



GENEL TÜRK TARİHİ

ARAŞTIRMALARI DERGİSİ

Cilt/Volume 7, Sayı/Issue 13, Ocak/January 2025, ss. 153-178.

Geliş Tarihi–Received Date: 05.12.2024 Kabul Tarihi–Accepted Date: 21.01.2025

ARAŞTIRMA MAKALESİ – RESEARCH ARTICLE

F-86 UÇAKLARININ TARİHSEL SÜREÇTEKİ YERİ VE ÖNEMİ

 <https://doi.org/10.53718/gttad.1596576>

 ERCAN KOSTAK*

ÖZ

Tarih alanında bir boşluğu dolduracağı düşünülen bu makalede, Soğuk Savaş döneminde özellikle Kore Savaşı olmak üzere çok sayıda savaşa katılarak hava muharebelerinde başarılar elde eden ve dönemin en üstün özelliklerine ve performansına sahip, Türk Hava Kuvvetlerinin de envanterine giren yüksek irtifa av önleme uçağı F-86 ele alınmıştır. Çalışmada, bu uçağın Nort American Aviation tarafından üretilmesi ve ardından ABD Hava Kuvvetlerine teslim edilerek 1949 yılında dünya sahnesine çıkmasına yer verilmiştir. Sonrasında ABD'nin yanı sıra İtalya, Kanada ve Japonya gibi ülkelerin F-86'ların daha gelişmiş D, E, F, K modellerini üreterek dünyada askerî havacılık sektöründe söz sahibi olması ortaya konmuştur. Bu kapsamda F-86E'nin daha gelişmiş modellerinden seri üretimi yapılan F-86E Mk.2, Mk.4, Mk.5 ve Mk.6 modelleri açıklanmıştır. Bu uçakların ilerleyen süreçte 1954 yılında askerî yardım ile Türk Hava Kuvvetlerinin envanterine girerek ilk jet av önleme uçağı olması, bu dönemde kurulan 141. Filo Komutanlığı, 142. ve 143. Filo Komutanlıklarının bu uçaklar ile donatılması, 1954-1968 yılları arası dönemde yüz yedi adet uçağın Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı envanterine girmesi sonucunda Türk Hava Kuvvetlerinin bölgesinde güçlenmesi incelenmiştir. Ardından bu araştırma ile, bahse konu uçakların Türk Hava Kuvvetlerinin akrotim uçağı olarak öne plana çıkması, yurt içi ve yurt dışı uçuşlar sayesinde başarılar kazanması açıklanmıştır. Bu doğrultuda 1955-1964 yılları arasında gösteri uçuşları gerçekleştiren *Uçan Kuğular* akrotimi incelenmiştir. 1963 yılına kadar dört uçakla gösteriler yapan bu akrotim, 1964 yılında Almanya Savunma Bakanı'nın Akıncı Meydanı'nı ziyareti esnasında dokuz uçakla gösteri yapmış ve ilk dokuzlu akrotim olmuştur. 1964-1965 yıllarında gösteri uçuşları yapan *Yarasalar* akrotimi ise; beşli, dokuzlu ve son olarak Hava Kuvvetleri Komutanlığının elli beşinci kuruluş yıldönümü etkinlikleri kapsamında Ankara'da on ikili düzende akrobasi gösterileri yapmıştır. On iki uçakla gösteri yapan bu akrotim, Türk Hava Kuvvetlerinin en fazla uçakla akrobasi gösterisi yapan timi olarak tarihe geçmiştir. Müteakiben tarihte derin izler bırakan ve ABD yapımı F-86 savaş uçağı ile Rus yapımı MIG-15 savaş uçağının mücadelesine sahne olan Kore Savaşı anlatılmıştır. Bu savaşa sonradan dâhil olan F-86'ların savaşın gidişatını değiştirerek MIG-15'lere karşı performans bakımından nasıl üstünlük sağladığından bahsedilmiştir. Daha sonra 1964 Kıbrıs Hava Harekâtı'na yer verilmiştir. Bu harekât kapsamında F-86 uçaklarının icra ettiği hava savunma ve devriye görevleri ile caydırıcılık sağlayarak elde ettiği başarılar açıklanmıştır. Aynı zamanda F-86 uçaklarının katıldığı savaşlarda yaşanan hava muharebelerinde diğer uçaklara sağladığı üstünlük incelenmiştir. Bu uçaklar, dünyada birçok ülke tarafından kullanılmış, ABD Hava Kuvvetlerinde F-15 uçakları ile yer değiştirmiştir. 1968 yılında Türk Hava Kuvvetleri envanterinden çıkarılan F-86'lar, son olarak 1994 yılında Bolivya Hava Kuvvetlerinin envanterinden çıkarılmıştır.

