

F-100 UÇAKLARININ DÜNYA HAVACILIK TARİHİNDEKİ YERİ

Ercan KOSTAK

(Dr.)

<https://orcid.org/0000-0001-7135-9676>

ekostak14@hotmail.com

Hava Kuvvetleri Komutanlığı,
Ankara / TÜRKİYE

Geliş Tarihi: 04.03.2025

Kabul Tarihi: 08.01.2026

Özgün Makale

DOI:10.46953/askeritarih.1651511.

Öz: Bu makalede, Soğuk Savaş Dönemi'nde 1950'li yıllarda F-86 Sabre'nin bir üst versiyonu olarak ABD'de ortaya çıkan, ilk defa düz uçuşta ses hızını geçen ve dünya hız rekorunu kıran süpersonik bir av-bombardıman ve av-önleme uçağı F-100 Super Sabre ele alınmıştır. Bu uçaklar, ABD, Türkiye, Fransa, Tayvan ve Danimarka tarafından kullanılmıştır. ABD tarafından, 1953-1959 yılları arasında değişik versiyonlarda toplam 2.294 adet F-100 üretilmiş, kriz ve savaş durumunda kullanılan en önemli savaş uçaklarından biri olmuştur. Türk Hava Kuvvetlerinin de envanterine dâhil olan F-100 uçaklarının ilk partisi, 1958 yılında 1'inci Ana Jet Üs 111'inci Jet Filo Komutanlığında hizmete girmiş, 1958-1988 yılları arası döneminde 270 adet uçak Türk Hava Kuvvetlerinde görev icra etmiştir. Böylece Türkiye, bulunduğu coğrafyada caydırıcılık sağlamış ve güçlenmiştir. Bu makalede, ayrıca F-100'lerin Cezayir Bağımsızlık Savaşı (1954-1962), Vietnam Savaşı (1955-1975), Kıbrıs Hava Harekâtı (1964) ve Kıbrıs Barış Harekâtı'nda (1974) hava muharebesi, av-bombardıman, av-önleme, devriye, himaye ve keşif görevleri icra ederek elde ettiği başarılar açıklanmıştır. Sonuç olarak bu makalede F-100 uçaklarının gelişimi, Soğuk Savaş Dönemi'nde ABD, Türkiye ve diğer ülkeler tarafından tercih edilme nedenleri, özellikleri, bu dönemde yaşanan savaşların ve harekâtların sonuçlarına nasıl etki ettiği, kırdığı rekorlar ve dünya havacılık tarihindeki yeri ortaya konulmaya çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: F-100, Harekât, Havacılık Tarihi, Kıbrıs Barış Harekâtı, Türk Hava Kuvvetleri, Uçak.

THE PLACE OF F-100 AIRCRAFT IN WORLD AVIATION HISTORY

Abstract: This article discusses the fighter-bomber and fighter-interceptor aircraft

F-100 Super Sabre, which appeared in the USA in the 1950s during the Cold War period as a higher version of the F-86 Sabre, a supersonic vehicle that exceeded the speed of sound in level flight for the first time and thus broke the world speed record. These aircraft were used by the USA, Türkiye, France, Taiwan and Denmark. A total of 2,294 F-100s were produced in different versions between 1953 and 1959 by the USA, and it became one of the most important warplanes used in crises and war situations. The first batch of F-100 aircraft, which were included in the inventory of the Turkish Air Force, entered service at the 1st Main Jet Base 111th Jet Fleet Command in 1958, and 270 aircraft served in the Turkish Air Force between 1958 and 1988. Thus, Türkiye provided deterrence in its region and became stronger. This article also explains the achievements of F-100s in the Algerian War of Independence (1954-1962), Vietnam War (1955-1975), the Cyprus Air Operation (1964) and the Cyprus Peace Operation (1974) by performing air combat, fighter-bombing, fighter-interception, patrol, covering and reconnaissance missions. As a result; this article attempts to reveal the development of the F-100 aircraft, the reasons why it was preferred by the USA, Türkiye and other countries during the Cold War, its features, how it affected the results of wars and operations during this period, the records it broke and its place in world aviation history.

Keywords: Aircraft, Aviation History, Cyprus Peace Operation, F-100, Operation, Turkish Air Force.

Giriş

Sanayi İnkılabı'nın ortaya çıkardığı sonuçlar havacılık sektörüne de yansımış ve ilk motorlu uçak gökyüzüyle buluşmuştur. Bu çerçevede Wilbur ve Orville Wright kardeşler, 17 Aralık 1903 tarihinde “Flyer”

adı verilen uçakla ilk motorlu uçuşu gerçekleştirmiştir.¹ Bu uçakla 120 feet'lik mesafe, 12 saniyede uçulmuştur.² Wright Kardeşler, 1904 yılında uçaklarına havada dönüş yaptırma ve kalktıkları noktaya geri iniş gerçekleştirme yeteneği kazandırmıştır.³ 1905 yılında Wright Kardeşler, 30 dakika boyunca havada kalarak uçağın teknik özelliklerini daha da geliştirmiştir.⁴ 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 olmuştur.⁵

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 kullanılmıştır.⁶

1920'li ve 1930'lu yıllarda uçak teknolojisinde büyük ilerlemeler kaydedilmiştir. Bunların arasında motorların ve yakıtların iyileştirilmesi ve değişken eğimli pervaneler, askerî uçakların geliştirilmesi için fırsatlar yaratmıştır. Bu özellikle de 1930'lu yılların ortasında ve sonunda av uçakları için geçerli olmuştur. Ahşap iskeletli çift kanatlı uçaklar yerlerini tamamıyla metal serbest kanatlı tek kanatlı uçaklara bırakmıştır. Bu uçaklardan Amerikan P-36 Hawk, Alman Bf-109 ve Sovyet I-16 Rata'lar yüksek performanslı motorlara sahip olup çok daha fazla hız yapabilmıştır. Yine 1930'lu yıllarda av

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, Ankara, Ayrıntı Basımevi 2013, s. 57.

² Edmond Petit; *Historie Mondiale De L'Aviation*, 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, Ankara, Ayrıntı Basımevi, 2013, s. 103.

Askerî Tarih Araştırmaları Dergisi (ATAD), Yıl 2025, Sayı 37: 173-213

uçaklarının silah donanımı çeşitliliği ve bombardıman uçaklarının, özellikle de Amerikan B-17 bombardıman uçaklarının devreye girişiyle, taşıma yükü ve silah donanımlarında artış kaydedilmiştir.⁷

Jet üretimi teknolojisi dünya gündemine İkinci Dünya Savaşı'nda girmiştir. Savaş uçaklarının ülkelerin envanterine girmesiyle teknolojik dönüşüm yaşanmış ve jet motorları da tasarlanmıştır. Turbojet motorlarının kullanıldığı ilk uçak olan Heinkel He 178, 27 Ağustos 1939 tarihinde Almanya tarafından uçurulmuştur. Almanya'nın bu savaşta ME-262 tipindeki uçağı uçuşuyla jet uçağı dönemi başlamıştır. Jet uçağı alanında bayrağı Almanlardan ABD teslim almıştır. İkinci Dünya Savaşı sırasında ülkelerin envanterine girmeye başlayan ve Kore Savaşı'na kadar geliştirilen birinci nesil jet 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 önleme sistemleri bulunmayan bu birinci nesil savaş uçaklarına Mig-15, Mig-17, F-84 ve F-86 uçakları örnek verilebilir.⁸

Bu araştırmada; “F-100 Uçaklarının Dünya Havacılık Tarihindeki Yeri” konusu incelenmiştir. Araştırma konusu belirlenmeden önce ayrıntılı literatür taraması yapılmış ve neticesinde konuya ilişkin herhangi bir çalışma bulunmadığı tespit edilmiştir. Bu çalışmada; döneme ilişkin arşiv belgeleri, kitaplar, makaleler, gazeteler, süreli yayınlar, tezler ve yüksek lisans / doktora tezleri detaylı incelenmiş, internet ortamında ilgili kurumların açık erişim kaynakları taranmıştır. Ulaşılan bilgi ve belgeler kendi içinde sınıflandırılarak kullanılmıştır.

Bu makalede, F-100 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 Cezayir Bağımsızlık Savaşı, Vietnam Savaşı, Kıbrıs Hava Harekâtı ve Kıbrıs Barış Harekâtı'nın sonuçlarına nasıl etki ettiği incelenecektir. Sonuç olarak bu makalenin

⁷ Jeremy Black; Savaş ve Teknoloji, çev. Cengiz Yücel, Doruk Yayınları, İstanbul, 2019, s. 270.

⁸ Mehmet Tanju Akad; Modern Savaşın Temel Kavramları, İstanbul, Kitap Yayınevi, 2011, s. 99-100. Black; s. 261.

ana amacı; literatürde çalışılmamış bir konu olan F-100 uçaklarının dünya havacılık tarihi ve ülkemiz açısından öneminin aydınlatılmaya çalışılmasıdır.

Bu makalenin kapsamı F-100 uçaklarıyla sınırlandırılmıştır. Aynı dönemde geliştirilen F-104, 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-100'lerin kullanılmadığı aynı dönemin diğer savaşları araştırılmamış, F-100 uçaklarını envanterine dâhil etmeyen ülkelerden bahsedilmemiştir.

1. F-100'lerin Tarihî Gelişimi

İkinci Dünya Savaşı'nın ardından Soğuk Savaş başlamış ve dünya havacılığında da ABD ve Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği (SSCB) iki süper güç olarak süpersonik uçakları gökyüzü ile buluşturma yarışına girişmiştir. 1953 yılında ABD Hava Kuvvetlerinin SSCB uçaklarına üstünlük sağlamak amacıyla çağdaş teknoloji ürünü ve sestten hızlı bir uçak tipini envantere kazandırmak istemesiyle F-86 Sabre'nin⁹ daha gelişmiş versiyonu olan F-100 Super Sabre uçağı ortaya çıkmıştır.

F-100 uçaklarının tasarımı ve üretimi çalışmalarına ABD Hava Kuvvetlerinin ihtiyaçları çerçevesinde 1949 yılında başlanmıştır. 1951 yılının Ocak ayında ABD Hava Kuvvetleri, North Amerikan Şirketine uçağın sestten hızlı ve gündüz av uçağı olarak geliştirilmesi iznini vermiştir. Ses engelini aşılması yüzyılın uçaklarına yeni bir tasarım ve harekât anlayışı getirdiğinden, uçağın adının yüzyılın uçağı anlamına gelen “F-100 Super Sabre” olması kararlaştırılmıştır.¹⁰

YF-100A, F-100 uçaklarının prototipi olarak 45 derecelik geriye eğimli kanada ve art yanmalı motora sahip olup ilk uçuşunu 25 Mayıs 1953 tarihinde yapmıştır. Bu prototipten iki adet üretilmiştir. YF-100A,

⁹ Ayrıntılı bilgi için bk. Ercan Kostak; “F-86 Uçaklarının Tarihsel Süreçteki Yeri ve Önemi”, Genel Türk Tarihi Araştırmaları Dergisi, C VII, S 13, Yıl: 2025, s. 153-178.

¹⁰ Marcelle Size Knaack; “Post-World War II Fighters 1945-1973”, Encyclopedia of US Air Force Aircraft and Missile Systems, Volume 1, Office of Air Force History, Washington DC, 1978, s. 113. Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri, “F-100 Super Sabre”; Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, Ankara, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, 2009, s. 7.

29 Ekim 1953 tarihinde alçak irtifada 755.149 mph¹¹ (656.207 km) ile dünya hız rekorunu kırmıştır.¹² Ardından geliştirilen F-100A, birçok bakımdan YF-100A'ya benzemekte olup gündüz av-önleme uçağı olarak toplam 203 adet üretilmiştir. Bu uçaklar denge sorunu çözülmeden teslim edildiğinden uçuşlarda kazalara neden olmuş ve fazla kullanılmadan servis dışına çıkarılarak F-100C'lerle değiştirilmiştir.¹³ Bu versiyonlar ile birlikte üstün niteliklere sahip, en iyi F-100 modelinin elde edilmesine yönelik çalışmalara devam edilmiştir.

