Hava Kuvvetlerinin askerî yedek gücü olan Hava Ulusal Muhafızları'ndan 21.067 personel, 18 adet av filosu, altı adet nakliye filosu, dört adet keşif filosu ile bir adet taktik kontrol grubundan oluşturulmuştur. ABD, 1 Kasım 1961 tarihinde Hava Ulusal Muhafızları'ndan oluşan üç adet av-önleme filosunu daha seferber etmiştir. Bu kapsamda, sekiz adet taktik av birliği "Stair Step Operasyonu" kapsamında 216 adet uçakla Avrupa'ya uçmuştur. Kısa menzile sahip olmaları sebebiyle, Kasım ayının sonlarında 60 adet F-104 uçağı Avrupa'ya hava yolu vasıtasıyla nakledilmiştir⁷³.

71 Armaoğlu, 2019, **a.g.e.**, s.455-459; Schick, **a.g.e.**, s.111-117.

72 Herbert L. Peacock, A **History of Modern Europe: 1789-1981**, Heinemann Educational, Oxford 1982, s.396-397; Cem Karadeli, "Stalin ve Kruşçov Dönemlerinde Doğu Avrupa'da Sovyetler ve Krizler", **Ufuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, S 15, 2019, s.248.

73 Davies, **a.g.e.**, s.29.

F-104'ler, bu krizin başından itibaren üslerinde 24 saat gündüz/gece yerde bekleyerek alarm reaksiyon görevi ve kalkış emriyle birlikte kriz bölgesinde hava savunma, devriye ve refakat görevleri icra ederek üstün performans göstermiştir. F-104'ler, av-bombardıman görevleri kapsamında havadan yere taarruzlar gerçekleştirerek belirlenen hedefleri başarılı bir şekilde imha etmiştir. Bu uçaklar, harekât alanında yapılan hava muharebesi ve av-önleme görevlerinde de hava-hava mühimmatlarını etkili bir şekilde kullanarak ciddi başarılar kazanmıştır. F-104'lerin gösterdiği üstün performansı ve bölgedeki varlığı caydırıcılık sağlamıştır. Bu kriz 1962'nin yazında sona ermiş ve Hava Ulusal Muhafızları ABD'ye dönmüştür. ABD Hava Savunma Komutanlığı, krizlerde gösterdiği performans sayesinde F-104'lerin bir kısmını ertesi yıl tekrar aktif hizmete geri çağırmıştır⁷⁴.

IV.3. Vietnam Savaşı'nda (1965-1967) F-104'ün Rolü

Vietnam Savaşı, bir tarafta Kuzey Vietnam, SSCB ve ÇHC ile diğer tarafta ABD ve Güney Vietnam arasında geçen savaştır.⁷⁵ Japonya'nın İkinci Dünya Savaşı'nın ardından teslim olması sonrasında 1945 yılında Ho Şi Minh, Kuzey Vietnam'da bir Cumhuriyet yönetimi kurmuştur.⁷⁶ İlerleyen süreçte Fransa, Vietnam'ı kışkırtarak küresel çapta bir savaşa dâhil etmek ve Laos'tan gelen ikmal yollarına saldırarak onları zayıflatmak amacıyla, Kasım 1953'te paraşütçü birliklerini; Vietnam'ın Laos sınırına yakın bölgesinde yer alan dağlık Dien Bien Phu Vadisi'ne indirmiştir. Fransa, yine bu vadide bulunan kalelerine 15.000 asker getirmiştir. Bu işgal üzerine Ho Şi Minh taraftarları ile Fransızlar arasında çatışmalar meydana gelmiş ve 1954 yılına gelindiğinde Dien Bien Phu geri alınarak Fransa'nın Vietnam'ı terk etmesi sağlanmıştır⁷⁷.

26 Nisan-20 Temmuz 1954 tarihleri arasında toplam 14 ülkenin katılımıyla yapılan Cenevre Konferansı sonucunda Vietnam iki bölgeye ayrılmıştır⁷⁸. Kuzey'de SSCB

⁷⁴ Armaoğlu, 2019, a.g.e., s.451-457.

⁷⁵ Armaoğlu, 2019, a.g.e., s.512.

⁷⁶ Robert D. Schulzinger, **A Time for War The United States and Vietnam, 1941-1975**, Oxford University Press, Oxford 1997, s.19.

⁷⁷ Jonathan Neale, **Amerikan Savaşı Vietnam 1960-1975**, çev. Doğan Tarkan, Metis Yayınevi, İstanbul 2004, s.105; Emre Özübek, **Türk Basınında Vietnam Savaşı Tartışmaları (1960-1975)**, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Karabük Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Karabük 2018, s.13.

⁷⁸ Nusret Özselçuk, **Ana Hatlarıyla Vietnam Savaşları ve Alınan Dersler**, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara 1979, s.30; Armaoğlu, 2019, a.g.e., s.350, 473, 513.

ve ÇHC'nin desteklediği; Güney'de ise ABD ve İngiltere'nin desteklediği birer devlet kurulmuştur⁷⁹. Türkiye, Vietnam'ı tanıyan ülkelerden biri olmuştur⁸⁰. 1955 yılında Güney Vietnam'da De Bao Dai'nin iktidardan düşmesi ile yerine devlet başkanlığına Ngo Dinh Diem getirilmiştir⁸¹. Eylül 1958'de Kaliforniya'daki Hava Üssü F-104C'lerle donatılan ilk birlik olmuştur⁸². Bu uçaklar, "Rolling Thunder Operasyonları"nda hava muharebesi rolünde başarılı görevler gerçekleştirmiştir.

1960 yılında Güney Vietnam Hükûmeti'ne karşı olan grupları birleştiren Vietnam Ulusal Kurtuluş Cephesi kurulmuştur. Bu örgütün maksadı, Güney Vietnam'ı Kuzey Vietnam'a katmak, toprak reformunu gerçekleştirmek ve ABD'yi bu bölgeden uzaklaştırmak olarak belirlenmiştir. 1961 yılında iktidara gelen ABD Başkanı John F. Kennedy Hükûmeti Vietnam'a müdahale edilmesine yönelik politika yürütmüştür. Bu çerçevede ABD, Güney Vietnam'a desteğini göstermek ve Vietnam Ulusal Kurtuluş Cephesi'nin ayaklanmasını bastırmak maksadıyla, çok sayıda ABD birliğinin Güney Vietnam'a yerleştirilmesini kararlaştırmıştır⁸³.

Güney Vietnam'da 1 Kasım 1963 tarihinde yaşanan askerî darbe Diem'in öldürülmesi ile sonuçlanmıştır. 22 Kasım 1963 tarihinde ise John F. Kennedy suikast neticesinde öldürülmüş⁸⁴, yerine yardımcısı Lyndon B. Johnson ABD Başkanı olmuştur. İlerleyen süreçte Başkan Johnson, Kuzey Vietnam'a ait devriye gezen botların ABD destroyetine ateş ettiğini gerekçe göstererek Kuzey Vietnam'ın bombalanması emrini vermiştir⁸⁵.

19 Nisan 1965 tarihinde F-104'ler, Vietnam Halk Hava Kuvvetlerine ait MIG-17 ve MIG-21'ler karşısında ABD'nin av-bombardıman uçakları F-105 Thunderchief'lere koruma sağlamak amacıyla Da Nang Hava Üssü'ne intikal etmiştir. Ayrıca F-104'ler

79 Fahir Armaoğlu, **20. Yüzyıl Siyasi Tarihi 1914-1995**, Alkım Yayınevi, İstanbul 1999, s.674.

80 **Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Dışişleri Bakanlığı Türk Diplomatik Arşivi**, F: 525, K: 38560, G: 155840, S. 39, (06.02.1950).

81 **Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Dışişleri Bakanlığı Türk Diplomatik Arşivi**, F: 583, K: 44796, G: 215996, S. 11, (11.03.1955).

82 Bowman, **a.g.e.**, s.49.

83 Jussi Hanhimäki, Odd Arne Westad, **The Cold War A History in Documents and Eyewitness Accounts**, Oxford University Press, Oxford 2013, s.215; Schulzinger, **a.g.e.**, s.97.

84 **Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA)**, F: 30,18,1,2, K: 174, G: 57, S: 15, (25.11.1963); Armaoğlu, 2019, **a.g.e.**, s.473.

85 **Ana Britannica Ansiklopedisi**, C 31, Hürriyet Yayınları, İstanbul 1994, s.229; Armaoğlu, 2019, **a.g.e.**, s.514.

Kuzey Vietnam üzerinde görev uçuşu yapan EC-121D havadan erken ihbar uçağına destek vermek üzere konuşlandırılmıştır⁸⁶. F-104'ler devriye uçağı rolünde uçarken MIG uçaklarını caydırma görevinde başarılı olmuşlar, refakat rolünde üst seviyede performans göstererek himaye ettikleri uçakların güvenliğini sağlamada hayati rol oynamışlardır. F-104'ler, MIG'lerle bölgede hava muharebelerine girmiş, bu görevlerde en üst seviyede performans göstererek kendisini kanıtlamıştır⁸⁷.

ABD tarafından, F-104 filoları iki değişik zaman aralığında Vietnam'da konuşlandırılmıştır. İlki 1965 yılının Nisan-Kasım ayları arasındadır. Bu periyotta F-104'ler, toplam 2.937 sorti uçuş gerçekleştirmiştir. F-104'lerden ikisi yerden açılan uçaksavar ateşiyle, biri MIG-29 tarafından makineli top ateşiyle düşürülmüştür. İki adet F-104 ise havada çarpışma nedeniyle kaybedilmiştir. F-104'ler, Haziran 1966 ile Temmuz 1967 tarihleri arasında tekrar konuşlandırıldığı süre zarfında 2.269 sorti görev uçuşu yapmıştır. Bu uçuşlarda, iki adet uçak uçaksavar ateşiyle, üç adet uçak karadan havaya atılan uçaksavar füzesiyle ve dört adet uçak motor arızasıyla olmak üzere toplam dokuz adet uçak kaybedilmiştir. Her iki konuşlanmada toplam 5.206 sorti uçulmuş, toplam 14 adet uçak kaybedilmiştir⁸⁸. Temmuz 1967'de F-104 filoları F-4 Phantom-II'lere geçmiştir. Bu uçaklar Hava Ulusal Muhafızları'na devredilmiştir⁸⁹. 1968 yılının Mayıs ayında Fransa'da ABD ile Kuzey Vietnam arasında barış görüşmeleri başlamış ve ABD tarafı 31 Ekim 1968 tarihinde yapılan bombardımanı durdurmuştur⁹⁰.