Anahtar Kelimeler: F-86, Amerika Birleşik Devletleri, Kıbrıs, Kore Savaşı, MIG-15, Türk Hava Kuvvetleri.

THE PLACE AND IMPORTANCE OF F-86 PLANES IN THE HISTORICAL PROCESS

ABSTRACT

This article is thought to fill a gap in the field of history, the F-86 high-altitude anti-hunting aircraft, which participated in many wars during the Cold War, especially the Korean War, achieved success in air combat and

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



F-86 UÇAKLARININ TARİHSEL SÜREÇTEKİ YERİ VE ÖNEMİ

had the most superior features and performance of the period and was included in the inventory of the Turkish Air Force, is discussed. taken. In the study, it is mentioned that this aircraft was produced by North American Aviation and then delivered to the US Air Force and appeared on the world stage in 1949. Afterwards, it was revealed that countries such as Italy, Canada and Japan, as well as the USA, had a say in the world military aviation industry by producing more advanced D, E, F and K models of F-86s. In this context, the serially produced F-86E Mk.2, Mk.4, Mk.5 and Mk.6 models, which are more advanced models of the F-86E, were announced. In the following period, these aircraft entered the inventory of the Turkish Air Force with military aid in 1954, becoming the first jet fighter interceptor aircraft, and the 141st Fleet Command, 142nd and 143rd Fleet Commands established during this period were equipped with these aircraft, and in the period between 1954 and 1968. As a result of the entry of 107 aircraft into the Turkish Air Force inventory, the strengthening of the Turkish Air Force in its region was examined. Then, with this research, it was explained that the mentioned aircraft came to the fore as acroteam aircraft of the Turkish Air Force and gained success thanks to domestic and international flights. In this regard, the *Flying Swans* acroteam, which performed demonstration flights between 1955 and 1964, was examined. This acroteam, which performed demonstrations with four aircraft until 1963, performed with nine aircraft during the visit of the German Minister of Defense to Akıncı Square in 1964 and became the first acroteam with nine aircraft. The *Bats* acroteam made demonstration flights in 1964-1965; He performed aerobatic shows in groups of five, nine and finally twelve in Ankara as part of the 55th anniversary events of the Air Forces Command. This acrobatics team, which performed with twelve aircraft, went down in history as the team that performed aerobatic demonstrations with the most aircraft in the Turkish Air Force. Subsequently, the Korean War, which left deep traces in history and witnessed the fight between the US-made F-86 war plane and the Russian-made MIG-15 war plane, was described. It was mentioned how the F-86s, which joined this war later, changed the course of the war and gained superiority in terms of performance against the MIG-15s. Later, the 1964 Cyprus Air Operation was included. Within the scope of this operation, the successes achieved by F-86 aircraft in providing deterrence through air defense and patrol missions were explained. At the same time, the superiority provided by F-86 aircraft over other aircraft in air combats in the wars in which they participated was examined. These aircraft were used by many countries around the world and were replaced by F-15 aircraft in the US Air Force. F-86s were removed from the Turkish Air Force inventory in 1968 and were last removed from the Bolivian Air Force inventory in 1994.

Keywords: F-86, United States, Cyprus, Korean War, MIG-15, Turkish Air Force.