F-100C, Super Sabre versiyonlarından av-bombardıman rolünde tam harekât yeteneği olan ilk uçak olmuştur. Bu uçaklara havada yakıt ikmali yapabilme kabiliyeti kazandırılmış, dâhili yakıt taşıma kapasitesi A versiyonunda 744 galon¹⁴ iken bu versiyonda 1.152 galona çıkarılmıştır.¹⁵ Kanat altında bulunan altı adet istasyon, yakıt tankları ile birlikte napalm ve farklı mühimmatları, 12 adede kadar HVAR füzelerini ve MK-7 nükleer silahlarını taşıma imkân sağlamıştır. Bu versiyonda, daha gelişmiş aviyonik sistemleri, kontrol paneli ve damper sistemleri eklenmiş, kanopi görüşü artıracak şekilde geliştirilmiş, gövdeye, kanat yüzeylerine ve kuyruğa modifikasyon yapılmıştır. Motor olarak J57-P21 motoru kullanılmıştır. İlk uçuşu 17 Ocak 1955 tarihinde gerçekleştirilen F-100C'ler, toplam 476 adet olarak envantere girmiştir.¹⁶ Uzun bir iyileştirme listesine sahip F-100C, Vietnam Savaşı'nda yoğun bir şekilde kullanılmış olup bu versiyon ile önemli başarılar elde edilmiştir.

Diğer taraftan F-100C uçakları kırdığı rekorlar ve akrotim uçuşlarıyla dünyada ön plana çıkmış ve ün kazanmıştır. Bu bağlamda F-100C uçağıyla 20 Ağustos 1955 tarihinde 822.135 mph (714.416 km) hızla ilk ses üstü dünya hız rekoru kırılmıştır. 4 Eylül 1955 tarihinde ise

¹¹ mph (miles per hour): Bir hız birimidir. mph=mil/saat. 1 mph=1.609344 km/h.

¹² Frank K. Everest; *The Fastest Man Alive*, Cassell, Londra, 1958, s. 3. Kevin Thomson; *North American: Aircraft 1934-1999, Volume 2*, Kaliforniya, 1999, s. 64. Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri, "F-100 Super Sabre"; s. 23. Knaack; s. 114.

¹³ David Donald; *Century Jets: USAF Frontline Fighters of the Cold War*, AIRtime Publishing Inc., Londra, 2004, s. 6-7. Thomson; s. 64.

¹⁴ Galon: Litre cinsinden sıvı hacmini ölçmek için kullanılan bir birimdir. 1 galon=3.78541 litre.

¹⁵ Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri, "F-100 Super Sabre"; s. 28.

¹⁶ Peter E. Davies; *North American F-100 Super Sabre*, Crowood Press, Wiltshire, 2003, s. 20-25. Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri, "F-100 Super Sabre"; s. 12.

F-100C ile ortalama 610.726 mph (530.706 Knot)¹⁷ hızla 2.235 mil kat edilerek Bendix Trophy¹⁸ kazanılmıştır. 13 Mayıs 1956 tarihinde tek motorlu üç adet F-100C jet uçağı, Londra-Los Angeles (6.710 mil) arasını 14 saat 4 dakikada geçerek rekor kırmıştır. Bu uçuşta havada yakıt ikmali yapılmıştır. Ayrıca ABD Hava Kuvvetleri Thunderbirds Akrotim Ekibi, 1956-1964 yılları arasında F-100C uçaklarıyla hava gösterileri gerçekleştirmiştir.¹⁹

F-100D versiyonu, ilk uçuşu 24 Ocak 1956 tarihinde gerçekleştirmiştir. Bu uçaklar hava-hava ve hava-yer görevleri yapabilmektedir. Bu uçaklara, F-100C ile aynı şekilde kanat altında altı adet takma istasyonu vasıtasıyla MK-7, MK-38 ve MK-43 tipinde nükleer bomba atabilme kabiliyeti kazandırılmıştır. Daha keskinleştirilmiş kanatlara sahip olan bu uçaklara ilk defa otopilot ve AN/AJB-1B alçak irtifa bombalama sistemi [Low-Altitude Bombing System (LABS)] kazandırılmıştır. Ayrıca elektronik karıştırmalara karşı dayanıklı hâle getirilmiştir. Motor olarak J57-P21 motoru kullanılmıştır. Bu versiyondan toplam 1.274 adet üretilmiştir. 26 Kasım 1956 tarihinde iki adet F-100D uçağı ile ilk defa kol hâlinde yakıt ikmali yapılmıştır. Ayrıca ABD Hava Kuvvetleri Thunderbirds Akrotim Ekibi, 1964-1968 yılları arasında F-100D uçaklarıyla hava gösterileri icra etmiştir.²⁰ F-100D modeli, F-100C ve emsallerine göre döneminin en gelişmiş hava üstünlüğüne sahip av-önleme ve av-bombardıman uçaklarından biridir.

TF-100C, bir adet F-100C modelinin iki kişilik eğitim modeline dönüştürülmesi ile ortaya çıkmıştır. Bu uçak F-100F'nin prototipidir. F-100F'ler de F-100C'nin iki kişilik eğitim ve av-bombardıman versiyonudur. İlk uçuşunu 7 Mart 1957 tarihinde gerçekleştiren F-100F'ler hava yükleri azaltılmasına rağmen F-100D'nin hava üstünlüğü, av-önleme ve av-bombardıman yeteneklerini sürdürmüştür. Bu versiyondan toplam 339 adet üretilmiştir. 7 Ağustos 1959 tarihinde iki adet F-100F uçağı Kuzey Kutbu'na uçan ilk jet uçakları olmuştur. Ayrıca yedi adet F-100F, Wild Weasel versiyonu olarak kullanılmak

¹⁷ Knot: Saatte 1 deniz miline (nm.) eşit hız birimidir. 1 knot=1.852 km/s.

¹⁸ Bendix Trophy: Uçakların veya diğer hava vasıtalarının belirli bir sahada yarıştığı bir hava yarışı türüdür.

¹⁹ Donald; s. 15. Knaack; s. 122.

²⁰ Davies; s. 25-33. Knaack; s. 123-124.

üzere dönüştürülmüştür.²¹ F-100F versiyonu, F-100D'ler ile aynı yeteneklere sahip olup ABD tarafından Vietnam Savaşı'nda Wild Weasel görevlerinde kullanılarak önemli bir caydırıcı güç teşkil etmiştir.

YF-107A (F-100B), F-100D'nin 2 Mach uçuş hızına sahip önleme uçağıdır. 1954 yılında hava olukları kokpitin üzerinde olacak şekilde toplam üç adet üretilmiştir. RF-100A, 1954 yılında altı adet F-100A'nın foto-keşif modeline dönüştürülmüş versiyonudur. Alt gövdesine kamera yerleştirilmiştir. DF-100F, pilotsuz hedef yönlendirme uçağı olarak bir adet F-100F'nin modifiye edilmiş hâlidir. NF-100F, farklı deneylerde kullanmak üzere üç adet F-100F'nin modifiye edilmiş versiyonudur. TF-100F, Danimarka Hava Kuvvetlerine verilen altı adet F-100F'nin versiyonudur. QF-100D/F, 1981 yılı ve sonrasında pilotsuz hedefe yönlendirilen toplam 290 adet F-100D ve F-100F'nin modifiye edilmiş versiyonudur.²² Sonuç olarak F-100'ün çeşitli versiyonları üretilmiş ve bu uçaklar birçok kritik görevde kullanılmıştır.

2. F-100D Uçağının Teknik Özellikleri

F-100C/D/F modellerinde teknik özellikler farklılık göstermektedir. Aşağıda verilen bilgiler “D” modeline aittir:²³

- Personeli: 1 veya 2
- Boy: 54.2 feet²⁴
- Geniřlięi: 38.38 feet
- Yükseklięi: 16.2 feet
- Kanat Açıklığı: 38 feet
- Kanat Alanı: 37 m²

²¹ Knaack; s. 128-131. Davies; s. 33-38. Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri, “F-100 Super Sabre”; s. 14.

²² Knaack; s. 116-117.

²³ Gökçe Büyüker, “Amerikan Hava Kuvvetleri Av Uçakları”, Hava Dergisi, S 222, Yıl: 1966, s. 9. Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri, “F-100 Super Sabre”; s. 30. Britannica ; “F-100”. (Erişim Tarihi: 18.02.2025), <https://www.britannica.com/technology/F-100>.

²⁴ feet: Bir uzunluk ölçüsü birimidir. 1 feet=0,3048 m=30,48 cm

- Boş Ağırlığı: 31.000 lb.²⁵
- Yüklü Ağırlığı: 39.800 lb.
- Motoru: 1 adet Pratt & Whitney J57-21 (A/B)
- Depo Kapasitesi: Dâhili: 1.189 galon, Harici: 1.050 galon
- Maksimum Hızı: 1.3 mach
- Menzili: 3.211 km
- Havada Kalış Süresi: 1.5-2 saat
- Silahları: 4 adet M-39-A2 Mk. top, toplam 6 pilonda 4 adet AIM-9 füze ve / veya bombalar.

3. F-100 Uçağının Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığının Hizmetine Girişi

Dünyada İkinci Dünya Savaşı'nın arkasından bloklar oluşmuş ve sonucunda ülkeler Batı ve Doğu Bloku olarak kutuplara ayrılmıştır.²⁶ Batı Bloğuna ABD ve Doğu Blokuna SSCB liderlik yapmıştır.²⁷ Sonrasında dünyada Soğuk Savaş Dönemi yaşanmıştır. Bu dönemde SSCB'nin yayılmacılığını Doğu Avrupa yönünde hızlı ilerletmesi ABD'de endişeye sebep olmuştur.²⁸ Kore Savaşı'nda Sovyet savaş uçakları ile yaşanan hava muharebelerinden dersler çıkaran ABD, SSCB'nin savaş uçaklarından gelecek olası hava tehditlerine karşı koymak amacıyla gelişmiş, yüksek manevra kabiliyetine sahip süperpersonik jet uçaklarına ihtiyaç duymuştur.

²⁵ libre: Bir ağırlık ölçüsü birimidir. 1 libre=0,45359237 kg

²⁶ Baskın Oran; "Batı Bloku Ekseninde Türkiye-1:1945-1960", Türk Dış Politikası: Kurtuluş Savaşı'ndan 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 Şüphecililiği", Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sosyal Bilimler Dergisi, C XIII, S 25, Yıl: Haziran 2023, s. 97.

²⁷ 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.

²⁸ Ercan Kostak; "Soğuk Savaş Dönemi'nde Savunma İttifakı Olarak NATO'nun Kurulması ve Türkiye'nin Üyeliğine Giden Yol", History Studies Dergisi, C XVI, S 2, Yıl: 2024, s. 202-203. Derya Gonca Peksarı; NATO'nun Değişen Konsepti, Asil Yayınları, Ankara, 2007, s. 1.

NATO, SSCB'nin yürüttüğü yayılcı politikalar karşısında Batılı ülkeler tarafından 4 Nisan 1949 tarihinde kurulmuştur.²⁹ Türkiye, SSCB'nin tehditlerini bertaraf etmek suretiyle güvenliğini sağlamak, Batının yanında politika yürütmek, askerî yardım temin ederek ordusunu modern bir hâle getirmek maksadıyla, NATO üyeliği istemiş³⁰ ve Mayıs 1950'de ilk defa bu kuruma başvuru yapmıştır.³¹ Diğer taraftan Türk Hava Kuvvetlerinin jet uçaklarıyla modernizasyona tabi tutulması kapsamında çalışmalara başlanmış ve bu doğrultuda 16 Ekim 1950 tarihinde jet pilotu yetiştirmek maksadıyla sekiz pilot ABD'ye gönderilmiş ve 31 Ağustos 1951 tarihinde eğitimlerini bitirerek Türkiye'ye dönmüşlerdir.³² 18 Şubat 1952 tarihinde ise NATO'ya girilmiştir.³³ 1950-1960 Dönemi'nde, Türk Silahlı Kuvvetlerinin her alanda değişimine ve dönüşümüne etki eden en önemli gelişme, Türkiye'nin NATO'ya girişi olmuştur.