F-104'lere verilen hava muharebesi, av-bombardıman, av-önleme, hava savunma, devriye ve refakat gibi görevler başarılı bir şekilde yerine getirilmiş ve çok az sayıda uçak kaybı yaşanmıştır. F-104'ler, üslerinde 24 saat gündüz/gece yerde bekleyerek alarm reaksiyon görevi ve kalkış emriyle birlikte harekât bölgesinde hava

86 Davies, a.g.e., s.41.

87 Warren Thompson, "Vietnam'daki Starfighter", *International Air Power Review*, C 12, AirTime Publishing, Connecticut 2004, s.155.

88 Chris Hobson, **Vietnam Hava Kayıpları: USAF, Donanma ve Deniz Piyadeleri Sabit Kanatlı Uçaklarının Güneydoğu Asya'daki Kayıpları 1961-1973**, Midland Yayıncılık, Minnesota 2001, s.255-256; Philip E. Smith, Herz Peggy, **Karanlığa Yolculuk: Vietnam Savaşı Sırasında Kızıl Çin'in İçinde Sıkışmış Bir Amerikan Savaş Esirinin Yedi Yılı'nın Sürükleyici Hikayesi**, Pocket Books, New York 1992, s.29-35; Dave Windle, Martin Bowman, **Uçuş Profilleri, Lockheed F-104 Starfighter, İnterseptör/Saldırı/Keşif Savaş Uçağı**, Pen & Sword Aviation, Büyük Britanya 2011, s.38-39.

89 Hobson, a.g.e., s.255; Bowman, a.g.e., s.56; **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri, "F-104 Star Fighter"**, s.28.

90 Armaoğlu, 2019, a.g.e., s.516.

savunma, devriye ve refakat görevleri icra ederek üstün performans göstermiştir. Bu uçaklar tarafından, av-bombardıman görevleri kapsamında havadan yere taarruzlar gerçekleştirilerek belirlenen hedefler başarılı bir şekilde imha edilmiştir. F-104'ler, harekât alanında yapılan hava muharebesi ve av-önleme görevlerinde ise çok sayıda uçağı düşürmüş ve caydırıcılık sağlamıştır.

IV.4. Hindistan-Pakistan Savaşı'nda (1965) F-104'ün Rolü

Keşmir, Güney Asya'da ÇHC, Hindistan ve Pakistan arasında stratejik önemi haiz bir bölgede bulunmaktadır. Pakistan ile ÇHC'ni birbirine bağlayan stratejik Karakum Geçidi Keşmir'den geçerek ÇHC ile Pakistan arasında köprü oluşturmaktadır. Hindistan'ı ise Orta Asya, Hazar Denizi ve Avrupa'ya bağlama bakımından önemli bir geçit durumundadır. Bunun yanı sıra su ve enerji kaynakları yönünden, Hindistan ve Pakistan için hayati önemde iken, küresel güçler bakımından da stratejik önemi vardır⁹¹.

1947 yılında İngiltere Hindistan'dan çekilirken, Hindistan ve Pakistan adlarında iki ülke ortaya çıkmıştır. İngiltere, Keşmir'i Hindistan ya da Pakistan devletlerinden birine katılmasını veya bağımsızlığını tercih etmesi konusunda serbest bırakmıştır⁹². Keşmir, iki devletten birisine katılmaması hâlinde bağımsızlık kazanacaktı. Bağımsızlığını devam ettirmek isteyen Keşmir'in Racası⁹³ Hari Singh, 13 Ağustos 1947 tarihinde Hindistan ve Pakistan'la görüşerek mevcut durumun devam etmesini talep etmiş, Pakistan kabul ederken Hindistan kabul etmemiştir⁹⁴. Hindistan Genel Valisi Lord Louis Mountbatten, Keşmir ziyaretinde Mihraceye⁹⁵ Hindistan'a katılmaları hâlinde destek sağlayacakları konusunda teminat vermesi üzerine mevcut durum Hindistan lehine değişmiştir⁹⁶.

91 İskender Karakaya, Mohammad İshak Nazarı, "Hindistan-Pakistan Çatışmasında Keşmir Sorunu", *International Journal of Social Sciences*, C VII, S 3, 2023, s.10.

92 Sayıd Athar Abbas Rızvı, "Keşmir", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, C 25, Ankara 2002, s.326.

93 Hindistan'da imparator, kral, büyük toprak sahibi prens gibi kişilerin kullandığı ünvan.

94 Halil Toker, "Cunagard ve Haydarabad Bağlamında Keşmir'in Hindistan'a İlhakı Üzerine Bir Değerlendirme", *Keşmir Dosyası*, Yay. Haz., Halil Toker, TATAV Yayınları, İstanbul 2003, s.85.

95 Hindistan'da Racadan daha büyük hükümdarların kullandığı ünvan.

96 Yılmaz Altuğ, *Başlangıcından Günümüze Keşmir Meselesi*, İrfan Yayınevi, 2002, s.16-17.

Mihrace, 15 Ağustos 1947 tarihinde Pakistan’la yaptığı hareketsizlik anlaşmasına rağmen Doğu Pencap’taki silahlı Hinduların ve Sihlerin Keşmir’e gelmesinin önünü açmıştır. Silahlı grupların artması neticesinde, Keşmir’deki Müslümanlara karşı şiddet olayları artmıştır⁹⁷. Bu gelişmeler üzerine Mirpur ve Punc bölgelerindeki Müslümanlar Mihrace’ye karşı ayaklanma çıkarmışlar, ardından Mihrace 26 Ekim 1947 tarihinde Hindistan ile katılım anlaşması imzalamıştır. Hemen ardından Hindistan birlikleri Srinagar’a girmiş, çatışmalar Pakistan topraklarına yayılmıştır⁹⁸.

Sonrasında Hindistan, Keşmirlilerin plebisit hakkını, Birleşmiş Milletler devreye girmesine karşın uygulamamıştır. Hindistan’ın meşru bir otorite oluşturmak amacıyla giriştiği baskı ve şiddet eylemleri, Pakistan’ı ve Keşmirli Müslümanları Hindistan’la mücadele etmeye yöneltmiştir. Pakistan-Hindistan arasında kısa sürede yayılan çatışma, Birleşmiş Milletler’in himayesinde 1949 yılında ateşkes yapılarak nihayetlense de Keşmir sorununun ilerleyen süreçte de devam etmesine sebep olmuştur⁹⁹. 1957 yılında Hindistan SSCB’nin desteğiyle Keşmir’i topraklarına kattığını duyurmuştur¹⁰⁰.

1960’lı yıllara gelindiğinde çatışmalar yeniden başlamıştır. 1962 yılında Hindistan ile ÇHC arasında vuku bulan çatışma, Hindistan’ın yenilmesiyle sonuçlanmış; böylece ÇHC, Aksai Çin bölgesini sahiplenmiştir. Diğer taraftan 1963 yılında Pakistan’ın, kontrolü altındaki bir kısım Kuzey Keşmir toprağını ÇHC’nin kontrolüne bırakması meseleye başka bir boyut katmıştır. 1965 yılının Ağustos ayında Keşmir’de bulunan ve Hindistan’ın yönetimi altındaki bölgeye (Kutch) Pakistan askerlerinin geçmesi üzerine Pakistan ve Hindistan arasında ikinci defa büyük bir çatışma ortaya çıkmıştır¹⁰¹.

97 Pakistan Sefareti Basın Ataşeliği, **Keşmir Meselesi**, La Turquie Modern Basımevi, İstanbul 1952, s.14.

98 Rifat Uçarol, **Siyasi Tarih (1789-1994)**, Dördüncü Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul 1995, s.682; Selcen Erdal, “Çözumsuzlüğün Adı: Birleşmiş Milletler’e Rağmen Keşmir”, **Public and Private International Law Bulletin**, C 38, S 1, 2018, s.89; Armaoğlu, 2019, a.g.e., s.503.

99 Azmi Özcan, “Dünden Bugüne Keşmir ve Keşmir Meselesi”, **Keşmir Dosyası**, Yay. Haz., Halil Toker, TATAV Yayınları, İstanbul 2003, s.32-33; Onur Yıldız, “Birleşmiş Milletler’in Keşmir Sorununa Müdahalesi: Realizm/Liberalizm Tartışması”, **Oğuzhan Sosyal Bilimler Dergisi**, C I, S 1, 2019, s.5.

100 Mustafa Dinçer, “Keşmir: Himalaya Eteklerinde Bağımsızlık Mücadelesi”, **Dünya Çatışma Bölgeleri**, ed. Kemal İnät, Burhanettin Duran, Muhittin Ataman, Nobel Akademik Yayıncılık, İstanbul 2017, s.663; Cengiz Topel Mermer, “Hindistan ve Pakistan İçin Tarihi Kıskaç: Keşmir Sorunu”, **Stratejik Rapor**, No: 75, 2020, s.9.

101 **BCA**, F: 30,1,0,0, K: 23, G: 131, S: 12, (03.09.1965). Bk. Ek-1; **BCA**, F: 30,1,0,0, K: 64, G: 396, S: 10, (06.09.1965); Armaoğlu, 2019, a.g.e., s.505.