GİRİŞ

F-86, Nort American Aviation tarafından tasarlanan ve ilk defa geriye eğik kanatlı olarak üretilen bir av önleme ve muharebe uçağıdır. İlk uçuşunu 1 Ekim 1947 tarihinde yapmıştır. İlk üretilen model 20 Mayıs 1948 tarihinde havalanmış ve 15 Eylül 1948 tarihinde F-86A uçağı 670 mil/saat havada kalarak dünya rekoruna imza atmıştır.¹

İlk olarak F-86A modelinin seri üretimi gerçekleştirilmiş ve 1949 yılından itibaren Amerika Birleşik Devletleri (ABD) Hava Kuvvetlerinin envanterine toplam beş yüz elli dört adet olarak girmiştir. Bu uçaklarla donatılan ilk birlik Kaliforniya March Hava Üssü'ndeki 1. Av Birliğine bağlı 94. Av Filosu olmuştur. Bahse konu birlik hava muharebelerinde en üstün başarıyı yakalamıştır. Bu birliği Langley, Kirtland ve Otis Hava Üsleri takip etmiştir. 1951 yılından itibaren F-86A'lar F-86E'lerle değiştirilmeye başlanmıştır. İlk uçuşunu 23 Eylül 1950 tarihinde gerçekleştiren F-86E modeli toplam üç yüz otuz altı adet üretilmiştir.²

North American Aviation ile Canadair Ltd. arasında yapılan sözleşme ile Kanada tarafından Ocak 1951 ile Ağustos 1952 tarihleri arasında toplam üç yüz elli adet F-86E Mk.2 modeli lisanslı olarak üretilmiştir. ABD versiyonunda olduğu gibi tamamı hareketli kuyruk kanatları olan ve J47-GE-13 turbojet motoru ile donatılmış bir uçaktır. Bu uçaklarla donatılan Kanada Kraliyet Hava Kuvvetlerinin filoları İngiltere, Fransa ve Almanya'da görev yapmıştır. Kore Savaşı esnasında ABD Hava Kuvvetlerinin F-86 sıkıntısı çekmesi nedeniyle Şubat 1952'de altmış adet F-86E Mk.2 Kanada'da üretilip ABD'ye gönderilmiştir.³

Seri üretime geçilen F-86E modelleri; F-86E Mk.2, Mk.4, Mk.5 ve Mk.6'dır. Kanada üretimi olan ve o güne kadar takılan en güçlü motor olarak nitelendirilen Orenda 3 turbojet motorunu kullanan uçak F-86E Mk.3 olarak adlandırılmıştır. J47-GE-13 turbojet motoru kullanan F-86E Mk.4 modelinin farklılıkları kokpit klima tesisatının iyileştirilmesi, pusula, otomatik kabin basınçlandırma kontrolü ve otomatik kanopi fırlatma sistemidir. İlk uçuşunu 28 Ağustos 1952 tarihinde yapan F-86E Mk.4 modelinden dört yüz otuz sekiz adet üretilmiştir. Kanada üretimi F-86E Mk.5 modeli Orenda 3 motorunu kullanmış ve Kanada Kraliyet Hava Kuvvetleri için üç

¹ Defense Here, "F-86 Sabre", <https://www.defensehere.com/tr/>. Erişim Tarihi: 25.09.2024 sa. 15:00.

² 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. 53-60.

³ *Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri*, "F-86", Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara 2009, s. 2-3.

yüz yetmiş adet üretilmiştir. Kanada üretimi F-86E Mk.6 modeli, 7275 libre statik itiş gücü sağlayan Orenda 14 turbojet motoruyla donatılmıştır. Bu model, 710 mil/saat maksimum hıza ve 55.000 feet servis tavanına sahiptir. F-86E Mk.6 uçağı, ilk tırmanma oranı dakikada 11.800 feet ile tüm F-86 modelleri içerisinde en yüksek performansa sahiptir. Bu modelden Kanada Kraliyet Hava Kuvvetleri için iki yüz doksan iki adet üretilmiştir. F-86E modelini F-86F modeli izlemiştir. F-86F'ler seri içinde en çok üretilen model olup toplam iki bin beş yüz otuz dokuz adet üretilmiştir. Bu modelin bir önceki modelle arasındaki temel farklar; J47-GE-27 tipinde daha güçlü motorlarla donatılması ve kanatların ön uçlarında bulunan slatların tamamen kaldırılıp sabit kanata geçilmesidir.⁴