Bu dönemde Türk ordusuna ait silah ve malzemenin yeterli olmadığı, personelin ise eğitim seviyesinin düşük olduğu görülmüştür. Gelişmiş ülkelerde bulunan ordular modern teknolojiyi kullanan bir yapılanmaya sahip iken Türk ordusu hâlen emek eksenli bir yapılanmayı korumaktadır. Bu durum NATO üyeliğinin akabinde hızlı

²⁹ 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.

³⁰ Çağrı Erhan; "ABD ve NATO'yla İlişkiler", Türk Dış Politikası: Kurtuluş Savaşı'ndan 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, Yıl: 1967, s. 148-149.

³¹ 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, Yıl: Nisan 2019, s. 610.

³² Stuart Kline; Türk Havacılık Kronolojisi, Dönence Basım ve Yayın Hizmetleri, İstanbul, Aralık 2002, s. 314. Deniz Kurt-Yavuz Pehlivan-Fatih Danacı-Erdal Korkmaz; Cumhuriyet'in 100'üncü Yılında Türk Hava Kuvvetleri, Ankara, Hava Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı, 2023, s. 144. Hava Kuvvetleri Dergisi; "Hava Kuvvetlerinin Gelişme Dönemi ve Jet Uçaklarına Geçiş (1944-1952)", Hava Kuvvetlerinin 90. Altın Yılı Özel Sayısı, S 338, Yıl: Haziran 2001, s. 51.

³³ 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.

bir şekilde yürütülen dönüşüm ve modernizasyon süreciyle düzeltilmeye çalışılmıştır. Türkiye'nin NATO'ya entegrasyonu çerçevesinde genel olarak Türk Silahlı Kuvvetlerinin, özel olarak ise Türk Hava Kuvvetlerinin silah sistemi, eğitimi, lojistik, ikmal ve teşkilatı gibi farklı alanlarda dönüşümüne ve değişimine başlanmıştır. Hava Kuvvetleri, en kısa zamanda NATO standartlarının yakalanması istikametinde hareket etmiştir. İkinci Dünya Savaşı sürerken eksik yönlerini belirleyen Hava Kuvvetleri, yeni silahlar ile malzemeler temin etmiş, öte taraftan ülke dışından getirtilen yabancı uzmanları birliklerde görevlendirmiştir. NATO'dan alınan silahlar ile malzemelerin kullanımının personele öğretilmesi maksadıyla, lojistik, ikmal ve eğitim sistemi yenilenmiştir. Hava Kuvvetleri Komutanlığında; pilot, lojistik, ikmal ve radar branşlarında özel eğitim veren okullar faaliyete geçmiş, ayrıca eğitim maksadıyla yurt dışına personel gönderilmiştir.³⁴ Türkiye'nin NATO üyeliğinin sonrasında Türk Silahlı Kuvvetleri, değişim / dönüşüm bağlamında modern silah ve teçhizatı envantere dâhil etmiş, tüm sistemlerini çağa uygun sistemlerle yenileyerek her alanda NATO'ya uyumlu bir yapıya kavuşmaya çalışmıştır.

29 Mart 1952 tarihinde envantere ilk defa girecek olan sekiz adet F-84G muharip jet uçağı Türkiye'ye getirilmiştir. Bu uçaklar, Balıkesir'de bulunan 9'uncu Ana jet Üs Komutanlığına bağlı 191'inci, 192'nci ve 193'üncü Filo Komutanlıklarına konuşlandırılmıştır. Böylece 9'uncu Ana jet Üs Komutanlığı ilk jet üssü; 191'inci, 192'nci ve 193'üncü Filo Komutanlıkları ise ilk jet filoları olarak tarihe geçmiştir.³⁵ Türkiye ilk defa pervaneli uçakların yerine jet uçakları ile tanışmış ve Türk havacılık tarihinde önemli bir aşama kaydedilmiştir.

³⁴ 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. 1. Ercan Kostak; Soğuk Savaş Dönemi'nde Türkiye'nin Askerî Teknoloji Kaynakları (1946-1990), Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara, 2023, s. 350.

³⁵ Ole Nikolajsen; Turkish Military Aircraft Since 1912, Dutch Aviation Society, The Netherlands, 2005, s. 290. Deniz Kurt vd.; Türk Hava Kuvvetleri, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, Ankara, Hava Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı, 2022, s. 24. Türk Hava Kuvvetleri Dergisi; "Türk Hava Kuvvetlerinin Kronolojik Tarihi", Türk Hava Kuvvetleri 100'üncü Yıl Özel Sayısı, S 367, Yıl: 2011, s. 64. Hulusi Kaymaklı; Havacılık Tarihinde Türkler (1946 Yılından 1960 Yılına Kadar), C IV, Ankara, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, 2006, s. 111. Cumhuriyet'in 100. Yılında Millî

Askerî Tarih Araştırmaları Dergisi (ATAD), Yıl 2025, Sayı 37: 173-213

ABD, Soğuk Savaş Dönemi'nde müttefiklerinin güçlü bir hava kuvvetlerine sahip olmasını istediği için F-100 uçaklarını Türkiye'ye teklif etmiş ve olumlu cevap almıştır. Bunun üzerine Türk Hava Kuvvetlerinin uzun menzilli vuruş kabiliyetini artırmak ve bölgesinde güçlenmesini sağlamak amacıyla F-100D ve F-100F'ler ABD askerî yardımından alınmıştır.³⁶ Ardından yerleşim meydanı olarak 1'inci Ana Jet Üs 111'inci ve 113'üncü Filo Komutanlıkları (Eskişehir) seçilmiştir. F-100 uçaklarına yönelik ikmal faaliyetlerinin organize edilmesi, ilgili yayınların tercümesi ve bakım personelinin yetiştirilmesi faaliyetlerine başlanmış, 7 Temmuz 1958 tarihinde 111'inci Filo Komutanlığından toplam altı personel F-100 eğitimi için ABD'ye gönderilmiştir. Filo personeli, 5 Ekim 1958 tarihinde intibak eğitimi uçuşlarını tamamlayarak Eskişehir'e dönmüştür.³⁷

21 Ekim 1958 tarihinde ilk parti olarak 14 adet F-100D ve 7 adet F-100F olmak üzere toplam 21 adet F-100 uçağı 111'inci Filo Komutanlığının envanterine girmiştir. İlave altı personelin de eğitimleri yıl sonu itibarıyla tamamlanmıştır. Böylece harbe hazır F-100 uçağı pilot sayısı toplam 12 olmuştur. 2 Ocak 1959 tarihinde ise 113'üncü Filo Komutanlığından altı personel F-100 eğitimi için ABD'ye gönderilmiştir. Bu personel, 23 Mart-28 Nisan 1959 tarihleri arasında 40 saatlik F-100 uçağı ile intibak ve harbe hazırlık eğitimi alarak Eskişehir'e dönmüştür. 1 Haziran 1959 tarihinden itibaren 33 adet F-100D ve bir adet F-100F 113'üncü Filo Komutanlığının envanterine girmiştir.³⁸ Böylece bu uçakların envantere girmesiyle Türk Hava Kuvvetleri bölgesinde güç kazanmıştır.

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.

³⁶ Türk Hava Kuvvetlerinin envanterine giren F-100F'nin görüntüsü için bk. EK-Ç.

³⁷ Emin Kurt; Türkiye'de Ana Jet Üslerinin Kuruluşu ve Gelişimi (1951-2010), Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2011, s. 67. Hava Kuvvetleri Dergisi; "Yeniden Yapılanma Dönemi (1952-1983)", Hava Kuvvetleri'nin 90. Altın Yılı Özel Sayısı, S 338, Yıl: Haziran 2001, s. 72. Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri, "F-100 Super Sabre"; s. 38-40. Kaymaklı, s. 196-197.

³⁸ Ercan Kostak; Soğuk Savaş Dönemi'nde Türkiye'nin Askerî Teknoloji Kaynakları (1946-1990), Paradigma Akademi Yayınları, Çanakkale, 2023, s. 188. Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri; C I, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 2009, s. 75. Hava Kuvvetleri Dergisi;

Askerî Tarih Araştırmaları Dergisi (ATAD), Yıl 2025, Sayı 37: 173-213

Eylül 1957’de Konya’ya intikal eden 112’nci Filo Komutanlığı lağvedilmesine rağmen F-100 uçaklarının sayısının artması nedeniyle Hava Kuvvetleri Komutanlığı emri gereğince Balıkesir’den Eskişehir’e intikal ettirilerek 1 Haziran 1959 tarihinde tekrar açılmıştır. Bu filonun 6 Haziran 1959 tarihinden itibaren F-100D uçakları ile teçhiz edilmesine başlanmıştır. 1960 yılı sonu itibarıyla Hava Kuvvetleri Komutanlığının envanterinde 50 adet F-100D ve 10 adet F-100F olmak üzere toplam 60 adet F-100 uçağı bulunmaktadır.³⁹

12 Temmuz 1963 tarihinde 113’üncü Filo Komutanlığı ve 182’nci Filo Komutanlığından (Diyarbakır) 14 adet F-100 D/F uçağı 7’nci Ana jet Üs Komutanlığına (Malatya) intikal etmiştir. Aynı yıl 111’inci Filo Komutanlığı nükleer silah kullanma yeteneğı kazanmıştır. 1965 yılında 112’nci Filo Komutanlığının F-100D uçakları darbe rolünde görev icra eden 111’inci ve 113’üncü Filo Komutanlıklarına verilmiştir. 112’nci Filo Komutanlığına ait F-100 uçaklarının diğer filolara tahsis edilmesinin ardından bu filo; görevlerini 1969 yılına kadar F-84Q uçaklarıyla sürdürmüş, 1969 yılında F-100D/F uçaklarıyla modernize edilmiş, 1972 yılında ise bu uçakların yerine F-100C⁴⁰ uçaklarıyla görevine devam etmiştir. 1969-1970 yıllarında ABD’nin Vietnam Savaşı’nda kullandığı 36 adet F-100D ve dört adet F-100F Türk Hava Kuvvetlerinin envanterine girmiştir. 1969 yılının sonlarında 112’nci ve 182’nci Filo Komutanlıklarına ait F-84Q uçakları, F-100D uçaklarıyla değiştirilmiştir. 112’nci Filo Komutanlığına ilk parti olarak 24 adet F-100D uçağı tahsis edilmiştir.⁴¹ 1960’lı yılların sonu itibarıyla Türk Hava Kuvvetleri bölgesinde güçlenlenmeye devam etmiş, caydırıcı bir kuvvet hâline gelmiştir.

Bu uçaklar, pilotların harbe hazırlık eğitimlerinde de önemli bir yer tutmuştur. Bu bağlamda 1973 yılından itibaren 3’üncü Ana Jet Üs Komutanlığının 131’inci ve 132’nci Filo Komutanlıklarında (Konya) yirmi dörder adet F-100C uçağı harbe hazırlık eğitiminde kullanılmıştır. 131’inci Filo Komutanlığı 1987 yılına kadar; 132’nci

“Yeniden Yapılanma Dönemi (1952-1983)”, s. 72. Nikolajsen; s. 162. Kaymaklı; s. 196, 204.

³⁹ Kostak; s. 189. Kaymaklı; s. 203-204. Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri, “F-100 Super Sabre”; s. 42-43. Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri; C I, s. 159.