F-104 UÇAKLARININ DÜNYA HAVACILIK TARİHİNDEKİ YERİ VE ÖNEMİ

1965 yılında yaşanan bu savaşta Pakistan Hava Kuvvetleri F-104'leri çeşitli rollerde konuşlandırmıştır. Bunlar; hava muharebesi, hava savunma ve keşif görevleridir. F-104'lerin hava muharebesinde ilk zaferi; 6 Eylül 1965 tarihinde Pakistan Hava Kuvvetlerinden Pilot Teğmen Aftab Alam Khan, Hindistan Hava Kuvvetlerine ait bir adet Dassault Mystere-IV uçağını bir AIM-9B Sidewinder füzesi ile düşürmüş, diğerini ise 20 mm.lik M-61 Vulcan topuyla hasara uğratmıştır. F-104'ler, 1965 savaşında 204 saat gündüz uçuşu ve 42 saat gece uçuşu olmak üzere toplam 246 saat uçuş gerçekleştirmiştir. Bu savaşta Pakistan Hava Kuvvetleri bir adet F-104 kaybetmiş, buna karşılık iki adet uçak düşürmüştür¹⁰². 4 Ocak 1966 tarihinde Taşkent'te görüşen Pakistan ve Hindistan tarafları aralarında ateşkes sağlamış ve her iki taraf 5 Ağustos 1965 tarihindeki mevkiilerine geri dönüş yapmayı kabul etmiştir¹⁰³.

IV.5. Hindistan-Pakistan Savaşı'nda (1971) F-104'ün Rolü

1971 yılı itibarıyla, Hindistan-Pakistan arasında Keşmir'le doğrudan bağlantılı olmayan bir savaş yaşanmıştır. Bu savaşa Doğu Pakistan'da meydana gelen büyük çaplı Hindu göçü sebep olmuştur. 1971 yılında yapılan seçimlerin sonrasında Doğu Pakistan'da yaşayan Bengallilerin bağımsız bir “Bangladeş” isteğine Pakistan tarafı kuvvet kullanarak yanıt vermiştir. Böylelikle zamanla iç savaşa dönen bu süreç neticesinde, Hindistan'a kitlesel bir şekilde göç akını olması bu devleti de savaşa dâhil etmiştir¹⁰⁴.

1971 yılında Pakistan Hava Kuvvetlerinin envanterinde F-104A/B'ler bulunmaktadır. Bu uçaklar hava-hava ve kara taarruzu rollerinde kullanılmak üzere konuşlandırılmıştır. Hindistan Hava Kuvvetlerinde ise MIG-21'ler yer almaktadır. Pakistan Hava Kuvvetlerine ait F-104'ler Kara Taarruzu rolünde Hindistan'ın radar istasyonlarına yapılan saldırılarda kullanılmıştır. Hava muharebelerinde ise MIG-21'ler F-104'lere üstünlük sağlamıştır. MIG-21'lerle yapılan hava muharebelerinde Pakistan Hava Kuvvetlerine ait toplam dört adet F-104A kaybedilmiştir. F-104'ler ise Hindistan Hava Kuvvetlerine ait bir adet Folland Gnat'ı düşürmüştür¹⁰⁵.

102 Davies, a.g.e., s.77; **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri, “F-104 Star Fighter”**, s.29.

103 Fahir Armaoğlu, **20. Yüzyıl Siyasi Tarihi 1914-1995**, 14. Baskı, Alkım Yayınevi, İstanbul 2007, s.663; Melih Duman, “1965 Pakistan-Hindistan Savaşı Ekseninde Keşmir Olayları ve Türkiye'nin Dış Politikası”, **History Studies Dergisi**, C XI, S 5, Ekim 2019, s.1512.

104 Nur Zeynep Balaban, Yusuf Sayın, “Keşmir Krizinde İran'ın Yaklaşımı”, **İslam Medeniyeti Dergisi**, C VIII, S 50, 2022, s.32; Karakaya, Nazarı, a.g.m., s.17; Altuğ, a.g.m., s.91; Armaoğlu, 2019, a.g.e., s.507.

105 Davies, a.g.e., s.85-87; **Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri, “F-104 Star Fighter”**, s.29.

Bu savaşta, Pakistan yenilmiş ve neticesinde 16 Aralık 1971 tarihinde Bangladeş, Pakistan'dan bağımsızlığını ilan etmiştir. Savaşın ardından Hindistan Başbakanı Bayan Gandhi, 17-19 Mart 1972 tarihleri arasında Dakka'yı ziyaret etmiş, ziyarette Hindistan-Bangladeş Dostluk ve İş Birliği anlaşması imzalanmıştır¹⁰⁶.

IV.6. Kıbrıs Hava Harekâtı'nda (1964) F-104'ün Rolü

Kıbrıs'ta 1963 yılında başlayan Türklere yönelik terör ve şiddet olayları, 1964 yılı Ağustos ayına gelindiğinde aralıksız devam ediyordu. Yunanistan Başbakanı Papandreu, Rumlar'a destek vermek için ağır silahlı ve tam teçhizatlı 950 subay ve dokuz bin askeri Kıbrıs Adası'na çıkartmıştır. Makarios'un yönetiminde Rum Bakanlar Kurulu'nun oy birliği ile aldığı kararın ardından, 5 Ağustos 1964 tarihinde Mansura ve Erenköy'e saldırılar başlamıştır¹⁰⁷.

Kıbrıs'ta bulunan Birleşmiş Milletler Barış Gücü yaşanan olayları önleyememiştir. Barış Gücü, 7 Ağustos 1964 tarihinde Türk mevzilerinin düşmeye başlamasını ve yapılan saldırıları sadece protesto etmiştir¹⁰⁸. Ardından Türkiye, Erenköy'deki Türklerle uzun zamandan beri irtibat kurulamaması üzerine Ada'ya bir hava harekâtı düzenlenmesi için harekete geçmiştir. Türkiye, önce NATO ve Birleşmiş Milletler ile temasa geçmiş ve akabinde 7 Ağustos 1964 tarihinde savaş uçakları tarafından Kıbrıs üzerinde bir ihtar uçuşu yapılmasını kararlaştırmıştır¹⁰⁹.

Genelkurmay Başkanlığı tarafından, 7 Ağustos 1964 tarihinde Hava Kuvvetleri Komutanlığına Kıbrıs üzerinde keşif uçuşu gerçekleştirilmesi için yazılı emir gönderilmiştir. 8 Ağustos 1964 tarihinde ise Türk Hava Kuvvetleri teyakkuz durumunu artırmış, muhtemel saldırılara karşı bazı tedbirleri yürürlüğe koymuştur. Bu kapsamda, Bandırma Meydanı'na 10 adet F-86, Balıkesir Meydanı'na 8 adet F-86 uçağı ve İncirlik/Adana Meydanı'na 8 adet F-86 intikal etmiştir. Ayrıca olası

106 BCA, F: 30,18,1,2, K: 311, G: 11, S: 10, (22.02.1974); Armaoğlu, 2019, a.g.e., s.508.

107 Erdal Korkmaz, "1964 Kıbrıs Hava Harekâtı", **Kıbrıs'ta Türk Varlığı**, ed. Adem Çalışkan, İdeal Kültür Yayıncılık, İstanbul 2022, s.313; Rauf Denktaş, **The Cyprus Triangle**, George Allen & Unwin Publications, Londra 1988, s.82-83; **Cumhuriyet Gazetesi**, 5 Ağustos 1964, s.1.

108 Armaoğlu, 2019, a.g.e., s.596; Hüseyin Laptalı, **Erenköy Sürüngeni**, C II, Ufuk Matbaası, İstanbul 2005, s.297.

109 Melek Fırat, "Yunanistan'la İlişkiler", **Türk Dış Politikası: Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar, 1919-1980**, ed. Baskın Oran, C I, 23. Baskı, İletişim Yayınları, İstanbul 2019, s.729; **Ulus Gazetesi**, 9 Ağustos 1964, s.1, 7.

durumlar için İncirlik/Adana Meydanı'na 12 adet F-86, Balıkesir Meydanı'na 5 adet F-86 ve Bandırma Meydanı'na ise 3 adet F-86 uçağının daha intikal ettirilmesi kararlaştırılmıştır. İncirlik/Adana Meydanı'nda konuşlu 6 adet F-86 uçağına ikişerli olacak şekilde bekleme görevi verilmiştir¹¹⁰.

Ardından aynı gün Hava Kuvvetleri Komutanlığının emri gereğince, 3'üncü Hava Kuvveti Komutanlığı bağlı birliklerden 16 adet F-84 ve F-100 uçağı Kıbrıs görevini icra ederek kalkış meydanlarına dönüş gerçekleştirmiştir. Bu göreve; farklı meydanlardan 111'inci, 112'nci, 113'üncü, 181'inci ve 184'üncü Filo Komutanlıkları iştirak etmiştir. Bu uçuşlara rağmen Rum saldırılarının devam etmesi üzerine yine 34 uçaklık bir kuvvet ile hava harekâtı yapılmıştır. Bu harekât ile toplam 14 sorti keşif uçuşu gerçekleştirilmiştir. Sonrasında Erenköy'e yapılan Rum saldırılarına karşılık Türk jetleri tarafından, Rumlara ait hedeflere 20 sorti hava taarruzu icra edilmiştir¹¹¹.

Aynı gün Hava Pilot Yüzbaşı Cengiz Topel'in liderliğinde F-100 uçaklarından oluşan dördütlü kol Eskişehir'den kalkış yaparak hedef bölgesine akşam havadan ulaşmıştır. Cengiz Topel'in uçağı, Gemikonağı Limanı'nda yer alan Rum gemisini imha etmek amacıyla dalış yaptığı esnada yerden açılan uçaksavar ateşi neticesinde vurulmuştur. Cengiz Topel paraşütle atladıktan sonra Rum köyünün yakınındaki bir yola inmiş ve Rumlar tarafından yakalanmıştır. Ardından kendisine işkence yapılarak şehit edilmiştir¹¹². Aynı gün Kıbrıs'a havadan yapılan müdahale ile birlikte aynı gün

110 **Milliyet Gazetesi**, 9 Ağustos 1964, s.1; **Bozkurt Gazetesi**, 9 Ağustos 1964, s.1.