Diğer taraftan, Japon firması Mitsubishi, Japon Savunma Hava Kuvvetleri için North American Aviation'dan gelen parçaları monte etmek suretiyle üç yüz adet F-86F uçağı üretmiştir. İtalyan FIAT Firması da benzer şekilde İtalya, Almanya, Fransa ve Hollanda Hava Kuvvetleri için toplam iki yüz yirmi bir adet F-86K modeli uçak üretmiştir. F-86 üreten bir başka firma ise Avustralya'da bulunan Commonwealth Aircraft Corporation-CAC firmasıdır. Mk.30/31/32 olarak adlandırılan bu modellerden yüz on iki adet üretim gerçekleştirilmiştir. Rolls Royce Avon turbojet motoruyla donatılmış bu uçaklara iki adet 30 mm.lik Aden otomatik top monte edilmiştir. Kanat altlarına da AIM-9 Sidewinder havadan havaya güdümlü füze kullanabilecek pilonlar yerleştirilmiştir.⁵

F-86 uçağının diğer bir varyasyonu da F-86D av-önleme uçağıdır. Bu uçak, F-102 Delta Dagger uçakları hizmete girmeden önce Sovyetler Birliği bombardıman filolarına karşı Kuzey Amerika Kıtası'nı korumak amacıyla tasarlanmış ve üretilmiştir. ABD Hava Kuvvetleri envanterinde toplam bin dört yüz beş adet olan uçak mevcudun yaklaşık üçte ikisini oluşturmuştur. Uçak, J47-GE-13 turbojet motorunun afterburnerlı versiyonu ile donatılmış olup yirmi dört adet 2.75 inçlik Mighty Mouse güdümsüz havadan havaya roket taşıyabilmektedir. Üç yüz kırk bir adet üretilen F-86K modeli ise F-86D modelinin ihracat için geliştirilmiş varyasyonudur.⁶

F-86 uçağı üreten ülkeler, uçağın tipi, üretilen miktar ve üretim yılı aşağıda yer alan tablodaki gibidir:⁷

ÜLKE	UÇAĞIN TİPİ	ÜRETİLEN MİKTAR	ÜRETİM YILI
ABD	XFJ-1	3	1946
ABD	XP-86	3	1946
ABD	FJ-1	30	1947
ABD	P-86A	554	1948
ABD	YF-86D	2	1949
ABD	F-86D	1.950	1950
ABD	YF-93A	2	1950
KANADA	CL-13 Mk.1	1	1950
ABD	F-86E	336	1951
ABD	XFJ-2B	1	1951
KANADA	CL-13 Mk.2	350	1951
KANADA	CL-13 Mk.2	1	1951
ABD	F-86F	2.539	1952
ABD	XFJ-2	2	1952
ABD	FJ-2	200	1952
KANADA	CL-13 Mk.4	438	1952
ABD	YF-86H	2	1953
ABD	F-86H	473	1953
ABD	FJ-3	458	1953
KANADA	CL-13A Mk.5	370	1953
ABD	XFJ-4	2	1954

⁴ Age., s. 4.

⁵ Age., s. 4-5.

⁶ Knaack, age, s. 69-77.

⁷ Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri, "F-86", s. 10.

F-86 UÇAKLARININ TARİHSEL SÜREÇTEKİ YERİ VE ÖNEMİ

ABD	FJ-4	150	1954
KANADA	CL-13B Mk.6	655	1954
ABD	F-86K	341	1955
İTALYA	F-86K	221	1955
ABD	FJ-4B	222	1956
TOPLAM		9.860	

Sonuç olarak; muhtelif ülkeler tarafından 1946-1956 yılları arasında dokuz bin sekiz yüz altmış adet F-86 uçağı üretilmiş olup bu uçaklar çalışmanın devamında belirtilen birçok muharebe ve savaşlarda görev almıştır. Yine bu süreçte Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı envanterine giren ve 1954-1968 yılları arasında görev yapan F-86 uçağı sayısı yedi adettir.