⁴⁰ Türk Hava Kuvvetlerinin envanterine giren F-100C’nin görüntüsü için bk. EK-B.

⁴¹ Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri, “F-100 Super Sabre”; s. 52. Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri; C I, s. 75, 159.

Filo Komutanlığı ise 1988 yılına kadar bu uçaklarla görevini sürdürmüştür.⁴²

1974 yılından itibaren Türk Hava Kuvvetlerinin envanterine F-4E uçakları girmeye başlamıştır. Bu çerçevede 113'üncü Filo Komutanlığı, 30 Ağustos 1974 tarihinde; 112'nci Filo Komutanlığı, 10 Ekim 1975 tarihinde ve 111'inci Filo Komutanlığı, 23 Ekim 1978 tarihinde F-4E uçaklarıyla modernize edilmiştir.⁴³ Böylece Türk Hava Kuvvetleri, Soğuk Savaş Dönemi'nin en önde gelen savaş uçaklarından biri olarak kabul edilen, her türlü hava şartında görev yapabilen, uzun menzile sahip, süpersonik bir av-önleme ve av-bombardıman uçağına kavuşmuştur.

171'inci Filo Komutanlığı (Malatya), 1952-1970 yılları arasında F-84F/F-100D/F, 1970-1979 yılları arasında F-100D/F uçaklarıyla önemli görevler yapmış, 1979 yılından itibaren F-4E uçaklarıyla modernize edilmiştir. 172'nci Filo Komutanlığı (Malatya), 1969-1978 yılları arasında F-100D/F/C uçaklarıyla başarılı görevler gerçekleştirmiş, 1978 yılından itibaren F-4E uçaklarıyla modernize edilmiştir. 181'inci Filo Komutanlığı (Diyarbakır) 1972-1986 yılları arasında F-100C/D/F uçaklarıyla verilen görevleri planlandığı şekilde yerine getirmiş, 1986 yılında F-104G uçaklarıyla modernize edilmiştir. 182'nci Filo Komutanlığı (Diyarbakır), 1979-1986 yılları arasında F-100D/F uçaklarıyla başarılı görevler icra etmiş, bu tarihten sonra CF-104A/D uçaklarıyla modernize edilmiştir.⁴⁴ Bu dönemde Malatya ve Diyarbakır'da bulunan F-100 filoları icra ettikleri başarılı eğitim ve görev uçuşlarıyla ülkenin bölgesinde etkin bir hava gücüne sahip olduğunu göstermişlerdir.

⁴² Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri; C II, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 2009, s. 5, 71-72. Kostak; s. 246. Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri, "F-100 Super Sabre"; s. 54.

⁴³ Deniz Kurt-Yavuz Pehlivan; 50'nci Yılında Türk Hava Kuvvetlerinde F-4E Phantom II, Ankara, Hava Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı, 2024, s. 75, 88, 95. Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri, "F-100 Super Sabre"; s. 55. Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri; C I, s. 76, 159, 256. Türk Hava Kuvvetleri Dergisi; "Türk Hava Kuvvetlerinin Kronolojik Tarihi", s. 66. Hava Kuvvetleri Dergisi; "Yeniden Yapılanma Dönemi (1952-1983)", s. 76.

⁴⁴ Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri; C IV, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, Ankara, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, 2009, s. 7, 73, 157, 244. Kostak; s. 250, 326. Kurt; s. 107.

Danimarka Hava Kuvvetleri, 21 Nisan 1981-27 Ocak 1982 tarihleri arasında 20 adet F-100D ve iki adet F-100F uçağı olmak üzere toplam 22 adet F-100 uçağını Türk Hava Kuvvetlerinin kullanımı için hibe etmiştir.⁴⁵

3.1. Best-Hit Uluslararası Hava Yarışmaları'nda F-100 Uçakları

NATO'nun 1949 yılında kuruluşundan başlayarak üye ülkelerin hava kuvvetleri, ortak yarışmalar tertip ederek birbirlerini daha yakından tanıma imkânını elde etmiştir. Bu tip yarışmalar özellikle Orta ve Kuzey Avrupa ülkelerinde yer alan birlikler arasında düzenli bir şekilde yoğun olarak yürütülmüştür. Bu kapsamda, 12-15 Temmuz 1971 tarihleri arasında Türk Hava Kuvvetlerinin ev sahipliğinde 1'inci Ana Jet Üs Komutanlığında (Eskişehir) icra edilen Best-Hit yarışmalarına 111'inci Filo Komutanlığından Hv. Plt. Yb. H. Basri Yurdakul, Hv. Plt. Bnb. Hüseyin Çapoğlu, Hv. Plt. Bnb. Özden Sandıkçı, Hv. Plt. Yzb. Üner Üstün, Hv. Plt. Yzb. Dinçer Adar, Hv. Plt. Ütğm. Ferhat Ertekin ve Hv. Plt. Ütğm. Yıldırım Çelik F-100D uçaklarıyla yarışmalara iştirak etmiştir.⁴⁶

Müsabakalara Türkiye F-100D, İtalya G-91, Yunanistan F-5A, ABD F-4E ve A-7A uçaklarıyla katılmıştır. Bu yarışmalar 7 Temmuz 1971 tarihinde açılış merasimiyle başlamıştır. Aynı gün içerisinde gerçekleştirilen genel brifing ve tim kaptanları toplantısının ardından 8-9 Temmuz 1971 tarihlerinde antrenman uçuşlarına geçilmiştir. 12-15 Temmuz 1971 tarihleri arasında hassas bir programla yerine getirilen yarışmalar neticesinde Türk timi 596 puanla birincilik kazanmıştır.⁴⁷ Yarışmanın akabinde 17 Temmuz 1971 tarihinde yapılan törenle Türk timine Best-Hit kupası ve hatıra plaketi verilmiştir.⁴⁸

Yarışmaların sonunda bireysel birinciliği Türk takımından Hv. Plt. Yzb. Dinçer Adar elde etmiştir. Töreni izleyen günlerde Türk ekibi Genelkurmay Başkanı Orgeneral Memduh Tağmaç tarafından üstün

⁴⁵ Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri, "F-100 Super Sabre"; s. 55. Hava Kuvvetleri Dergisi; "Yeniden Yapılanma Dönemi (1952-1983)", s. 72.

⁴⁶ Kurt vd; 2020, s. 62-63.

⁴⁷ Günaydın gazetesi, 14 Temmuz 1971, s. 1. Milliyet gazetesi, 16 Temmuz 1971, s. 1. Best-Hit 1971 yarışmaları ile ilgili gazete haberi için bk. EK-D.

⁴⁸ Türk Hava Kuvvetleri Dergisi; "Türk Hava Kuvvetlerinin Kronolojik Tarihi", s. 65. Hava Kuvvetleri Dergisi; "Yeniden Yapılanma Dönemi (1952-1983)", s. 65.

Askerî Tarih Araştırmaları Dergisi (ATAD), Yıl 2025, Sayı 37: 173-213

başarı madalyası ve rozeti ile taltif edilmiştir. Ayrıca dönemin TBMM Başkanı Sabit Osman Avcı, birincilik kazanan Türk timine birer altın saat hediye vermiştir. Etibank Genel Müdürlüğü de 111'inci Filo Komutanlığına altın bir Atatürk Şildi ve personele birer gümüş şilt takdim etmiştir.⁴⁹

4. F-100 Uçağının Katıldığı Savaşlar ve Harekâtlar

4.1. Cezayir Bağımsızlık Savaşı'nda (1954-1962) F-100'ün Rolü

Cezayir, 16. yüzyılda Osmanlı Devleti'nin egemenliği altına girmiştir. 1830 yılında Fransa Cezayir'e hâkim olarak bölgede sömürge rejimi kurmuştur. Cezayir'de Birinci Dünya Savaşı'nın akabinde ulusal uyanış başlamış ve bu durum İkinci Dünya Savaşı'nın ardından bağımsızlık mücadelesine evrilmiştir. Bunun üzerine Fransa Cezayir üzerindeki baskıları yeniden yoğunlaştırmıştır. 1945 yılından itibaren Ahmet Ben Bella'nın liderliğini yaptığı Ulusal Kurtuluş Cephesi 1954 yılında Fransa karşısında silahlı kurtuluş mücadelesi başlatmıştır.⁵⁰

Bandung Konferansı, 18-24 Nisan 1955 tarihleri arasında Endonezya'nın Bandung şehrinde "Asya Afrika Zirve Konferansı" adıyla gerçekleşmiştir. Bu konferansın amacı, yeni bağımsızlıklarını elde eden Afrika ve Asya ülkelerinin ABD ve SSCB gibi nükleer gücü olan ülkelerin karşısında varoluşlarını devam ettirmek için birlik ve beraberlik oluşturmaktır.⁵¹ Cezayir, konferansta Ulusal Kurtuluş Cephesi'nden Hocin Aid Ahmet ile temsil edilmiştir.⁵² Bu sayede Cezayir bağımsızlık hareketi uluslararası arenada ilk kez kabul görmüş, Cezayir sorunu amaçlandığı üzere Birleşmiş Milletlerin gündemine

⁴⁹ Kurt vd; 2020, s. 64.

⁵⁰ Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Dışişleri Bakanlığı Türk Diplomatik Arşivi; F: 183, K: 17812, G: 84954, S. 1, (29.06.1956). Hasan Selim; Cezayir Bağımsızlık Savaşı, İstanbul, Acar Matbaacılık, 1984, s. 18, 46. Şinasi Sönmez; Cezayir Bağımsızlık Hareketi ve Türk Kamuoyu (1954-1962), Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara, 2007, s. 36-37. Türkkaya Ataöv; Afrika Ulusal Kurtuluş Mücadeleleri, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, Ankara, 1975, s. 151.

⁵¹ Semih Günver; Fatin Rüştü Zorlu'nun Öyküsü, Bilgi Yayınları, Ankara, 1985, s. 52.

⁵² Jean Lacouture; "Bandung ou la Fin de l'ère Coloniale" Le Monde Diplomatique, Paris, Avril 2005, s. 22-23.

taşınmıştır. Ulusal Kurtuluş Cephesi, Fransa karşısında sergilediği mücadelede artık yeni bir aşamaya geçmiştir.⁵³

1956 yılında Cezayirli liderlerin yakalanarak hapse gönderilmesi, ayaklanmanın daha da yayılmasına sebep olmuştur. 1957 yılında direnişçiler şiddet hareketlerine başvurmuştur. Cezayir'e gönderilen Fransa'ya ait bu birlikler teşebbüsleri engellemiş ve yoğun bir şekilde işkence yapmıştır. Direnişçilerin sızma yapmalarını önlemek maksadıyla Cezayir'in Fas ve Tunus sınırlarına dikenli tel örgüler çekilmiştir. Bu engelin arkasında bulunan 30 bin kişilik Cezayir ordusunun saldırılarına devam etmesi neticesinde, Fransa ordusu Şubat 1958'de sınırda yer alan bir Tunus köyünü bombalamıştır. Nisan 1958'de Tanca'da bir araya gelen Mağrip Birliği Kongresinde alınan bir karar üzerine 19 Eylül 1958 tarihinde Cezayir Cumhuriyeti Geçici Hükûmeti (GPRA) Kahire'de kurulmuş ve hükûmet programı açıklanmıştır.⁵⁴ Bu esnada Avrupalı Cezayirlilerin Fransa ile birleşmek gayesiyle sürdürdüğü mücadele de hararetlenmiştir. Bu bunalım sonucunda Fransa'da geniş yetkilerle 1 Haziran 1958 tarihinde iktidara gelen Charles de Gaulle, yeni bir anayasa hazırlamakla görevlendirilmiş, Cezayirli Fransızların baskılarına rağmen bu soruna siyasi bir çözüm bulma arayışına girmiştir.⁵⁵

Diğer taraftan ABD'den alınan ilk paket F-100'ler Fransa'ya 1 Mayıs 1958 tarihinde ulaşmış, ilerleyen süreçte toplam 100 adet uçağın (85 adet F-100D ve 15 adet F-100F) Fransa'ya teslimi yapılmıştır. F-100'ler, Fransa'da bulunan askerî üslerden Cezayir'deki hedeflere yönelik başarılı görevler icra etmiştir. Bu minvalde F-100'ler, Fransa'nın Reims Hava Üssü'nden kalkarak Cezayir'deki hedefleri bombalamış, dönüş rotasında ise Istres Hava Üssü'nde yakıt ikmali yapmıştır. Bu uçaklar, Sepecat Jaguar ile değiştirilene kadar Fransız Hava Kuvvetleri tarafından kullanılan ana av-bombardıman uçağı olmuştur.⁵⁶ F-100'ler, verilen kritik görevleri harekât alanında başarılı bir biçimde icra etmiş, düşmana gözdağı vererek caydırıcılık sağlamıştır.