111 **Bozkurt Gazetesi**, 9 Ağustos 1964, s.1. Bk. Ek-2; **Cumhuriyet Gazetesi**, 10 Ağustos 1964, s.1, 7; **Hürriyet Gazetesi**, 10 Ağustos 1964, s.1, 7; H. Fikret Alasya, "Jetler Kıbrıs Semalarında", **Hava Dergisi**, S 215, Eylül 1964, s.49.

112 **Cengiz Topel**: İzmit'te doğan Cengiz Topel, 16 Eylül 1953 tarihinde Kuleli Askerî Lisesi'nden mezun olmuştur. 30 Ağustos 1955 tarihinde Kara Harp Okulunu bitirmiştir. Hava Kuvvetleri Komutanlığına geçtikten sonra ilk uçuşunu 5 Ekim 1955 tarihinde yapmıştır. 1956-1957 yıllarında Kanada'da uçuş eğitimi alan Cengiz Topel, 6 Ocak 1958 tarihinde ilk aktif filo görevi olan 44'üncü Uçuş Grup Komutanlığına bağlı Merzifon'da bulunan 143'üncü Filo Komutanlığına tayin olmuştur. Merzifon'da F-86 uçakları ile üç yıl süreyle hava savunma görevi uçuştur. 1959 yılında üsteğmenliğe terfi etmiştir. 20 Ağustos 1961 tarihinde, 1'inci Ana Jet Üs Komutanlığına bağlı 112'nci Filo Komutanlığına atanmıştır. Üsteğmen Cengiz Topel, burada F-100 uçaklarında intibak ve harbe hazırlık eğitimi almıştır. 30 Ağustos 1963 tarihinde yüzbaşılığa terfi etmiştir. Kıbrıs Hava Harekâtı esnasında 8 Ağustos 1964 tarihinde uçtuğu uçağın, yerden açılan uçaksavar ateşi ile vurulması neticesinde paraşütle yere iniş yapmış ve Rumlar tarafından yakalanarak şehit edilmiştir. Emin Kurt, **Kıbrıs Şehidi Hv.Plt. Yzb. Cengiz Topel ve 1964 Kıbrıs Hava Harekâtı**, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara 2009, s.45-64; Cumhur Evcil, **Kıbrıs'ta Zafer ve 40 Yıl**, Kastaş Yayınevi, İstanbul 2014, s.52; H. Fikret Alasya, "Kıbrıs'ta Kanlı Çarpışmalar Başladı", **Hava Dergisi**, S 215, Eylül 1964, s.35; **Cumhuriyet'in 100. Yılında Millî Savunma Bakanlığı**, s.180.

191'inci Filo Komutanlığı F-104G uçakları ile "Bölge Hava Savunma" görevi için Eskişehir'den Balıkesir'e intikal etmiş ve intikal dört ay sürmüştür¹¹³.

9 Ağustos 1964 tarihinde Genelkurmay Başkanlığının emri ile, 113'üncü Filo Komutanlığı 11 adet, 181'inci Filo Komutanlığı dokuz adet, 184'üncü Filo Komutanlığı dokuz adet ve 191'inci Filo Komutanlığı 12 adet uçakla hava harekâtı icra etmiştir. Bu harekâttan bahseden dönemin gazeteleri ise görevin 64 adet jetle icra edildiğini; Alevköy, Dilirga ve Lefkoşa'daki Rum hedeflerinin bombalandığını yazmıştır¹¹⁴.

10 Ağustos 1964 tarihinde Türkiye, F-104G'ler tarafından Kıbrıs civarında devriye görevi icra edilmesine ve F-86'ların hava savunma harekâtı için yerde hazır bekletilmesine karar vermiştir. Aynı gün Hava Kuvvetleri Komutanlığına ait tüm unsurlar en yüksek hazırlık durumuna geçirilmiştir. Yaşanan gelişmeler üzerine ABD Başkanı Johnson, bir mesaj yayınlayarak her iki tarafa çarpışmalara son verilmesi ve sükûnet çağrısı yapmıştır. Bu olayların Birleşmiş Milletler'e intikal etmesi üzerine Makarios, ablukayı kaldıracağını duyurmuş, ardından Türkiye de yapılacak harekâtı durdurduğunu açıklamıştır¹¹⁵.

F-104'ler, bu harekât kapsamında av-bombardıman, hava savunma ve devriye görevleri icra etmiştir. Üslerinde 24 saat gündüz/gece yerde bekleyerek alarm reaksiyon görevi ve kalkış emriyle birlikte hava savunma ve devriye görevleri icra eden F-104'ler üstün performans göstermiştir. Bu uçaklar, av-bombardıman görevleri kapsamında, bölgedeki belirlenen hedefleri havadan yere taarruzlarla başarılı bir şekilde imha etmiştir. F-104'lerin üstün performansı gözdağı vermiş, bölgedeki varlığı caydırıcılık sağlamıştır.

IV.7. Kıbrıs Barış Harekâtı'nda (1974) F-104'ün Rolü

20-22 Temmuz 1974 tarihleri arasında icra edilen Kıbrıs Barış Harekâtı'nın birinci safhasına F-104 Filolarından; 4'üncü Ana Jet Üs 141'inci Filo Komutanlığı ve 9'uncu

113 Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri, C V, s.6, 11.

114 Tercüman Gazetesi, 10 Ağustos 1964, s.1; Galip Alçıtepe, "Kıbrıs Bunalımı ve Barış Harekâtı (1963-1974)", Türkler Ansiklopedisi, C XVII, S 116, Ankara 2002, s.118.

115 Suat Bilge, "Kıbrıs Uyuşmazlığı ve Türkiye Sovyetler Birliği Münasebetleri", Olaylarla Türk Dış Politikası (1919-1995), 10. Baskı, Siyasal Kitabevi, Ankara Eylül 2014, s.386; Rıfat Bayrak, "Kıbrıs Hava Harekâtı (1964-1974)", Uçantürk Dergisi, S 436, Eylül 1998, s.34; Baskın Oran, Türk Dış Politikası, İletişim Yayınları, İstanbul 2001, s.728-729; Cumhuriyet Gazetesi, 11 Ağustos 1964, s.1; Uçarol, a.g.e., s.758.

Ana Jet Üs 191'inci Filo Komutanlığı katılmıştır¹¹⁶. Harekâta iştirak edecek filolar yeni meydanlarına intikal etmişlerdir. Bu minvalde, 191'inci Filo Komutanlığı 17 adet F-104 uçağıyla 16 Temmuz 1974 tarihinde Mürted'e intikal etmiştir¹¹⁷. Harekâtın üç aşamada gerçekleştirilmesi öngörülmüştür. Bunlar; kıyı ve hava başının tesis edilerek muhafaza edilmesi, kuvvetlerin bir araya gelmesi ve harekât alanına genişlik kazandırılması olarak kararlaştırılmıştır¹¹⁸.

Harekât, 20 Temmuz 1974 tarihinde RF-84 uçaklarının keşif görevi icra etmesiyle başlamıştır. Ardından çıkarma ve indirme yapılacak bölgelere 131'inci, 132'nci, 171'inci, 172'nci ve 181'inci Filo Komutanlığının uçakları Beşparmak Dağları'ndaki Rum hedeflerine taarruzi hava harekâtı gerçekleştirmiştir. Sonrasında bu filolar tarafından harekâta hava desteği sağlanarak 12'nci Hava Ulaştırma Ana Üs Komutanlığı unsurlarının katılımıyla hava indirme harekâtı yapılmıştır. Genelkurmay Başkanlığının verdiği direktif gereğince; “Bombardımana girilmeyecek, yalnızca bölgedeki hedef unsurlara taarruz yapılacak, karşı unsurlar ateş etmedikçe ateşten sakınılacak.” talimatları doğrultusunda düşmana ait uçaksavarların dost unsurlara ateşine kadar bu direktife riayet edilmiştir¹¹⁹.

12'nci Hava Ulaştırma Üs Komutanlığında bulunan C-47'lere paraşüt taburunun havadan indirilmesi görevi, C-130 ve C-160'lara havadan indirme ve havadan malzeme atma görevleri verilmiştir. 20 Temmuz 1974 tarihinden itibaren Kayseri'den kalkış yapan bu ulaştırma uçaklarıyla taşınan Türk güçleri harekâtın icra edildiği bölgeye havadan atlatılmıştır¹²⁰.

116 Kostak, **a.g.e.**, s.446; Kurt vd, 2020, **a.g.e.**, s.116; Kline, **a.g.e.**, s.369.

117 Genelkurmay Başkanlığı Kıbrıs Türk Barış Kuvvetleri Komutanlığı, **Sebepler ve Sonuçlarıyla 1974 Kıbrıs Barış Harekâtı**, Genelkurmay Başkanlığı Kıbrıs Türk Barış Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, Özdilek Matbaası, Lefkoşa 1996, s.186; Deniz Kurt vd., **50'nci Yılında Kıbrıs Barış Harekâtı ve Türk Hava Kuvvetleri**, Hava Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı, Ankara 2024, s. 123. Bk., Ek-3.

118 İbrahim Artuç, **Kıbrıs'ta Savaş ve Barış, Kastaş Yayınları**, İstanbul Eylül 1989, s.167-169; Ferhat Apuhan, **1974 Kıbrıs Barış Harekâtı ve Bingöllü Kıbrıs Gazileri**, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Van 2017, s.77.

119 Davud Kapucu, “1974 Kıbrıs Hava Harekâtı”, **Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi**, C IV, S 2, 2020, s.91.