Çalışma konusunun belirlenmesinin ardından aynı konuda bugüne kadar yapılan çalışma olup olmadığı araştırılmış, neticesinde bu konunun detaylı olarak ele alınmadığı sonucuna ulaşılmıştır. Müteakiben bu doğrultuda döneme ait arşiv, kitap, makale, gazete ve yüksek lisans/doktora tezleri incelenmiş, ulaşılan bilgiler sınıflandırılarak kullanılmıştır. Ayrıca, internet ortamı üzerinden inceleme yapılmış, ilgili kurumların WEB sayfalarından istifade edilmiştir. Bu makale ile F-86 uçaklarının; Soğuk Savaş döneminde Türkiye dâhil birçok ülke tarafından neden tercih edildiği, özelliklerinin neler olduğu, akrotim faaliyetlerinde nasıl ön plana çıktığı, bu dönemde yaşanan Kore Savaşı ve diğer savaşların sonuçlarına nasıl etki ettiği ve buna bağlı olarak tarihte nasıl iz bıraktığı gibi sorular yanıtlanmaya çalışılmıştır.

1. F-86 Uçağının Üretim Gereçesi ve Çağdaş MIG-15 Uçağı ile Mukayesesi

Dünyada İkinci Dünya Savaşı'nın ardından bloklar ortaya çıkmış ve ülkeler; Batı Bloğu/Kapitalist Blok; Doğu Bloğu/Komünist Blok şeklinde kutuplaşmıştır.⁸ Bu dönemde, Batı Bloğu ABD liderliğinde ve Doğu Bloğu SSCB liderliğinde olacak şekilde siyasi, askerî, ekonomik, ideolojik vb. her bakımdan şekillenmiştir.⁹ ABD ile SSCB arasında yaşanan bloklaşmayı takiben dünya *Soğuk Savaş* ortamına evrilmiştir. Bu ortamda SSCB'nin yayılmacılığının Doğu Avrupa istikametinde hızla ilerlemesi ABD'yi endişelendirmiştir.¹⁰ Bunun için ABD, SSCB savaş uçaklarından gelen hava tehditlerine karşı koymak için hızlı, güvenilir, yüksek manevra kabiliyetine sahip üstün nitelikli jet uçaklarına ihtiyaç duymuştur.

F-86 uçağının çağdaş MIG-15 SSCB tarafından geliştirilmiştir. İlk uçuşunu 1947 yılında gerçekleştiren bu uçak en çok sayıda üretilen jet savaş uçaklarından biri olup lisans altında üretilenler dâhil on sekiz bin adetten fazla üretilmiştir. Alman firması Focke Wulf'un Ta-183 tasarımı esas alınarak geliştirilen uçakta Rolls Royce Nene radyal turbojet motorunun SSCB kopyası olan Klimov RD-45 bulunmaktadır. Kore Savaşı'nda Kuzey Kore Kuvvetleri tarafından yaygın bir biçimde kullanılan MIG-15'ler F-86 ile birlikte döneminin en iyi hava muharebe ve av uçağı olarak kabul edilmektedir. Uzun yıllar SSCB ve müttefik ülkelerin hava kuvvetlerinin temel av uçağı olmuştur.¹¹

Birinci nesil MIG-15 ve F-86, benzer performansa sahip uçaklardır. Bu uçaklar, radarı veya kendini koruma özelliği olmayan temel aviyonik sistemlere sahip uçaklar olup top, makineli tüfek, güdümsüz bomba ve roketlerle donatılmıştır. Her iki uçak kıyaslandığında; MIG-15'ler daha güçlü toplar kullanmasına rağmen atış sürati F-86'dan daha düşüktür. MIG-15'lerin kullandığı mermiler çok daha etkilidir. F-86'nın atış sürati fazla iken MIG-15'in durdurma etkisi daha yüksektir. Yüksek irtifada MIG-15, F-86'ya göre daha üstün ve daha iyi bir dönüş hızına sahiptir. MIG-15, formasyonları genellikle elli bin feet tavan irtifasına kadar çıkarak yapabilirken, F-86'nınki yaklaşık 5.000 feet aşağıda kalmıştır. Bu sebeple MIG-15'ler irtifa avantajına sahip olmuştur. MIG-15'ler F-86'ların ulaşamayacağı kadar dik bir şekilde tırmanarak bir saldırıyı kesebilme kabiliyetine haizdir. F-86'lar, otuz bin feet'in altında daha üstün manevra kabiliyetine sahip iken, MIG-15'ler daha üstün tırmanma hızını korumuştur. Bu nedenle, MIG-15 tırmanarak bölgeyi terk ederken, F-86 yaptığı savunma manevrası ile daha kısa zamanda dönüş gerçekleştirebilmektedir. F-86'nın, pilot için anti-'G' koruması sağlaması MIG-15'e