⁵³Sönmez; s. 58-59.

⁵⁴ age.; s. 70.

⁵⁵ Jean Paul Sartre; Hepimiz Katiliz, Sömürgelik Bir Sistemdir, çev. Süheyla N. Kaya, Belge Yayınları, İstanbul, 1999, s. 71.

⁵⁶ Victor Flintham; Air Wars and Aircraft: A Detailed Record of Air Combat, 1945 to the Present, Facts on File, New York, 1989, s. 82.

Arap ve sosyalist devletlerden destek alan GPRA ile Mayıs 1961’de resmî görüşmelerin başlamasının ardından Fransız göçmenler tarafından kurulan Gizli Ordu Örgütü sivil halka karşı gaddarca şiddet hareketlerine girişmiştir. Altı ay geçtikten sonra başlayan müzakereler 18 Mart 1962 tarihinde anlaşma ile sonuçlanmıştır. Bunun neticesinde geçici bir hükûmetin gözetimi altında gerçekleştirilen bir referandum neticesinde Cezayir’in bağımsızlığı tanınmıştır. Ayrıca Cezayir’e yerleşmiş Avrupalıların serbest bir şekilde vatandaşlık seçimi yapabilmesi kararlaştırılmıştır.⁵⁷

1 Temmuz 1962 tarihinde gerçekleştirilen bağımsızlık referandumunun sonuçlarını Cezayir Merkez Komisyonu Başkanı Kaddour Sator, 3 Temmuz 1962 tarihinde 5 milyon 975 bin evet, 600 bin hayır oyu çıktığına yönelik olarak dünyaya duyurmuştur. Böylece Cezayir 5 Temmuz 1962 tarihinde bağımsızlığını elde etmiştir.⁵⁸

4.2. Vietnam Savaşı’nda (1955-1975) F-100’ün Rolü

Vietnam Savaşı, bir tarafta SSCB, Çin ve komünizm yanlısı Kuzey Vietnam ile diğer tarafta ABD ve antikomünist Güney Vietnam arasında geçen uzun süreli savaştır. ABD, 1955 yılında başlayan bu savaşa 1963-1973 yılları arasında dâhil olmuştur.⁵⁹

Japonya’nın İkinci Dünya Savaşı’nın akabinde teslim olması ile Ho Şi Minh, 1945 yılında Kuzey Vietnam’da Cumhuriyet yönetimi kurmuştur. 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 Vadi’de bulunan kalelerine 15.000 asker getirmiştir. Bu işgal üzerine Ho Şi Minh taraftarları ile Fransızlar arasında çatışmalar meydana gelmiş ve 1954 yılında Dien Bien Phu geri alınarak Fransa’nın Vietnam’ı terk etmesi sağlanmıştır.⁶⁰

⁵⁷ Malek Redha; *L’Algérie à Evian: Histoires de Négociation Secrètes 1956-1962*, Paris, Dahlab Seuil, 1995, s. 232. Sönmez; s. 82.

⁵⁸ Sönmez; s. 83-84.

⁵⁹ Fahir Armaoğlu; *20. Yüzyıl Siyasi Tarihi, 1914-1995*, 26. Baskı, Kronik Kitap, İstanbul, 2019, s. 512.

⁶⁰ Jonathan Neale; *Amerikan Savaşı Vietnam 1960-1975*, çev. Doğan Tarkan, Metis Yayınevi, İstanbul, 2004, s. 105. Emre Özübek; *Türk Basınında Vietnam Savaşı*

Askerî Tarih Araştırmaları Dergisi (ATAD), Yıl 2025, Sayı 37: 173-213

26 Nisan-20 Temmuz 1954 tarihleri arasında toplam 14 adet ülkenin iştirakıyla gerçekleştirilen Cenevre Konferansı neticesinde Vietnam iki bölgeye ayrılmıştır.⁶¹ Kuzey’de SSCB ve Çin’in; güneyde ise ABD ve İngiltere’nin destek verdiği birer devlet kurulmuştur.⁶² 1955 yılında Güney Vietnam’da Devlet Başkanlığına De Bao Dai’nin yerine Ngo Dinh Diem getirilmiştir.⁶³

ABD tarafından, 16 Nisan 1961 tarihinde altı adet F-100 Süper Sabre uçağı Filipinler’de bulunan Clark Hava Üssü’nden Tayland Hava Kuvvetleri Don Muang Kraliyet Üssü’ne hava savunma rolünde konuşlandırılmış ve böylece Güneydoğu Asya’da savaşa giren ilk uçaklar olmuştur. F-100’ler bu tarihten itibaren Vietnam Savaşı’nda en uzun süre görev yapan ve yaygın bir şekilde kullanılan ABD’nin jet av-bombardıman uçağı olmuştur.⁶⁴

ABD Başkanı John F. Kennedy, 1961 yılı başlarında Güney Vietnam’a verilen desteğin daha da artırılması maksadıyla, Vietnam’da bulunan askerî personel sayısında artış yapılması, erzak yardımının iki katına çıkarılması ve napalm bombaları kullanılması gibi talimatlar vermiştir. 1962 yılında ABD’nin Vietnam’a gönderilen askerî personel sayısı 800’den 9.000’e çıkarılmıştır. 1 Kasım 1963 tarihinde Güney Vietnam’da yaşanan askerî darbeye Devlet Başkanı Diem öldürülmüştür.⁶⁵ 22 Kasım 1963 tarihinde ise ABD Başkanı John F. Kennedy suikast yapılarak öldürülmüş,⁶⁶ yerine yardımcısı Lyndon B. Johnson Başkan olmuştur. 1964 yılında Başkan Johnson, Tonkin Körfezi’nde Kuzey Vietnam’a ait devriye gezen botların ABD

Tartışmaları (1960-1975), Karabük Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Karabük, 2018, s. 13.

⁶¹ Nusret Özselçuk; Ana Hatlarıyla Vietnam Savaşları ve Alınan Dersler, Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara, 1979, s. 30. Armaoğlu; 2019, s. 350, 473, 513.

⁶² Fahir Armaoğlu; 20. Yüzyıl Siyasi Tarihi 1914-1995, Alkım Yayınevi, İstanbul, 1999, s. 674.

⁶³ Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Dışişleri Bakanlığı Türk Diplomatik Arşivi; F: 583, K: 44796, G: 215996, S. 11, (11.03.1955).

⁶⁴ David A. Anderton; North American F-100 Super Sabre, Osprey Publishing, Londra, 1987, s. 57.

⁶⁵ Vo Nguyen Giap; Vietnam Halk Savaşı, çev. Mehmet Tunç, Bilim ve Sosyalizm Yayınları, Ankara, 1999, s. 213.

⁶⁶ 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, s. 473.

destroyeri Maddox’a ateş ettiğini gerekçe göstererek Kuzey Vietnam’ın bombalanması emrini vermiş ve neticesinde ABD bu savaşa dâhil olmuştur.⁶⁷

F-100’ler, Vietnam Savaşı’nda 4 Nisan 1965 tarihinde ABD’nin F-105’lerine himaye görevi icra ederken ilk defa hava-hava muharebesine katılmış, bir F-100 uçağı top ateşiyle Kuzey Vietnam Hava Kuvvetlerine ait bir adet MiG-17 uçağını, diğer F-100 uçağı ise AIM-9 Sidewinder füzelerini kullanarak üç adet MiG-17 uçağını düşürmüştür. Böylece ABD Hava Kuvvetleri Vietnam Savaşı’nda ilk başarısını elde etmiştir.⁶⁸

ABD’nin Vietnam’daki kurduğu Thai Huang askerî üssü 1966 yılının Mayıs ayında faaliyete geçmiş ve Kasım ayından itibaren F-100’ler kalkış yapmaya başlamıştır. Bu üssün bütün faaliyetleri bitmek tükenmek bilmeyen saldırı uçuşları ve tekrar saldırıya hazırlık şeklinde 1970 yılına kadar devam etmiştir. Bu faaliyetler yaklaşık 110 adet F-100 uçağı ve ilave 44 adet ulusal muhafızlara ait F-100 uçaklarıyla; askerlerin ölümcül savaş bölgelerinde sürekli yer değiştirerek haftada altı gün gece ve gündüz devam etmiştir. F-100 pilotları tarafından kara birliklerinin desteklenmesine aşırı özen gösterilmiştir.

1967 yılının Ocak ayında Pieg Wuhan’daki askerî üs kullanılarak 65.000 sorti F-100 uçuşu gerçekleştirilmiştir. Bu durum 31 gün boyunca her 42 saniyede bir F-100 havalanması anlamını taşımaktaydı. 1967 yılının ortalarından itibaren ise 3’üncü, 31’inci, 35’inci ve 37’nci av filoları F-100’lerle Vietnam’da bulunan Hang Bölgesine operasyon düzenlemiştir. F-100’ler, Mayıs 1968’den Nisan 1969’a kadar 24.000’in üstünde sorti yapmıştır. 1969 yılının başlarında F-100’ler tarafından, İkinci Dünya Savaşı’nda P-51 Mustang uçaklarının binlercesinden çok daha fazla görev yerine getirilmiştir. Vietnam’da bulunan üsler dünyanın en yoğun merkezleri hâline gelmiştir. F-100’ler tarafından, av-bombardıman rolünde icra edilen hava-yer görevlerinde çok miktarda mermi, bomba ve napalm kullanılarak %95 oranında başarı elde edilmiştir. Ayrıca bu savaşta F-100’ler tarafından “Wild Weasel” yani “Bul ve Yok Et” görevleri icra edilmiştir. Bu görevlere

⁶⁷ Armaoğlu; 2019, s. 514.

⁶⁸ Peter A. Davies-David W. Menard; F-100 Super Sabre Units of the Vietnam War, Osprey Publishing, Londra, 2011, s. 21.

katılan uçakların ana maksadı, Kuzey Vietnam'a ait hava savunma unsurlarını tespit, teşhis ve imha etmek olmuştur.⁶⁹

1970 yılına gelindiğinde savaştan önemli başarılar elde ederek çıkan F-100'lerin yerini F-4 Phantom II ve F-105 Thunderchief almaya başlamış ve devam etmiştir. F-100'ler bu savaş boyunca 360.283 sorti uçuş yapmış ve savaştan çekildiği 31 Temmuz 1971 tarihine kadar değişik versiyonlarda 242 adet F-100 kaybedilmiştir. F-100F'ler, 1975 yılından başlayarak Amerikan deniz piyadeleri tarafından çift pilotlu öncü hava birliği olarak kullanılmıştır. ABD Hava Kuvvetlerinde ise sadece tecrübe için kullanılmıştır. ABD'nin ulusal muhafızlarında F-100'ler ile geçen süre 20 yılı aşmış, bazı ulusal muhafız pilotları bu uçaklarla 5.000 uçuş saatinden fazla uçmuş, en fazla uçuş saati ise 5.600 saati geçmiştir. Ulusal Muhafızların son uçuşu 10 Kasım 1979 tarihinde gerçekleşmiş ve F-100'ler ABD Hava Kuvvetlerinden tamamıyla emekli edilmiştir.⁷⁰

Bu savaş boyunca F-100'lere harekât bölgesinde verilen hava savunma, hava muharebesi, av-bombardıman, av-önleme, devriye ve refakat gibi görevler üstün performansla başarılı bir şekilde yerine getirilmiş ve az sayıda uçak kaybı yaşanmıştır. Bu uçaklar tarafından, av-bombardıman görevleri kapsamında havadan yere taarruzlar gerçekleştirilerek belirlenen hedefler başarılı bir şekilde imha edilmiştir. Harekât alanında yapılan hava muharebesi ve av-önleme görevlerinde ise F-100'ler, birçok uçağı düşürerek caydırıcılık sağlamıştır.