120 Erol Mütercimler, **Kıbrıs Barış Harekâtının Bilinmeyen Yönleri: Satılık Ada Kıbrıs**, 5. Baskı, Alfa Basım Yayın Dağıtım Tic.Ltd.Şti., İstanbul 2007, s.273-277; Cumhuriyet Evcil, **Yavru Vatan Kıbrıs'ta Zaferin Hikâyesi**, Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara 1999, s.31.

Harekât süresince toplam 733 sorti uçuş yapılarak personel ve malzeme taşınmıştır. 184'üncü Filo Komutanlığına ait RF-84 uçaklarıyla gerçekleştirilen keşif görevleri kapsamında ise toplam 69 sorti yapılmıştır. Bu görevlerde; altı adet F-100, bir adet RF-84F ve bir adet F-104 olmak üzere toplam sekiz adet uçak kaybı yaşanmıştır. Kıbrıs Barış Harekâtı'nın başarılı bir şekilde ilerlediği bir aşamada, Birleşmiş Milletler'in himayesinde 22 Temmuz 1974 tarihinden itibaren ateşkes ilan edilmiştir¹²¹.

F-104'ler, bu harekât süresince hava savunma, devriye ve av-bombardıman görevleri icra etmiştir. Bu uçaklar, üslerinde 24 saat gündüz/gece yerde bekleyerek alarm reaksiyon görevi ve kalkış emriyle birlikte hava savunma ve devriye görevleri icra ederek üstün performans göstermiştir. F-104'ler, av-bombardıman görevleri kapsamında, bölgedeki hedeflere havadan yere taarruzlar yaparak, başarılı görevler gerçekleştirmiş ve belirlenen hedefleri imha etmiştir. F-104'lerin gösterdiği üstün performans ve bölgedeki varlığı sayesinde caydırıcılık sağlamıştır.

SONUÇ

Bu çalışmada, Soğuk Savaş döneminin en üstün performansına sahip uçağı F-104'lerin tarihi süreci anlatılmış, dünya sahnesine çıkması sonrasında ses üstü Mach-2 hızı ile dünya hız rekorunu ve dünya irtifa rekorlarını kırarak uzun süre elinde tutması ortaya konmuştur. Tayvan Boğazı ve Berlin Krizleri ile Vietnam Savaşı, Pakistan-Hindistan Savaşları, Kıbrıs Hava Harekâtı ve Kıbrıs Barış Harekâtı'na katılarak elde ettiği başarılar ile bu savaşların sonuçlarına nasıl etki ettiği vurgulanmıştır. Ayrıca F-104'lerin, Türk Hava Kuvvetlerinin envanterine girerek bölgesinde caydırıcılık sağlamasına değinilmiştir.

Dünya havacılık tarihinde önemli bir yere sahip olan F-104'ler, yüksek hıza sahip olup havadan yakıt ikmali yapabilme ve nükleer bomba taşıyabilme kabiliyetleriyle tanınmış savaş uçaklarıdır. İlk uçuşunu 1954 yılında ABD'de yaparak dünya sahnesine çıkan F-104'ler, 1960'lı ve 1970'li yıllarda NATO'nun ve Avrupa'nın nükleer caydırıcı gücünü teşkil etmiştir. Bu dönemde farklı tiplerde toplam 2.579 adet F-104 üretilmiş olup kriz veya savaş zamanlarında Batı'nın kullandığı en önemli savaş uçaklarından biri olmuştur.

121 Ali Denizli, "Kıbrıs'ta Yunan Terör Örgütü EOKA ve Katliamları", **Uluslararası Eğitim ve Tarih Araştırmaları Dergisi**, S 2, Haziran 2020, s.20.

F-104 UÇAKLARININ DÜNYA HAVACILIK TARİHİNDEKİ YERİ VE ÖNEMİ

F-104'ün ilk uçuşu prototip XF-104 modeliyle yapılmıştır. İlerleyen süreçte YF-104A, F-104C, F-104G, F-104S ve CF-104A gibi versiyonlar envantere girmiştir. Ayrıca iki kişilik eğitim modellerinin (F-104D, F-104DJ, F-104F, TF-104G, CF-104D) üretimi gerçekleştirilmiştir.

F-104'ler, katıldığı savaşlarda hava savunma, devriye, refakat, av-bombardıman, hava muharebesi, av-önleme ve keşif görevleri icra etmiştir. F-104'ler, üstlerinde 24 saat gündüz/gece yerde bekleyerek alarm reaksiyon görevi ve kalkış emriyle birlikte harekât bölgesinde hava savunma, devriye ve refakat görevleri icra ederek üstün performans göstermiştir. Ayrıca, karadan ve denizden yapılan harekâtlara hava desteği sağlanmıştır. Bu uçaklar tarafından, av-bombardıman görevleri kapsamında havadan yere taarruzlar gerçekleştirilerek belirlenen hedefler başarılı bir şekilde imha edilmiştir. Bu görevler ile savaşın kazanılmasına etki edilmiştir. F-104'ler, harekât alanında yapılan hava muharebesi ve av-önleme görevlerinde kullandıkları hava-hava mühimmatları ile düşman hava kuvvetlerine ait çok sayıda uçağı düşürerek psikolojik üstünlük elde etmiş, düşmanın savaştan çekilmesinde veya savaşın kazanılmasında önemli roller üstlenmiştir.

F-104'ler tarafından savaşın/harekâtın başında veya devamında düşman hava savunma sistemlerine yakalanmadan çok sayıda keşif görevi icra edilmiştir. Bu görevler neticesinde elde edilen bilgi, görüntü ve ölçüm sonuçları analiz merkezlerinde kıymetlendirilerek düşmanın konusu, harekât alanının coğrafik özellikleri ve meteorolojisi hakkında anlık bilgi toplanmıştır. Bu bilgiler yoluyla karar verici makamlara ve taarruz yapan diğer unsurlara (Uçak, Helikopter, İnsansız Hava Aracı, Hava Savunma Sistemleri vb.) destek sağlanmıştır. F-104'ler tarafından savaşın/harekâtın sonuna doğru yapılan çok sayıda keşif uçuşuyla toplanan bilgiler sayesinde düşmanın verdiği zayıflığın durumu tespit edilmiştir.

F-104'lerle, daha derin mesafedeki düşman hedefleri doğru ve zamanında tespit edilerek tanınmış; bilgiler gerçek zamanlı veya gerçek zamana yakın olarak harekât merkezlerine aktarılmış, düşmandan hızlı karar verilerek veya düşmandan hızlı tepki gösterilerek bilgi, karar ve icra üstünlüğü elde edilmiştir. F-104'ler, gösterdiği üstün performans ile savaşın gidişatını değiştirmiş, harekât ortamındaki varlığıyla caydırıcılık sağlamıştır.

F-104'ler, dünyadaki emsallerine göre kıyaslandığında; adeta bir rokete benzeyen, 48.000 feet'e (15 km.) bir dakikada çıkabilen inanılmaz bir hıza ve tırmanışa sahip, yüksek irtifa önleme uçağı ve alçak irtifa saldırı uçağıdır. Emsallerinden farklı

olarak uzun ince gövdeye sahip olan F-104'lerin, sivri burnunun ardında küçük bir kokpiti, her iki yanında hızlı olmasını sağlayan çok küçük, kısa ve döneminin en ince kanatları bulunmaktadır. Bu kanatlar mümkün olduğunca az sürtünmeyi sağlamıştır. F-104'ler, bu hâliyle ses hızından iki kat daha fazla hızla uçan ilk jet olmuştur. Bu uçağın düz uçuşta ve tırmanırken sahip olduğu yüksek sürati ve isabetli atışları taarruz görevlerinde emsallerine göre başarı yüzdesini artırmıştır.

F-104'ler tarafından kullanılan J-79 motoru havacılık tarihinde önemli bir yere sahip olup bu dönemin en gelişmiş motorudur. Bu motor, diğer uçak motorlarından farklı olarak yükselip alçalan tonda tiz bir sese sahiptir. F-104'ler, J-79 motoru sayesinde 2.3 mach hıza kadar çıkabilmiştir. F-104, bu motorla 2.259 km/saat hıza çıkarak dünya rekoru kırmıştır. Yüksek hızlara çıkması nedeniyle gövdesinde oluşacak muhtemel erimeyi engellemek amacıyla, diğer uçaklardan farklı olarak gövdede titanyum ve paslanmaz çelik kullanılmıştır. İlk defa M-61 Vulcan topunu kullanan F-104'lerin, yaklaşık 1.800 kg. füze, bomba ve mühimmat taşıyabilmesi diğer uçaklardan diğer bir farklı yönünü oluşturmuştur. Bu uçaklar, gelişmiş bir radar altyapısıyla füzelerini hedefe çok uzak mesafelerden ateşlemiş, hedefe karşılık verme fırsatı bile vermeden üssüne dönüş yaparak fark yaratmıştır.

Diğer taraftan 07 Mayıs 1958 tarihinde YF-104A ile dünya irtifa rekoru ve 17 Mayıs 1958 tarihinde ise dünya hız rekoru kırılmıştır. Böylelikle F-104 havacılık tarihinde irtifa ve hız rekorlarını elinde bulunduran ilk uçak olmuştur. Ardından F-104A'lar ile dünya rekoru kırılması devam etmiş ve 18 Aralık 1958 tarihinde dünya tırmanma rekoru kırılmıştır. F-104C ile, 14 Aralık 1959 tarihinde dünya irtifa rekoru yükseltilmiştir. Ayrıca 10 Aralık 1958 tarihinde dünya önleme zamanı rekoru ve 1963 yılında kadınlarda dünya hız rekorları kırılmıştır.