⁸ Baskın Oran "Batı Bloku Ekseninde Türkiye-1:1945-1960", *Türk Dış Politikası: Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar, 1919-1980*, Ed. Baskın Oran, C. 1, 23. Baskı, İletişim Yayınları, İstanbul 2019, s. 480-486; Sinem Çelik, "Tarihsel Süreç İçerisinde Türkiye'de NATO Şüpheliği", *Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sosyal Bilimler Dergisi*, C. 13, S. 25, Haziran 2023, s. 97.

⁹ Suat İlhan, *Türklerin Jeopolitiği ve Avrasyacılık, Bir Millet Uyanyor*, 3. Baskı, Bilgi Yayınevi, Ankara 2007, s. 118; Hüriyet Konyar, *Ulus Gazetesi CHP ve Kemalist İlkeler*, Bağlam Yayınları, İstanbul 1999, s. 21.

¹⁰ Ercan Kostak, "Soğuk Savaş Döneminde Savunma İttifakı Olarak NATO'nun Kurulması ve Türkiye'nin Üyeliğine Giden Yol", *History Studies Dergisi*, C. 16, S. 2, 2024, s. 202-203; Derya Gonca Peksarı, *NATO'nun Değişen Konsepti*, Asil Yayınları, Ankara 2007, s. 1.

¹¹ *Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri, "F-86"*, s. 15.

göre bir avantaj teşkil etmiş, F-86 için yaklaşık 6 'G'lik sürekli bir dönüş manevrası MIG-15'ten kaçmak için yeterli olmuştur.¹²

2. F-86 Uçağının Genel Özellikleri

- Personeli: 1
- Boy: 37 feet (11.4 m.)
- Geniřliđi: 37 feet
- Yüksekliliđi: 14 feet
- Kanat Alanı: 313,4 m²
- Boş Ağırlılığı: 10.093 lb.
- Yüklü Ağırlılığı: 16.500 lb.
- Motoru: 1 × General Electric J47-GE-27 Turbojet
- Depo Kapasitesi: 435 galon
- Maksimum Hızı: 1072 km/s
- Menzili: 1.525 mil
- Havada Kalış Süresi: Azami 2 saat
- Tırmanma Oranı: Deniz Seviyesinde 9.000 feet
- Silahları: 6 Adet 50 Kalibrelik Makineli Tüfek ve 8 Adet 5 İncelik Roket.¹³

3. F-86E Uçağının Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığının Envanterine Giriş

NATO, SSCB'nin yayılcı politikalarına karşı batılı ülkeler tarafından 4 Nisan 1949'da kurulmuştur.¹⁴ Türkiye, SSCB'nin tehditlerine engel olmak suretiyle güvenliğini garanti altına almak, batıya dönük politika yürütmek, iktisadi ve askerî yardım sağlamak ve ordusunu modernize etmek amacıyla, NATO'ya üye olmak istemiş¹⁵ ve Mayıs 1950'de ilk başvurusunu yapmıştır.¹⁶ 18 Şubat 1952 tarihinde ise resmi olarak NATO üyesi olunmuştur.¹⁷ Türkiye'nin NATO üyesi olması istikrarlı bir biçimde sürdürdüğü dış siyaset anlayışının bir yansıması olarak gerçekleşmiştir. Türkiye'nin NATO'ya girişı, iç ve dış politikada önemli sonuçlar meydana getirmiş, Türkiye'nin yalnızlığına son vermiştir. Türkiye ile ABD arasında ikili ilişkiler iyi yönde gelişmiş ve ABD'nin Orta Doğu'ya yönelik politikasında Türkiye en yakın müttefiki durumuna gelmiştir.¹⁸ 1950-1960 yılları arası periyotta, Türk Silahlı Kuvvetlerinin gelişimi/değişimine katkıda bulunan en önemli olay, Türkiye'nin NATO'ya girişı olmuştur.