4.3. Kıbrıs Hava Harekâtı'nda (1964) F-100'ün Rolü

Kıbrıs'ta Türklere yönelik terör ve şiddet olayları 1963 yılında başlamış ve 1964 yılının Ağustos ayı itibarıyla şiddetlenerek sürüyordu. Yunanistan Başbakanı Papandreu, Rumlar'a destek vermek maksadıyla ağır silahlı ve tam teçhizatlı 950 subay ile dokuz bin askeri Kıbrıs Adası'na çıkartmıştır. Makarios'un yönettiği Rum Bakanlar Kurulunun

⁶⁹ Warren E. Thompson; "Centuries Series: F-100 Super Sabre", Combat Aircraft, Volume 9, Issue 3, Londra, Year: Haziran-Temmuz 2008, s. 73-74. Anderton; s. 136-145. Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri, "F-100 Super Sabre"; s. 21.

⁷⁰ Chris Hobson; Vietnam Air Losses: United States Air Force, Navy and Marine Corps Fixed-Wing Aircraft Losses in Southeast Asia, 1961-1973, Midland Publishing, Minnesota, 2001, s. 269. Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri, "F-100 Super Sabre"; s. 22.

aldığı karar sonrasında, 5 Ağustos 1964 tarihinde Erenköy ve Mansura'ya saldırılar başlamıştır.⁷¹

7 Ağustos 1964 tarihinde Kıbrıs'ta bulunan Birleşmiş Milletler Barış Gücü bu saldırıları engelleyememiş, yapılan saldırılar sonucunda Türk mevzilerinin düşmeye başlamasını yalnızca protesto edebilmiştir.⁷² Türkiye, Erenköy'de yaşayan Türklerle uzun zaman geçmesine rağmen irtibat sağlanamaması üzerine Ada'ya bir hava harekâtı yapılması için çalışmalara başlamıştır. Türkiye, öncelikle Birleşmiş Milletler ve NATO'yla temas kurmuş ve ardından 7 Ağustos 1964 tarihinde Kıbrıs üzerinde ikaz amaçlı uçuş yapılmasına karar vermiştir.⁷³

Aynı gün Genelkurmay Başkanlığı tarafından verilen emirle, F-100 uçaklarından oluşturulan dördü bir kol, 1'inci Ana Jet Üs Komutanlığında (Eskişehir) saat 18.45'ten itibaren makineli top yüklü olarak beklemeye başlamıştır. Bu dört adet F-100 uçağı saat 19.31'de hedef Kıbrıs üzeri olacak şekilde kalkış yapmıştır. Saat 20.17'de Mansura üzerine gelen F-100 uçakları, hava kararmış olmasına karşın bölgede bulunan 5-6 çıkarma gemisi ile bir nakliye gemisi üzerinden dört defa uyarı geçişi yapmıştır. Akabinde uçaklar denize doğru uyarı ateşi açarak saat 21.23'te Türkiye'de yer alan meydanlarına dönmüşlerdir. Bu arada Ada'da iki taraf arasında bir savaş çıkması ihtimalinin önüne geçmek isteyen ABD, Yunanistan aracılığıyla Rumlar'a, Türk uçaklarına ateş edilmemesi talimatını vermiştir.⁷⁴

Türk Hava Kuvvetleri 8 Ağustos 1964 tarihinde alarm tedbirlerini artırmış ve olası saldırılara karşı birtakım tedbirleri yürürlüğe sokmuştur. Bu minvalde, Bandırma Meydanı'na 10 adet, Balıkesir Meydanı'na 8 adet ve İncirlik Meydanı'na 8 adet F-86 uçağı intikal etmiştir. Ayrıca muhtemel durumlar için İncirlik Meydanı'na 12 adet,

⁷¹ 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.

⁷² Armaoğlu; 2019, s. 596. Hüseyin Laptalı; Erenköy Sürüngeni, C II, İstanbul, Ufuk Matbaası, 2005, s. 297.

⁷³ 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.

⁷⁴ Ulus gazetesi; 9 Ağustos 1964, s. 1, 7.

Balıkesir Meydanı'na 5 adet ve Bandırma Meydanı'na ise 3 adet F-86 uçağının ilave olarak intikal ettirilmesine karar verilmiştir. İncirlik Meydanı'nda bulunan 6 adet F-86 uçağına ikişerli kol olarak beklenmesi görevi tebliğ edilmiştir.⁷⁵

Aynı gün Hava Kuvvetleri Komutanlığının emri gereğince, 3'üncü Hava Kuvveti Komutanlığı bağlısı birliklerden 16 adet F-100 ve F-84 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 edilmiştir.⁷⁶

Ayrıca 111'inci ve 112'nci Filo Komutanlıkları tarafından, dörder adet F-100 uçağıyla müştereken Kıbrıs'ta bulunan Rumlara karşı harekât icra edilmiştir.⁷⁷ Bu kapsamda, Hava Pilot Yüzbaşı Cengiz Topel'in komutasında 112'nci Filo Komutanlığından kalkış yapan dört adet F-100 uçağı hedef bölgesine akşam havadan ulaşmıştır. Cengiz Topel'in uçağı, Gemikonağı Limanı'nda yer alan Rum gemisini yok etmek maksadıyla dalış yaptığı sırada yerden açılan uçaksavar ateşi sonucunda vurulmuştur. Cengiz Topel, paraşütle atladıktan sonra Rum köyünün yakınında olan bir yola iniş gerçekleştirmiş ancak Rumlar tarafından yakalanmıştır. Müteakiben kendisine işkence yapılarak şehit edilmiştir.⁷⁸

⁷⁵ Milliyet gazetesi; 9 Ağustos 1964, s. 1. Bozkurt gazetesi; 9 Ağustos 1964, s. 1.

⁷⁶ Bozkurt gazetesi; 9 Ağustos 1964, s. 1. 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, Yıl: Eylül 1964, s. 49.

⁷⁷ Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri; C I, s. 80, 165.

⁷⁸ Cengiz Topel: İzmit'te doğan Cengiz Topel, 16 Eylül 1953 tarihinde Kuleli Askerî Lisesinden 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,

Askerî Tarih Araştırmaları Dergisi (ATAD), Yıl 2025, Sayı 37: 173-213

9 Ağustos 1964 tarihinde Genelkurmay Başkanlığının emriyle, 181'inci Filo Komutanlığına ait dokuz adet F-100 uçağı İncirlik Meydanı'ndan kalkarak hava harekâtı icra etmiştir. Bu harekâttan bahseden dönemin gazeteleri ise görevin 64 adet jetle yapıldığını; Tillirya, Alevköy ve Lefkoşa'daki Rum hedeflerinin bombalandığını yazmıştır.⁷⁹ Bu harekât kapsamında aynı filo tarafından, 36 saat 30 dakika muharebe uçuşu; 14-15 ve 17 Ağustos 1964 tarihlerinde Kıbrıs üzerinde keşif uçuşları icra edilmiştir. Filo, toplam olarak 45 saat 30 dakika / 40 sorti uçuş yapmış, 25 Ekim 1964 tarihine kadar nöbetleşe olarak dörder uçak hâlinde İncirlik'te görevini sürdürmüştür.⁸⁰

10 Ağustos 1964 tarihinde Türkiye, F-104G'ler tarafından Kıbrıs yakınlarında devriye görevi icra edilmesini ve F-86'ların hava savunma harekâtı maksadıyla yerde hazır bekletilmesini kararlaştırmıştır. Hava Kuvvetleri Komutanlığına ait tüm unsurlar ise en yüksek hazırlık durumuna geçirilmiştir. Bu gelişmelerin akabinde ABD Başkanı Johnson, bir mesajla taraflara sükûnet çağrısı yapmış ve çarpışmalara son verilmesini istemiştir. Yaşanan bu olayların Birleşmiş Milletlere intikal etmesi üzerine Makarios ablukayı kaldıracağını duyurmuş, sonrasında Türkiye'de yapılacak harekâtı durdurduğunu açıklamıştır.⁸¹

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, Ankara, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, 2009, s. 45-64. Cumhuriyet; Kıbrıs'ta Zafer ve 40 Yıl, Kastaş Yayınevi, İstanbul, 2014, s. 52. H. Fikret Alasya; "Kıbrıs'ta Kanlı Çarpışmalar Başladı", Hava Dergisi, S 215, Yıl: Eylül 1964, s. 35. Cumhuriyet'in 100. Yılında Millî Savunma Bakanlığı; s. 180.

⁷⁹ Bozkurt gazetesi; 10 Ağustos 1964, s. 1. Kıbrıs Hava Harekâtı ile ilgili gazete haberi için bk. EK-A. 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.

⁸⁰ Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri; "F-100 Super Sabre"; s. 139. Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri; C IV, s. 153.

⁸¹ Suat Bilge; "Kıbrıs Uyuşmazlığı ve Türkiye Sovyetler Birliği Münasebetleri", Olaylarla Türk Dış Politikası (1919-1995), 10. Baskı, Siyasal Kitabevi, Ankara, Eylül 2014, s. 386. Rifat Bayrak; "Kıbrıs Hava Harekâtı (1964-1974)", Uçantürk Dergisi, S 436, Yıl: Eylül 1998, s. 34. Baskın Oran; Türk Dış Politikası, İletişim Yayınları, İstanbul, 2001, s. 728-729. Cumhuriyet gazetesi; 11 Ağustos 1964, s. 1. Rifat Uçarol; Siyasi Tarih (1789-1994), Dördüncü Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul, 1995, s. 758.

Askerî Tarih Araştırmaları Dergisi (ATAD), Yıl 2025, Sayı 37: 173-213

F-100'ler, bu harekât kapsamında av-bombardıman, hava savunma ve devriye görevlerini başarılı bir şekilde icra etmiştir. Üslerinde 24 saat yerde bekleyerek alarm reaksiyon görevi ve kalkış emriyle birlikte hava savunma ve devriye görevleri icra eden F-100'ler üstün performans sergilemiştir. Bu uçaklar, av-bombardıman görevleri çerçevesinde, bölgedeki önceden belirlenen hedefleri havadan yere taarruzlarla başarılı bir şekilde imha etmiştir. F-100'lerin üstün performansı gözdağı vermiş, bölgedeki varlığı caydırıcılık sağlamıştır.