F-104'ler, 1963-1996 yılları arasında Türk Hava Kuvvetlerinde de çeşitli görevler yapmıştır. Bu uçakların ilk partisi 17 Mayıs 1963 tarihinde Ankara'da bulunan 4'üncü Ana Jet Üs Komutanlığına bağlı 144'üncü Filo Komutanlığına (Mürted) konuşlandırılmıştır. Böylece Türk Hava Kuvvetleri 2 Mach uçuş hızıyla tanışmıştır. 1963-1996 yılları arası dönemde, 287 adet F-104G, 56 adet TF-104G, 44 adet CF-104A, 40 adet F-104S ve 6 adet CF-104D'den oluşan toplam 433 adet F-104 uçağı tedarik edilmiştir. F-104 uçakları, 141'inci, 142'nci, 161'inci, 162'nci, 163'üncü, 181'inci, 182'nci, 191'inci, 192'nci ve 193'üncü Filolarda görevlerini icra etmiştir.

Bu uçaklar, Türkiye'nin yanı sıra birçok ülke tarafından kullanılmıştır. Bu ülkeler; ABD, Almanya, Çin Cumhuriyeti (Tayvan), Belçika, Danimarka, İspanya, Hollanda,

F-104 UÇAKLARININ DÜNYA HAVACILIK
TARİHİNDEKİ YERİ VE ÖNEMİ

İtalya, Norveç, Japonya, Kanada, Yunanistan, Pakistan ve Ürdün'dür. Türk Hava Kuvvetlerinde kullanımı 1996 yılında sonlandırılan bu uçaklar, son olarak 2004 yılında İtalya'da envanter dışına çıkarılmıştır.

İntihal Taraması

Plagiarism Detection

Bu makale intihal taramasından geçirildi. (<https://intihal.net/>)

This paper was checked for plagiarism. (<https://intihal.net/>)

Etik Beyan

Ethical Statement

Bu makalede Etik Kurul Onayı gerektiren bir çalışma bulunmamaktadır.

There is no study that would require the approval of the Ethical Committee in this article

Açık Erişim Lisansı

Open Access License

Bu makale, Creative Commons Atıf-GayriTicari 4.0 Uluslararası Lisansı (CC BY-NC) ile lisanslanmıştır.

This work is licensed under Creative Commons AttributionNonCommercial 4.0 International License

KAYNAKÇA

Adıbelli, Barış, **Çin Dış Politikasında Tayvan Sorunu**, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul 2006.

Akad, Mehmet Tanju, **Modern Savaşın Temel Kavramları**, Kitap Yayınevi, İstanbul 2011.

Akünel, Erdoğan, “Best-Hit-73 Birincisi Türk Takımı”, **Hava Kuvvetleri Dergisi**, S 249, Temmuz 1973, s.124-130.

Alasya, H. Fikret, “Kıbrıs’ta Kanlı Çarpışmalar Başladı”, **Hava Dergisi**, S 215, Eylül 1964, s.3-49.

Alasya, H. Fikret, “Jetler Kıbrıs Semalarında”, **Hava Dergisi**, S 215, Eylül 1964, s.48-49.

Alçitepe, Galip, “Kıbrıs Bunalımı ve Barış Harekâtı (1963-1974)”, **Türkler Ansiklopedisi**, C XVII, S 116, Ankara 2002, s.118-120.

Altuğ, Yılmaz, **Başlangıcından Günümüze Keşmir Meselesi**, İrfan Yayınevi, İstanbul, 2002.

Amerika Birleşik Devletleri Hava Kuvvetleri Ulusal Müzesi, “Lockheed F-104C Yıldız Savaşçısı”, https://www.nationalmuseum.af.mil/Visit/Museum-Exhibits/Fact-Sheets/Display/Article/198067/Lockheed_F-104C_Starfighter, Erişim Tarihi: 27.01.2025.

Ana Britannica Ansiklopedisi, C 31, Hürriyet Yayınları, İstanbul 1994.

Anderton, David A., **History of U.S. Air Force**, New York Military Press, New York 1989.

Apuhan, Ferhat, **1974 Kıbrıs Barış Harekâtı ve Bingöllü Kıbrıs Gazileri**, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Van 2017.

Armaoğlu, Fahir, **20. Yüzyıl Siyasi Tarihi, 1914-1995**, 26. Baskı, Kronik Kitap, İstanbul 2019.

Armaoğlu, Fahir, **20. Yüzyıl Siyasi Tarihi 1914-1995**, 14. Baskı, Alkım Yayınevi, İstanbul 2007.

Armaoğlu, Fahir, **20. Yüzyıl Siyasi Tarihi 1914-1995**, Alkım Yayınevi, İstanbul 1999.

Armaoğlu, Fahir, **20. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1914-1980)**, 2. Baskı, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara 1984.

Artuç, İbrahim, **Kıbrıs'ta Savaş ve Barış, Kastaş Yayınları**, İstanbul Eylül 1989.

Bağcı, Hüseyin, **Demokrat Parti Dönemi Dış Politikası**, İmge Kitabevi, Ankara 1990.

Balaban, Nur Zeynep, Sayın, Yusuf, “Keşmir Krizinde İran’ın Yaklaşımı”, **İslam Medeniyeti Dergisi**, C VIII, S 50, 2022, s.27-49.

Bayrak, Rıfat, “Kıbrıs Hava Harekâtı (1964-1974)”, **Uçantürk Dergisi**, S 436, Eylül 1998, s.34-46.

Bilge, Suat, “Kıbrıs Uyuşmazlığı ve Türkiye Sovyetler Birliği Münasebetleri”, **Olaylarla Türk Dış Politikası (1919-1995)**, 10. Baskı, Siyasal Kitabevi, Ankara Eylül 2014, s.337-427.

Black, Jeremy, **Savaş ve Teknoloji**, Çev. Cengiz Yücel, Doruk Yayınları, İstanbul 2019.

Bowman, Martin W., **Lockheed F-104 Starfighter**, Crowood Press Ltd., İngiltere 2000.

Bozkurt Gazetesi, 9 Ağustos 1964.

Britannica, “F-104”, <https://www.britannica.com/technology/F-104>. Erişim Tarihi: 25.01.2025.

Büyüker, Gökçe, “Amerikan Hava Kuvvetleri Av Uçakları”, **Hava Dergisi**, S 222, 1966, s.7-16.

Cacutt, Len, **Dünyanın En Büyük Uçağı**, Exeter Books, New York 1988.

Cumhuriyet Gazetesi, 5 Ağustos 1964.

Cumhuriyet Gazetesi, 10 Ağustos 1964.

Cumhuriyet Gazetesi, 11 Ağustos 1964.

Cumhuriyetimizin 75. Yılında Türk Silahlı Kuvvetleri, Yay. Haz. Cemalettin Taşkıran, Genelkurmay Başkanlığı Yayınları, Ankara 1998.

Cumhuriyet’in 100. Yılında Millî Savunma Bakanlığı, Arşiv ve Askerî Tarih Daire Başkanlığı Yayınları, Ankara 2023.

Çelik, Sinem, “Tarihsel Süreç İçerisinde Türkiye’de NATO Şüphenciligi”, **Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sosyal Bilimler Dergisi**, C XIII, S 25, Haziran 2023, s.95-115.

Davies, Peter E., **Savaşta F-104 Yıldız Savaşçısı Birimleri**, Osprey Publishing Limited, New York 2014.

Denizli, Ali, “Kıbrıs’ta Yunan Terör Örgütü EOKA ve Katliamları”, **Uluslararası Eğitim ve Tarih Araştırmaları Dergisi**, S 2, Haziran 2020, s.1-25.

Denktaş, Rauf, **The Cyprus Triangle**, George Allen & Unwin Publications, Londra 1988.

Dinçer, Mustafa, “Keşmir: Himalaya Eteklerinde Bağımsızlık Mücadelesi”, **Dünya Çatışma Bölgeleri**, ed. Kemal İnat, Burhanettin Duran, Muhittin Ataman, Nobel Akademik Yayıncılık, İstanbul 2017, s.659-671.

Dittmer, Lowell, **Tayvan ve Çin: Uyumsuz Kucaklaşma**, University of California Presss, California 2017.

Dobryznski, Jaroslaw, **Lockheed F-104 Starfighter**, MMP için Stratus SC, Polonya 2015.

Donald, David, **Century Jets**, AIRtime Yayıncılık, Norwalk 2003.

Donald, David, **Complete Encyclopedia of World Aircraft**, New York 1997.

Duman, Melih, “1965 Pakistan-Hindistan Savaşı Ekseninde Keşmir Olayları ve Türkiye’nin Dış Politikası”, **History Studies Dergisi**, C XI, S 5, Ekim 2019, s.1509-1523.

Düştur, 3. Tertip, C XXXIII, s.314-315.

Efe, İsmail, “NATO’ya Üyelik Sürecinde Türkiye-ABD İlişkileri ve Türk Kamuoyundaki Akisleri”, **History Studies Dergisi**, C II, S 11, Nisan 2019, s.601-619.

Erdal, Selcen, “Çözumsuzlüğün Adı: Birleşmiş Milletler’e Rağmen Keşmir”, **Public and Private International Law Bulletin**, C 38, S 1, 2018, s.85-106.

Erhan, Çağrı, “ABD ve NATO’yla İlişkiler”, **Türk Dış Politikası: Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar, 1919-1980**, ed. Baskın Oran, C I, 23. Baskı, İletişim Yayınları, İstanbul 2019, s.522-575.

Evcil, Cumhur, **Kıbrıs’ta Zafer ve 40 Yıl**, Kastaş Yayınevi, İstanbul 2014.

Evcil, Cumhur, **Yavru Vatan Kıbrıs'ta Zaferin Hikâyesi**, Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara 1999.

Fırat, Melek, “Yunanistan’la İlişkiler”, **Türk Dış Politikası: Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar, 1919-1980**, ed. Baskın Oran, C I, 23. Baskı, İletişim Yayınları, İstanbul 2019, s.716-768.