Türkiye'nin NATO üyesi olduğu 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 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 birçok subay ve astsubay eğitim maksadıyla yurt dışına gönderilmiştir.¹⁹

¹² Aircrew Interview, "MIG-15 ve F-86", <https://www.aircrewinterview.tv/magazine/mig-15-vs-f-86>. Erişim Tarihi: 10.01.2025 sa. 13.35.

¹³ TürkçeBilgi, "F-86", https://www.instagram.com/herkesicinhavacilik/p/CJquUyfbJZd/?img_index=1. Erişim Tarihi: 25.09.2024 sa. 15:40; *Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri*, "F-86", s. 35.

¹⁴ Yusuf Sarıay, *Türkiye'nin Batı İttifakına Yönelişı ve NATO'ya Girişı*, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara 1988, s. 70-71; Hüseyin Bağcı, *Demokrat Parti Dönemi Dış Politikası*, İmge Kitabevi, Ankara 1990, s. 16; George Mcghee, *ABD-Türkiye-NATO-Ortadoğu*, çev. Belkis Çorakçı, Bilgi Yayınevi, İstanbul 1992, s. 113; Lord Ismay, *NATO-İlk Beş Sene (1949-1954)*, çev. Suat Bilge, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1956, s. 17.

¹⁵ Çağrı Erhan, "ABD ve NATO'yla İlişkiler", *Türk Dış Politikası: Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar, 1919-1980*, Ed. Baskın Oran, C. 1, 23. Baskı, İletişim Yayınları, İstanbul 2019, s. 543; Haluk Ülman, "NATO ve Türkiye", *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, C. 22, S. 4, 1967, s. 148-149.

¹⁶ Erol Mütercimler ve 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. 2, S. 11, Nisan 2019, s. 610.

¹⁷ Fahir Armaoğlu, *20. Yüzyıl Siyasal Tarihi (1914-1980)*, 2. Baskı, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara 1984, s. 521; *Düstur*, 3. Tertip, C. 33, s. 314-315; *TBMM Tutanak Dergisi*, Dönem IX, C. 13, Toplantı: 2, 41. Birleşim, S. 18, Şubat 1952, s. 313.

¹⁸ Sina Akşin, *Kısa Türkiye Tarihi*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2016, s. 250.

¹⁹ 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 Döneminde Türkiye'nin Askerî Teknoloji Kaynakları (1946-1990)*, Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Ankara 2023, s. 350.

F-86 UÇAKLARININ TARİHSEL SÜREÇTEKİ YERİ VE ÖNEMİ

1952 yılından itibaren Türkiye'nin NATO'ya girmesi ile birlikte Hava Kuvvetleri Komutanlığı envanterinde bulunan pervaneli uçakların yerine jet uçaklarına geçiş süreci başlamıştır.²⁰ 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., 192. ve 193. Filo Komutanlıklarına yetmiş beş adet olarak konuşlandırılmıştır.²¹

1954 yılına gelindiğinde, gelişen NATO-Türkiye ilişkileri çerçevesinde İtalya'da bulunan NATO Hava Kuvvetlerinin merkezindeki toplantılara Hava Kuvvetleri Komutanı seviyesinde iştirak edilmesine başlanmıştır. Bu doğrultuda Ocak 1954'te Napoli'de gerçekleştirilen NATO Güney Avrupa Müttefik Hava Kuvvetleri toplantısına Türk Hava Kuvvetlerini temsilen ilk defa Hava Kuvvetleri Komutanı Hava Korgeneral Fevzi Uçaner katılmıştır.²² NATO üyeliğinin sonucu olarak, Türk Hava Kuvvetleri envanterinde yer alan mevcut uçakların ileri teknoloji ürünü uçaklarla yeniden modernize edilmesi amacıyla değiştirilmesi kararı alınmıştır. Bu çerçevede hizmet dışına çıkarılan mevcut Mosquito uçakları ve malzemeleri satılarak elden çıkarılmıştır.²³