4.4. Kıbrıs Barış Harekâtı'nda (1974) F-100'ün Rolü

20-22 Temmuz 1974 tarihleri arasında icra edilen Kıbrıs Barış Harekâtı'nın birinci safhasına; 1'inci, 3'üncü, 7'nci ve 8'inci Ana Jet Üs Komutanlıklarından F-100 Filoları katılmıştır.⁸² Harekâtın üç aşamada gerçekleştirilmesi öngörülmüştür. Bunlar; kıyı ve hava başının tesis edilerek muhafaza edilmesi, kuvvetlerin bir araya gelmesi ve harekât alanına genişlik kazandırılması olarak kararlaştırılmıştır.⁸³

Harekât, 20 Temmuz 1974 tarihinde Çıkarma Harekâtı'nın icra edilmesiyle başlamıştır. Birlikler kıyı bölgelerine bırakıldıktan sonra çıkarma gemileri Mersin'e geri dönmüştür. Saat 15.00'ten itibaren çıkarma birliklerine kıyıbaşını ele geçirmek üzere taarruz emri verilmiş ve bu harekât gece de devam etmiştir. Ardından çıkarma ve indirme yapılacak bölgeler ile Beşparmak Dağlarındaki Rum hedeflerine 131'inci, 132'nci, 171'inci, 172'nci ve 181'inci Filo Komutanlığının uçakları tarafından taarruzi hava harekâtı gerçekleştirilmiştir. Bu minvalde, 131'inci Filo Komutanlığı F-100'lerle 26 sorti, 132'nci Filo Komutanlığı 25 sorti uçuş yapmıştır.⁸⁴

171'inci ve 172'nci Filo Komutanlıkları, pist restorasyonu nedeniyle harekât öncesi İncirlik'e intikal etmiş ve harekâta F-100'lerle

⁸² Genelkurmay Başkanlığı Kıbrıs Türk Barış Kuvvetleri Komutanlığı, Sebep ve Sonuçlarıyla 1974 Kıbrıs Barış Harekâtı; Genelkurmay Başkanlığı Kıbrıs Türk Barış Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, Lefkoşa, Özdilek Matbaası, 1996, s. 186. Deniz Kurt-Yavuz Pehlivan-Erdal Korkmaz; 50'nci Yılında Kıbrıs Barış Harekâtı ve Türk Hava Kuvvetleri, Ankara, Hava Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı, 2024, s. 123. Kostak; s. 446. Kurt vd; 2020, s. 116. Kline; s. 369.

⁸³ 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, Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Van, 2017, s. 77.

⁸⁴ Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri; C II, s. 5, 71.

buradan katılmış, 171'inci Filo Komutanlığı 20-22 Temmuz 1974 tarihleri arasında 75 sorti; 172'nci Filo Komutanlığı ise 58 sorti uçuş gerçekleştirmiştir.⁸⁵ 181'inci Filo Komutanlığı Diyarbakır pistinin onarımı nedeniyle 10 Haziran 1974 tarihinde Batman'a intikal etmiştir. Bu filo dört adet uçağını 16 Temmuz 1974 tarihinde Batman'dan İncirlik Meydanı'na ve 14 adet uçağını Antalya Meydanı'na intikal ettirmiştir. 16 Temmuz-19 Eylül 1974 tarihleri arasında bu meydanlarda harekât süresince kalınmış, Birinci ve İkinci Kıbrıs Barış Harekâtı boyunca toplam 271.45 saat / 41 sorti uçuş gerçekleştirilmiştir.⁸⁶

Sonrasında bu filolar tarafından harekâta hava desteği sağlanarak 12'nci Hava Ulaştırma Ana Üs Komutanlığı unsurlarının katılımı ile hava indirme harekâtı yapılmıştır. Genelkurmay Başkanlığının verdiği direktif gereğince “Bombardımana girililmeyecek, yalnızca bölgedeki hedef unsurlara taarruz yapılacak, karşı unsurlar ateş etmedikçe ateşten sakınılacak.” talimatları doğrultusunda düşmana ait uçaksavarların dost unsurlara ateşine kadar bu direktife riayet edilmiştir.⁸⁷

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 atlatılmıştır.⁸⁸

111'inci Filo Komutanlığı tarafından, 21 Temmuz 1974 tarihinde 16 adet F-100D uçağı ile 33 saat 40 dakika / 16 sorti uçuş yapılmıştır. 112'nci Filo Komutanlığı 17 Temmuz-8 Ağustos 1974 tarihleriyle 8-20 Ağustos tarihleri arasında Sivrihisar'a intikal etmiştir. 21 Temmuz 1974 tarihinde Sivrihisar'dan bu harekâta katılan 17 adet F-100C uçağı ile toplam 38 saat 40 dakika / 17 sorti uçuş yapılmıştır.⁸⁹ 131'inci Filo Komutanlığı tarafından, F-100'lerle toplam 89 sorti uçuş

⁸⁵ Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri; C IV, s. 8, 75.

⁸⁶ age.; s. 159.

⁸⁷ Davud Kapucu; “1974 Kıbrıs Hava Harekâtı”, Uluslar arası Tarih Araştırmaları Dergisi, C IV, S 2, Yıl: 2020, s. 91.

⁸⁸ 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.

⁸⁹ Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri; C I, s. 80, 165.

Askerî Tarih Araştırmaları Dergisi (ATAD), Yıl 2025, Sayı 37: 173-213

gerçekleştirilmiştir. 132'nci Filo Komutanlığı tarafından, F-100'lerle 20 Temmuz 2024 tarihinde 25 sorti, 21 Temmuz 2024 tarihinde toplam 39 sorti ve 22 Temmuz 2024 tarihinde toplam 22 sorti olmak üzere toplam 86 sorti uçuş yapılmıştır.⁹⁰ F-100'lerle 171'inci Filo Komutanlığı tarafından toplam 75 sorti ve 172'nci Filo Komutanlığı tarafından toplam 55 sorti göre uçuşu icra edilmiştir. Keşif uçuşları kapsamında ise İncirlik'te konuşlu 184'üncü Keşif Filo Komutanlığı tarafından RF-84F uçaklarıyla toplam 69 sorti görev uçuşu gerçekleştirilmiştir.⁹¹ Birinci Kıbrıs Barış Harekâtı'nın başarılı bir şekilde ilerlediği bir aşamada, Birleşmiş Milletlerin himayesinde 22 Temmuz 1974 tarihinden itibaren ateşkes ilan edilmiştir.⁹²

14-16 Ağustos 1974 tarihleri arasında yaşanan İkinci Kıbrıs Barış Harekâtı'nda Hava Kuvvetleri Komutanlığına ait F-100 uçakları İncirlik ve Antalya meydanlarından kalkarak planlanan görevleri icra etmişlerdir. Bu bağlamda İncirlik'te konuşlu 171'inci, 172'nci ve 1/2 oranındaki 181'inci Filo Komutanlıkları ile Antalya'da konuşlu 1/2 oranındaki 181'inci Filo Komutanlığı görevi iştirak etmiştir. Harekâtın keşif ihtiyaçları ise İncirlik'te konuşlu 184'üncü Keşif Filo Komutanlığı tarafından RF-84F uçaklarıyla yerine getirilmiştir. Bu harekâtta; 171'inci Filo Komutanlığı toplam 70 sorti; 172'nci Filo Komutanlığı toplam 47 sorti; 181'inci Filo Komutanlığı toplam 46 sorti ve 184'üncü Keşif Filo Komutanlığı ise toplam 34 sorti uçuş gerçekleştirmiştir.⁹³

Hava Kuvvetleri Komutanlığı tarafından Kıbrıs Hava Harekâtı süresince; taarruz, himaye, hava indirme, yakın hava desteği, tecrit ve keşif görevleri icra edilmiştir. Birinci harekâtta toplam 819 sorti; İkinci harekâtta ise toplam 211 sorti uçuş gerçekleştirilmiştir. Hava Kuvvetleri Komutanlığı tarafından, bu harekât süresince toplam 1.030 sorti uçuş icra edilmiştir. Kıbrıs Barış Harekâtı boyunca toplam 10 adet

⁹⁰ Kurt vd., 50'nci Yılında Kıbrıs Barış Harekâtı, s. 161. Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri; C II, s. 5, 71. Kıbrıs Barış Harekâtı sırasında kalkış için hazırlanan F-100D uçağının uçuş pistindeki görüntüsü için bk. EK-C.

⁹¹ Kurt vd., 50'nci Yılında Kıbrıs Barış Harekâtı, s. 161.

⁹² Ali Denizli; "Kıbrıs'ta Yunan Terör Örgütü EOKA ve Katliamları", Uluslararası Eğitim ve Tarih Araştırmaları Dergisi, S 2, Yıl: Haziran 2020, s. 20.

⁹³ Kurt vd.; 50'nci Yılında Kıbrıs Barış Harekâtı, s. 161. Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri; C IV, s. 8, 75.

uçak kaybedilmiştir. Bu uçaklar; iki adet F-100C, üç adet F-100D, bir adet F-100F, iki adet F-102, bir adet F-104G ve bir adet RF-84F'dir.⁹⁴

F-100'ler, bu harekât boyunca hava savunma, emriyle birlikte hava savunma ve devriye görevleri uçarak üstün performans göstermiştir. F-100'ler, av-bombardıman görevleri bağlamında, bölgedeki hedeflere havadan yere taarruzlar gerçekleştirerek başarılı görevler icra etmiş ve önceden belirlenen hedefleri imha etmiştir. F-100'ler gösterdiği üstün performansı ve bölgedeki varlığıyla caydırıcılık sağlamıştır.

Sonuç

Bu çalışmada, Soğuk Savaş Dönemi'nde 1950'li yıllarda ABD tarafından dünya sahnesine çıkarılarak yaygın bir biçimde kullanılan, ilk defa düz uçuşta ses hızını geçerek dünya hız rekorunu kıran süpersonik bir av-bombardıman ve av-önleme uçağı F-100 Super Sabre anlatılmıştır. Bu uçaklar, performans bakımından döneminin en üstün uçaklarından biridir. Aynı zamanda bu uçaklar, nükleer bomba taşıyabilme ve havadan yakıt ikmali yapabilme kabiliyetleriyle tanınmıştır. ABD tarafından 1953-1959 yılları arasında değişik versiyonlarda toplam 2.294 adet üretilen bu uçaklar, 1960'lı ve 1970'li yıllarda kriz ve savaş durumunda Batının kullandığı en önemli savaş uçaklarından biri olmuştur.

F-100'ler, Soğuk Savaş Dönemi'nde Cezayir Bağımsızlık Savaşı ve Vietnam Savaşı'na katılarak icra ettikleri hava muharebesi, hava savunma, av-bombardıman, av-önleme, himaye, devriye, refakat, ve keşif görevleriyle önemli başarılar elde etmiştir. Bu bağlamda F-100'ler, üslerinde 24 saat 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 sağlamıştır. 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-100'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

⁹⁴ Kurt vd.; 2020, s. 142.

etmiş, düşmanın savaştan çekilmesinde veya savaşın kazanılmasında önemli roller üstlenmiştir.

Bu uçaklar kırdığı rekorlarla da ön plana çıkmıştır. Bu bağlamda F-100'ün prototipi YF-100A, ilk uçuşunu 25 Mayıs 1953 tarihinde yapmış, 29 Ekim 1953 tarihinde ise alçak irtifada dünya hız rekoru kırmıştır. Diğer taraftan, 20 Ağustos 1955 tarihinde F-100C uçağı ile ilk ses üstü dünya hız rekoru kırılmıştır. 13 Mayıs 1956 tarihinde ise tek motorlu üç adet F-100C jet uçağı, Londra-Los Angeles arasını 14 saat 4 dakikada 6.710 mil yol katederek rekor kırmıştır. Bu uçuşta havada yakıt ikmali yapılmıştır. 7 Ağustos 1959 tarihinde iki adet F-100F uçağı Kuzey Kutbu'na uçan ilk jet uçakları olmuştur.

1958-1988 yılları arasında 270 adet olarak Türk Hava Kuvvetlerinin envanterine giren bu uçaklarla başarılı görevler icra edilmiş, bu sayede Türkiye bulunduğu coğrafyada caydırıcılık sağlamış ve güçlenmiştir. Türk Hava Kuvvetleri F-100'ler sayesinde ses hızını geçebilen ilk savaş uçaklarıyla tanışmıştır. F-100 uçakları, 111'inci, 112'nci, 113'üncü, 131'inci, 132'nci, 171'inci, 172'nci, 181'inci ve 182'nci Filo Komutanlıklarında av-bombardıman ve av-önleme rollerinde görev icra etmiştir. Bu uçaklar, 1964 Kıbrıs Hava Harekâtı'nda ve 1974 Kıbrıs Barış Harekâtı'nda av-bombardıman, hava savunma ve devriye görevlerinde kullanılmıştır. Ayrıca Best-Hit yarışmalarına 1971 yılında F-100'lerle iştirak edilerek takım hâlinde birincilik kazanılmıştır.