Genelkurmay Başkanlığı Kıbrıs Türk Barış Kuvvetleri Komutanlığı, **Sebepler ve Sonuçlarıyla 1974 Kıbrıs Barış Harekâtı**, Genelkurmay Başkanlığı Kıbrıs Türk Barış Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, Özdilek Matbaası, Lefkoşa 1996.

Green, Walter, **Flying Colors**, Salamander Books Ltd., Londra 1981.

Halil, Ali, **Atatürkçü Dış Politika ve NATO ve Türkiye**, Gerçek Yayınevi, İstanbul 1968.

Havacıyız, “F-104 Starfighter Uçağının Tarihçesi”, <https://www.havaciyiz.com/Kutuphane07-Radar1.htm>. Erişim Tarihi: 22.03.2025.

Hava Kuvvetleri Dergisi, “Hava Kuvvetleri’nin Gelişme Dönemi ve Jet Uçaklarına Geçiş (1944-1952)”, Hava Kuvvetleri’nin 90. Altın Yılı Özel Sayısı, S 338, Haziran 2001, s.46-61.

Hava Kuvvetleri Dergisi, “Yeniden Yapılanma Dönemi (1952-1983)”, Hava Kuvvetleri’nin 90. Altın Yılı Özel Sayısı, S 338, Haziran 2001, s. 62-87.

Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri, C II, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara 2009.

Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri, C III, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara 2009.

Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri, C IV, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara 2009.

Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri, C V, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara 2009.

Hobson, Chris, **Vietnam Hava Kayıpları: USAF, Donanma ve Deniz Piyadeleri Sabit Kanatlı Uçaklarının Güneydoğu Asya’daki Kayıpları 1961-1973**, Midland Yayıncılık, Minnesota 2001.

Hürriyet Gazetesi, 10 Ağustos 1964.

İlhan, Suat, **Türklerin Jeopolitiği ve Avrasyacılık, Bir Millet Uyanıyor**, 3. Baskı, Bilgi Yayınevi, Ankara 2007.

Jian, Chen, **Mao's China and the Cold War**, University of North Carolina Press, Kuzey Karolina 2001.

Johnson, Howard C., O'Connor, Lan A., **Kore ve Vietnam'da Bir ABD Savaş Pilotunun Anıları**, McFarland Co., Jefferson 2007.

Hanhimaki, Jussi, Westad, Odd Arne, **The Cold War A History in Documents and Eyewitness Accounts**, Oxford University Press, Oxford 2013.

Kapucu, Davud, "1974 Kıbrıs Hava Harekâtı", **Uluslar arası Tarih Araştırmaları Dergisi**, C IV, S 2, 2020, s.82-104.

Karadeli, Cem, "Stalin ve Kruşçov Dönemlerinde Doğu Avrupa'da Sovyetler ve Krizler", **Ufuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, S 15, 2019, s.239-253.

Karakaya, İskender, Nazarı, Mohammad İshak, "Hindistan-Pakistan Çatışmasında Keşmir Sorunu", **International Journal of Social Sciences**, C VII, S 3, 2023, s.1-22.

Kaymaklı, Hulusi, **Havacılık Tarihinde Türkler (1946 Yılından 1960 Yılına Kadar)**, C IV, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara 2006.

Kline, Stuart, **Türk Havacılık Kronolojisi**, Dönence Basım ve Yayın Hizmetleri, İstanbul Aralık 2002.

Knaack, Marcelle Size, "II. Dünya Savaşı Sonrası Savaş Uçakları, 1945-1973", **ABD Hava Kuvvetleri Uçak ve Füze Sistemleri Ansiklopedisi**, C 1, Hava Kuvvetleri Tarihi Ofisi, Washington DC 1978.

Konyar, Hürriyet, **Ulus Gazetesi CHP ve Kemalist İlkeler**, Bağlam Yayınları, İstanbul 1999.

Korkmaz, Erdal, "1964 Kıbrıs Hava Harekâtı", **Kıbrıs'ta Türk Varlığı**, ed. Adem Çalışkan, İdeal Kültür Yayıncılık, İstanbul 2022.

Kostak, Ercan, "Soğuk Savaş Döneminde Savunma İttifakı Olarak NATO'nun Kurulması ve Türkiye'nin Üyeliğine Giden Yol", **History Studies Dergisi**, C XVI, S 2, 2024, s.201-223.

Kostak, Ercan, **Soğuk Savaş Döneminde Türkiye'nin Askerî Teknoloji Kaynakları (1946-1990)**, Paradigma Akademi Yayınları, Çanakkale 2023.

Kropf, Klaus, **Alman Yıldız Savaşçıları**, Midland Counties Publications, Leicestershire 2002.

Kundakçı, Deniz, Kavaklı, Sibel, “Türk Havacılığının Gelişiminde Uğrak Noktaları: Hava Sefinesinden Tayyareye, 20. Yüzyıl Başlarında Bir Yolculuk (1909-1914)”, **Türk Hava Kuvvetlerinin 100’üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu, 8-10 Şubat 2011**, Ayrıntı Basımevi, Ankara 2013, s.57-73.

Kurt, Deniz, Pehlivan, Yavuz, Korkmaz, Erdal, **50’nci Yılında Kıbrıs Barış Harekâtı ve Türk Hava Kuvvetleri**, Hava Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı, Ankara 2024.

Kurt, Deniz, Pehlivan, Yavuz, Danacı, Fatih, Korkmaz, Erdal, **Cumhuriyet’in 100’üncü Yılında Türk Hava Kuvvetleri**, Hava Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı, Ankara 2023.

Kurt, Deniz, Pehlivan, Yavuz, Korkmaz, Erdal, **Türk Hava Kuvvetleri**, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, Hava Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı, Ankara 2022.

Kurt, Deniz, Pehlivan, Yavuz, Korkmaz, Erdal, **Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri, (Harekât ve Teşkilatlanma Tarihi 1952-2020)**, C III, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, Ankara 2020.

Kurt, Emin, **Türkiye’de Ana Jet Üslerinin Kuruluşu ve Gelişimi (1951-2010)**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Ankara 2011.

Kurt, Emin, **Kıbrıs Şehidi Hv.Plt.Yzb. Cengiz Topel ve 1964 Kıbrıs Hava Harekâtı**, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara 2009.

Laptalı, Hüseyin, **Erenköy Sürüngeni**, C II, Ufuk Matbaası, İstanbul 2005.

Lockeed Martin, “F-104 Yıldız Savaşçısı”, <https://www.lockheedmartin-com.translate.goog/en-us/news/features/history/f-104>, Erişim Tarihi: 25.01.2025.

Mermer, Cengiz Topel, “Hindistan ve Pakistan İçin Tarihi Kısaç; Keşmir Sorunu”, **Stratejik Rapor**, No: 75, 2020, s.1-27.

Milliyet Gazetesi, 9 Ağustos 1964.

Mütercimler, Erol, **Kıbrıs Barış Harekâtının Bilinmeyen Yönleri: Satılık Ada Kıbrıs**, 5. Baskı, Alfa Basım Yayım Dağıtım Tic.Ltd.Şti., İstanbul 2007.

Mütercimler, Erol, Öke, Mim Kemal, **Düşler ve Entrikalar: Demokrat Parti Dönemi Türk Dış Politikası**, Alfa Yayınları, İstanbul 2004.

Neale, Jonathan, **Amerikan Savaşı Vietnam 1960-1975**, çev. Doğan Tarkan, Metis Yayınevi, İstanbul 2004.

Nikolajsen, Ole, **Turkish Military Aircraft Since 1912**, Dutch Aiation Society, The Netherlands 2005.

Okar, Avni, **Türkiye’de Tayyarecilik 1910-1924**, Yapı Kredi Yayınları, 3. Baskı, İstanbul 2018.

Oran, Baskın, “Batı Bloku Ekseninde Türkiye-1:1945-1960”, **Türk Dış Politikası: Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar, 1919-1980**, ed. Baskın Oran, C I, 23. Baskı, İletişim Yayınları, İstanbul 2019, s.477-498.

Oran, Baskın, **Türk Dış Politikası**, İletişim Yayınları, İstanbul 2001.

Önder, Zafer, “F-104 Starfighter”, **Hava Kuvvetleri Dergisi**, S 250, Kasım 1973, s.43-45.

Özcan, Azmi, “Dünden Bugüne Keşmir ve Keşmir Meselesi”, **Keşmir Dosyası**, Yay. Haz., Halil Toker, TATAV Yayınları, İstanbul 2003, s.31-38.

Özselçuk, Nusret, **Ana Hatlarıyla Vietnam Savaşları ve Alınan Dersler**, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara 1979.

Özübek, Emre, **Türk Basınında Vietnam Savaşı Tartışmaları (1960-1975)**, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Karabük Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Karabük 2018.

Pace, Steve, **Lockheed F-104 Starfighter**, Motorbooks International, Minnesota 1992.

Pakistan Sefareti Basın Ataşeliği, **Keşmir Meselesi**, La Turquie Modern Basımevi, İstanbul 1952.

Paloque, Gerard, **F-104 Lockheed Starfighter, 1958-2000**, Tarih ve Koleksiyonlar, Paris 2012.

Peacock, Herbert L., **A History of Modern Europe: 1789-1981**, Heinemann Educational, Oxford 1982.

Peksarı, Derya Gonca, **NATO’nun Değişen Konsepti**, Asil Yayınları, Ankara 2007.

Petit, Edmond, **Historie Mondiale De L’Avition**, Editions Hachette, Paris 1967.

Rızvı, Saiyid Athar Abbas, “Keşmir”, **Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi**, C 25, Ankara 2002, s.325-327.

Roberts, John Morris, **Yirminci Yüzyıl Tarihi**, Çev. Sinem Gül, Dost Kitabevi Yayınları, Ankara 2003.

Sander, Oral, **Siyasi Tarih 1918-1994**, İmge Kitabevi, Ankara 2012.