Diğer taraftan ABD Hava Kuvvetleri Thunderbirds Akrotim Ekibi, 1956-1964 yılları arasında F-100C uçaklarıyla; 1964-1968 yılları arasında ise F-100D uçaklarıyla hava gösterileri icra etmiştir. Süpersonik uçakları kullanan dünyadaki ilk akrobasi ekibi olarak tarihe geçen bu tim, önemli başarılarla imza atmıştır. F-100 uçakları, ABD, Türkiye, Fransa, Tayvan ve Danimarka tarafından kullanılmış, son olarak 1988 yılında Türk Hava Kuvvetleri ve Tayvan'da envanter dışına çıkarılmıştır.

Kaynaklar

Arşivler

Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi

BCA; F: 30, 18, 1, 2, K: 174, G: 57, S: 15, (25.11.1963).

**Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri
Başkanlığı Dışişleri Bakanlığı Türk Diplomatik Arşivi**

F: 583, K: 44796, G: 215996, S: 11, (11.03.1955).

F: 183, K: 17812, G: 84954, S: 1, (29.06.1956).

Resmî Yayınlar

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.

Kitaplar

AKAD, Mehmet Tanju; Modern Savaşın Temel Kavramları, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2011.

ANDERTON, David A.; North American F-100 Süper Sabre, Osprey Publishing, Londra, 1987.

ANDERTON, David A.; History of U.S. Air Force, New York Military Press, New York, 1989.

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

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.

ATAÖV, Türkkaya; Afrika Ulusal Kurtuluş Mücadeleleri, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, Ankara, 1975.

BAĞCI, Hüseyin; Demokrat Parti Dönemi Dış Politikası, İmge Kitabevi, Ankara, 1990.

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

BLACK, Jeremy; Savaş ve Teknoloji, çev. Cengiz Yücel, Doruk Yayınları, İstanbul, 2019.

Cumhuriyetimizin 75. Yılında Türk Silahlı Kuvvetleri; Yay. haz. Cemalettin Taşkiran, Genelkurmay Başkanlığı Yayınları, Ankara, 1998.

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

DAVIES, Peter E.; North American F-100 Super Sabre, Crowood Press, Wiltshire, 2003.

DAVIES, Peter A.-MENARD, David W.; F-100 Super Sabre Units of the Vietnam War, Osprey Publishing, Londra, 2011.

DENKTAŞ, Rauf; The Cyprus Triangle, George Allen & Unwin Publications, Londra, 1988.

DONALD, David; Century Jets: USAF Frontline Fighters of the Cold War, AIRtime Publishing Inc., Londra, 2004.

ERHAN, Çağrı; “ABD ve NATO’yla İlişkiler”, Türk Dış Politikası: Kurtuluş Savaşı’ndan Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar, 1919-1980, ed. Baskın Oran, C I, 23. Baskı, İletişim Yayınları, İstanbul, 2019.

EVCİL, Cumhur; Kıbrıs’ta Zafer ve 40 Yıl, Kastaş Yayınevi, İstanbul, 2014.

EVCİL, Cumhur; Yavru Vatan Kıbrıs’ta Zaferin Hikâyesi, Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara, 1999.

EVEREST, Frank K.; The Fastest Man Alive, Cassell, Londra, 1958.

FIRAT, 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.

FLINTHAM, Victor; Air Wars and Aircraft: A Detailed Record of Air Combat, 1945 to the Present, Facts on File, New York, 1989.

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

GIAP, Vo Nguyen; Vietnam Halk Savaşı, çev. Mehmet Tunç, Bilim ve Sosyalizm Yayınları, Ankara, 1999.

GREEN, Walter; Flying Colors, Salamander Books Ltd., Londra, 1981.

GÜNVER, Semih; Fatin Rüştü Zorlu'nun Öyküsü, Bilgi Yayınları, Ankara, 1985.

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

Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri; C II, 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.

HOBSON, Chris; Vietnam Air Losses: United States Air Force, Navy and Marine Corps Fixed-Wing Aircraft Losses in Southeast Asia, 1961-1973, Midland Publishing, Minnesota, 2001.

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

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

KLIN, Stuart; Türk Havacılık Kronolojisi, Dönence Basım ve Yayın Hizmetleri, İstanbul, Aralık 2002.

KNAACK, Marcelle Size; "Post-World War II Fighters 1945-1973", Encyclopedia of US Air Force Aircraft and Missile Systems, Volume 1, Office of Air Force History, 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 Dönemi'nde Türkiye'nin Askerî Teknoloji Kaynakları (1946-1990), Paradigma Akademi Yayınları, Çanakkale, 2023.

KURT, Deniz-PEHLİVAN, Yavuz-KORKMAZ, Erdal; 50'nci Yılında Kıbrıs Barış Harekâtı ve Türk Hava Kuvvetleri, Ankara, Hava Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı, 2024.

KURT, Deniz-PEHLİVAN, Yavuz; 50'nci Yılında Türk Hava Kuvvetlerinde F-4E Phantom II, Hava Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı, Ankara, 2024.

KURT, Deniz-PEHLİVAN, Yavuz-DANACI, Fatih-KORKMAZ, Erdal; Cumhuriyet'in 100'üncü Yılında Türk Hava Kuvvetleri, Ankara, Hava Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı, 2023.

KURT, Deniz-PEHLİVAN, Yavuz-KORKMAZ, Erdal; Türk Hava Kuvvetleri, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, Ankara, Hava Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı, 2022.

KURT, Deniz-PEHLİVAN, Yavuz-KORKMAZ, Erdal; Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kuvvetleri, (Harekât ve Teşkilatlanma Tarihi 1952-2020), C III, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, Ankara, 2020.

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

LAPTALI, Hüseyin; Erenköy Sürüngeni, C II, İstanbul, Ufuk Matbaası, 2005.

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

MÜTERCİMLER, 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 Aviation 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.

ÖZSELÇUK, Nusret; Ana Hatlarıyla Vietnam Savaşları ve Alınan Dersler, Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara, 1979.

PEKSARI, Derya Gonca; NATO’nun Değişen Konsepti, Asil Yayınları, Ankara, 2007.

PETIT, Edmont; Historie Mondiale De L’Avition, Editions Hachette, Paris, 1967.

REDHA, Malek; L’Algérie à Evian: Histoires de Négociation Secrètes 1956-1962, Paris, Dahlab Seuil, 1995.

SARINAY, Yusuf; Türkiye’nin Batı İttifakına Yönelişi ve NATO’ya Girişi, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara, 1988.

SARTRE, Jean Paul; Hepimiz Katiliz, Sömürgelik Bir Sistemdir, çev. Süheyla N. Kaya, Belge Yayınları, İstanbul, 1999.

SELİM, Hasan; Cezayir Bağımsızlık Savaşı, İstanbul, Acar Matbaacılık, 1984.

THOMSON, Kevin; North American: Aircraft 1934-1999, Volume 2, Kaliforniya, 1999.

Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri, “F-100 Super Sabre”; Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara, 2009.

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

Makaleler

ALASYA, H. Fikret; “Kıbrıs’ta Kanlı Çarpışmalar Başladı”, Hava Dergisi, S 215, Yıl: Eylül 1964, s. 3-49.

ALASYA, H. Fikret; “Jetler Kıbrıs Semalarında”, Hava Dergisi, S 215, Yıl: Eylül 1964, s. 48-49.

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

BAYRAK, Rıfat; “Kıbrıs Hava Harekâtı (1964-1974)”, Uçantürk Dergisi, S 436, Yıl: Eylül 1998, s. 34-46.

BÜYÜKER, Gökçe; “Amerikan Hava Kuvvetleri Av Uçakları”, Hava Dergisi, S 222, Yıl: 1966, s. 7-16.

ÇELİK, Sinem; “Tarihsel Süreç İçerisinde Türkiye’de NATO Şüphesizliği”, Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sosyal Bilimler Dergisi, C XIII, S 25, Yıl: Haziran 2023, s. 95-115.

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

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

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

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

KAPUCU, Davud; “1974 Kıbrıs Hava Harekâtı”, Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi, C IV, S 2, Yıl: 2020, s. 82-104.

KOSTAK, Ercan; “F-86 Uçaklarının Tarihsel Süreçteki Yeri ve Önemi”, Genel Türk Tarihi Araştırmaları Dergisi, C VII, S 13, Yıl: 2025, s. 153-178.

KOSTAK, Ercan; “Soğuk Savaş Dönemi’nde Savunma İttifakı Olarak NATO’nun Kurulması ve Türkiye’nin Üyeliğine Giden Yol”, History Studies Dergisi, C XVI, S 2, Yıl: 2024, s. 201-223.

KUNDAKÇI, Deniz-KAVAKLI, 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, Ankara, Ayrıntı Basımevi, 2013, s. 57-73.

LACONTURE, Jean; “Bandung ou la Fin de l’ère Coloniale” Le Monde Diplomatique, Paris, Avril 2005, s. 22-23.

THOMPSON, Warren E.; “Centuries Series: F-100 Super Sabre”, Combat Aircraft, Volume 9, Issue 3, Londra, Year: Haziran-Temmuz 2008, s. 73-74.

Türk Hava Kuvvetleri Dergisi; “Türk Hava Kuvvetlerinin Kronolojik Tarihi”, Türk Hava Kuvvetleri 100’üncü Yıl Özel Sayısı, S 367, Yıl: 2011, s. 52-75.

ÜLMAN, Haluk; “NATO ve Türkiye”, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi, C XXII, S 4, Yıl: 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, Ankara, Ayrıntı Basımevi, 2013, s. 100-110.

Tezler

APUHAN, Ferhat; 1974 Kıbrıs Barış Harekâtı ve Bingöllü Kıbrıs Gazileri, Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Van, 2017.

KOSTAK, Ercan; Soğuk Savaş Döneminde Türkiye’nin Askerî Teknoloji Kaynakları (1946-1990), Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara, 2023.

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

ÖZÜBEK, Emre; Türk Basınında Vietnam Savaşı Tartışmaları (1960-1975), Karabük Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Karabük, 2018.

SÖNMEZ, Şinasi; Cezayir Bağımsızlık Hareketi ve Türk Kamuoyu (1954-1962), Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılapları Tarihi Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara, 2007.

Sürekli Yayınlar (Sürekli yayınların tarih, sayı ve sayfa numaraları metin içerisinde verilmiştir.)

Bozkurt gazetesi

Cumhuriyet gazetesi

Günaydın gazetesi

Hürriyet gazetesi

Milliyet gazetesi

Tercüman gazetesi

Ulus gazetesi

İnternet Kaynakları

Britannica; “F-100”. (Erişim Tarihi: 18.02.2025)
<https://www.britannica.com/technology/F-100>.

[illegible]

Askerî Tarih Araştırmaları Dergisi (ATAD), Yıl 2025, Sayı 37: 173-213

F-100C Uçağı Görseli⁹⁶



F-100D Uçağı Görseli⁹⁷



⁹⁶ Emin Kurt; Türkiye’de Ana Jet Üslerinin Kuruluşu ve Gelişimi (1951-2010), Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2011, s. 183.

⁹⁷ Deniz Kurt, Yavuz Pehlivan, Erdal Korkmaz; 50’nci Yılında Kıbrıs Barış Harekâtı ve Türk Hava Kuvvetleri, Ankara, Hava Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı, 2024, s. 228.

F-100F Uçağı Görseli⁹⁸



⁹⁸ Emin Kurt; Türkiye’de Ana Jet Üslerinin Kuruluşu ve Gelişimi (1951-2010), Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2011, s. 182.

Best-Hit 1971 Yarışmaları ile İlgili Gazete Haberi⁹⁹

[illegible]

⁹⁹ Milliyet gazetesi; 16 Temmuz 1971, s. 1.