Sarınay, Yusuf, **Türkiye'nin Batı İttifakına Yönelişi ve NATO'ya Girişi**, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara 1988.

Schick, Jack M., **The Berlin Crisis, 1958-1962**, University of Pennsylvania Press, Philadelphia ABD.

Schulzinger, Robert D., **A Time for War The United States and Vietnam, 1941-1975**, Oxford University Press, Oxford 1997.

Smith, Philip E., Peggy, Herz, **Karanlığa Yolculuk: Vietnam Savaşı Sırasında Kızıl Çin'in İçinde Sıkışmış Bir Amerikan Savaş Esirinin Yedi Yılı'nın Sürükleyici Hikayesi**, Pocket Books, New York 1992.

Soysal, İsmail, **Soğuk Savaş Dönemi ve Türkiye, Olaylar Kronolojisi (1945-1975)**, İsis Yayınları, İstanbul 1997.

TBMM Tutanak Dergisi, Dönem IX, C XIII, Toplantı: 2, 41. Birleşim, S 18, Şubat 1952, s.313.

Tercüman Gazetesi, 10 Ağustos 1964.

Thompson, Warren, "Vietnam'daki Starfighter", **International Air Power Review**, C 12, AirTime Publishing, Connecticut 2004.

Toker, Halil, "Cunagard ve Haydarabad Bağlamında Keşmir'in Hindistan'a İlhakı Üzerine Bir Değerlendirme", **Keşmir Dosyası**, Yay. Haz., Halil Toker, TATAV Yayınları, İstanbul 2003.

Turan, İshak, "ABD-Çin İlişkileri Bağlamında Tayvan Sorunu", **Düzce Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, S 1, 2016, s.80-105.

Türk Hava Kuvvetleri Dergisi, "Türk Hava Kuvvetlerinin Kronolojik Tarihi", Türk Hava Kuvvetleri 100'üncü Yıl Özel Sayısı, S 367, 2011, s.52-75.

Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri, "F-104 Star Fighter", Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara 2009.

Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Dışişleri Bakanlığı Türk Diplomatik Arşivi, F: 525, K: 38560, G: 155840, S 39, Tarih: 06.02.1950.

Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Dışişleri Bakanlığı Türk Diplomatik Arşivi, F: 583, K: 44796, G: 215996, S 11, Tarih: 11.03.1955.

Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA), F: 30,18,1,2, K: 174, G: 57, S: 15, Tarih: 25.11.1963.

Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA), F: 30,1,0,0, K: 23, G: 131, S: 12, Tarih: 03.09.1965.

Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA), F: 30,1,0,0, K: 64, G: 396, S: 10, Tarih: 06.09.1965.

Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA), F: 30,18,1,2, K: 311, G: 11, S: 10, Tarih: 22.02.1974.

Uçarol, Rifat, **Siyasi Tarih (1789-1994)**, Dördüncü Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul 1995.

Ulus Gazetesi, 9 Ağustos 1964.

Upton, Jim, **Warbird Tech-Lockheed F-104 Starfighter**, Özel Basın, Minnesota 2003.

Ülman, Haluk, “NATO ve Türkiye”, **Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi**, C XXII, S 4, 1967, s.143-167.

Vagnini, Alessandro, “İtalyan-Türk Savaşı’nda İtalyan Hava Kuvvetleri: Uzun Süreli Bir Geleneğin İlk Adımı”, **Türk Hava Kuvvetlerinin 100’üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu, 8-10 Şubat 2011**, Ayrıntı Basımevi, Ankara 2013, s.100-110.

War Thunder Wiki, “F-104A”, <https://wiki-warthunder-com.translate.google/unit/f-104>, Erişim Tarihi: 25.01.2025.

Windle, Dave, Bowman, Martin, **Uçuş Profilleri, Lockheed F-104 Starfighter, İnterseptör/Saldırı/Keşif Savaş Uçağı**, Pen & Sword Aviation, Büyük Britanya 2011.

Yıldız, Onur, “Birleşmiş Milletler’in Keşmir Sorununa Müdahalesi: Realizm/ Liberalizm Tartışması”, **Oğuzhan Sosyal Bilimler Dergisi**, C I, S 1, 2019, s.1-17.

EKLER

Ek-1: Keşmir Olayları ve Pakistan-Hindistan Silahlı Çatışmasıyla İlgili Raporun Arşiv Belgesi¹²²

DEVLET ARŞİVLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
CUMHURİYET ARŞİVİ

D.II/4 3 Eylül 1965 77

**Son Keşmir olayları ve Pakistan-Hindistan
silahlı çatışması**

Pakistan ile Hindistan arasında ihtilâflı bir bölge teşkil eden, bir "ateş-kes" hattı ile ikiye ayrılmış olan ve her iki memleketin fiilen işgali altında bulunan Keşmir'de, 5 Ağustos tarihinden itibaren statü¹²² bozulmasına matuf bazı olayların cereyan ettiği görülmüştür.

1- Olaylar:

Pakistan ve Hindistan'ın ayrı ayrı beyanlarına göre olayların cereyan tarzı şöyledir:

Pakistan'lılara göre:

Keşmir'de bir müddetten beri ayaklanmalar olmaktadır. Aslında bu ayaklanmalar yeni değildir. Bunlar 1931 senesine kadar geriye gider.

Hindistan Hükûmeti Keşmir meselesinin sulhu yollarla halledilmesine ve Birleşmiş Milletlerin bu meseledeki kararlarını uygulamaya yanaşmadıktan başka aldığı muhtelif kararlarla ve anayasasında son defa yaptığı bazı değişikliklerle Keşmir'i Hindistan birliğine ilhak etmek istemiştir.

./..

030	01			23	131	12
-----	----	--	--	----	-----	----

122 (Kaynak: Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA), F: 30,1,0, 0, K: 23, G: 131, S: 12, Tarih: 03.09.1965.)

(2)

Memleketlerinin sulhu yollarla millî mukadderatına kavuşması için 18 yıldan beri yaptığı mücadelenin başarısından artık ümidini kesen Keşmir halkı, bu uğurda fiilen mücadeleye girişmek kararına varmıştır.

8 Ağustos günü Sedâyı Keşmir (Keşmir'in sesi) isimli gizli bir radyo istasyonu emperyalizme karşı ayaklanacağını ilân ederek bir ihtilâl konseyinin kurulduğunu, bundan böyle Hindistan Hükûmetine vergi ödenmesinin yasak edildiğini, vergilerin bu konseye ödenmesi gerektiğini bildirmiştir.

Keşmir halkı aynı zamanda kendi mukadderatını tesbit için Hint idaresine karşı ayaklanmıştır. Bu ayaklanma silâhlı bir ayaklanmadır ve Keşmirli mücahitler, tanınmış lider Şeyh Abdullah'ın, Hindistan Hükûmetince tevkif edilmiş olmasından duydukları infialin de tesiri ile böyle bir silâhlı mücadeleyi yürütmeye zorlanmış bulunmaktadır. Bu itibarla hareketleri millî ve meşrû bir hareket niteliği taşımaktadır.

Hindistan'a göre:

Pakistan askerî birlikleri 5 Ağustos tarihinden itibaren ellişer kişilik guruplar halinde Keşmir'de ateş-kes hattını tecavüz ederek Hindistan'ın kontrolü altında bulunan araziye girmişler, bu bölgede ayaklanmaları teşvik ve tahrik etmişlerdir.

./..

030	01			23	131	12
-----	----	--	--	----	-----	----

2

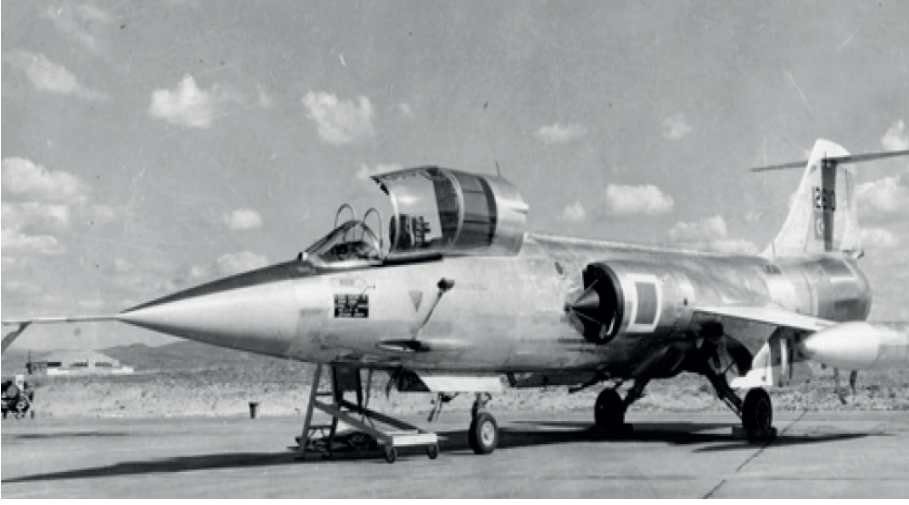
123 (Kaynak: Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA), F: 30,1,0, 0, K: 23, G: 131, S: 12, Tarih: 03.09.1965.)

Ek-2: 1964 Kıbrıs Hava Harekâtı İle İlgili Gazete Haberi¹²⁴



124(Kaynak: **Bozkurt Gazetesi**, 9 Ağustos 1964, s.1.)

Ek-3: F-104 Görseli¹²⁵



Ek-4: F-104 Görseli¹²⁶



125 (Kaynak: Deniz Kurt, Yavuz Pehlivan, Erdal Korkmaz, **50'nci Yılında Kıbrıs Barış Harekâtı ve Türk Hava Kuvvetleri**, Hava Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı, Ankara 2024, s.206.)

126 (Kaynak: Deniz Kurt, Yavuz Pehlivan, Erdal Korkmaz, **Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri, (Harekât ve Teşkilatlanma Tarihi 1952-2020)**, C III, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, Ankara 2020, s.149.)