NATO Konseyi'nin kararı ile askerî yardım kapsamında Kanada tarafından ilk parti olarak gönderilen toplam altmış iki adet F-86E uçağının 18 Temmuz 1954 tarihinde Türk Hava Kuvvetlerine teslimi münasebetiyle Eskişehir'de bir tören düzenlenmiştir.²⁴ Törende Kanada Başbakanı Luis Saint Laurent, Kanada Büyükelçisi Herbert O. Moran ve Başbakan Yardımcısı Fatih Rüştü Zorlu ülkeleri adına bir konuşma yapmıştır. Sonrasında Başbakan Adnan Menderes, Hava Kuvvetleri Komutanı Korgeneral Fevzi Uçaner'e hitapla bir kutlama telgrafı göndererek şu ifadelerle yer vermiştir; *Kanada Hükümeti'nin Hava Kuvvetlerimize yapmakta olduğu yardımın ilk kafilesini teşkil eden tayyarelerin Hava Ordumuz için hayırlı ve uğurlu olmasını dilerken, başta zataliniz olmak üzere bütün Hava Kuvvetleri mensupları arkadaşlarınıza derin bir itimat ile mukaddes vazifelerinde fevkalâde başarılar temenni ederim.*²⁵

Törenin ardından 1954 yılında Eskişehir Meydanı'nda 4. Hava Üs Komutanlığına bağlı 141. Filo Komutanlığı, 1955 yılında 142. ve 143. Filo Komutanlıkları F-86E uçakları ile teçhiz edilmiştir.²⁶ 11 Eylül 1956 tarihinde 142. Filo Komutanlığı Hava Kuvvetleri Komutanlığının emriyle bağlı olduğu 44. Uçuş Grup Komutanlığı Karargâhı ve 143. Filo Komutanlığı ile beraber Merzifon Meydanı'na intikal etmiştir. 4. Hava Üs Komutanlığı ve 141. Filo Komutanlığı ise Eskişehir Meydanı'nda görevini sürdürmüştür.²⁷

5 Ekim 1960 tarihinde 141. Filo Komutanlığı Akıncı Meydanı'na (Mürted/Ankara) intikal etmiştir. 1963 yılında F-104G uçaklarının envantere girmesine ve 144. Filo Komutanlığının kurulmasına kadar Akıncı Meydanı'nda devam edilmiştir. Temmuz 1963'te kadrosunda bulunan F-86E uçaklarını Merzifon'da konuşlu 5. Hava Üs Komutanlığına devreden 141. Filo Komutanlığı F-104G uçaklarıyla donatılmıştır. *Kuşu* olan çağrı adı da *Kobra* olarak değiştirilmiştir.²⁸

144. Filo Komutanlığında F-86'nın yerine geçen F-104G uçağı, Hava Kuvvetlerinin ilk radarlı uçağıdır. 1963-1996 yılları arasında dört yüz otuz üç adet uçak envantere kazandırılmıştır. ABD'nin askerî yardımından temin edilen ilk F-104G uçakları Temmuz 1963'te 144. Filo Komutanlığında hizmete girmiştir. Böylelikle Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı iki Mach uçuş hızı ile tanışmıştır. İtalya'dan F-104S uçaklarının temini yapılmış, CF-104 uçakları ise 1985 yılında envantere girmiştir. Bu uçaklar 1994 yılında envanter dışı bırakılmıştır.²⁹

²⁰ *Türk Hava Kuvvetleri Dergisi*, "Türk Hava Kuvvetlerinin Kronolojik Tarihi", *Türk Hava Kuvvetleri 100'üncü Yıl Özel Sayısı*, S. 367, 2011, s. 64; *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.

²¹ Deniz Kurt, Yavuz Pehlivan, Erdal Korkmaz, *Türk Hava Kuvvetleri*, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, Hava Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı, Ankara 2022, s. 24; Stuart Kline, *Türk Havacılık Kronolojisi*, Dönence Basım ve Yayın Hizmetleri, 1. Baskı, Ankara 2002, s. 314; Hulusi Kaymaklı, *Havacılık Tarihinde Türkler (1946 Yılından 1960 Yılına Kadar)*, C. 4, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara 2006, s. 11; Mehmet Özel, *Türk Ordusu*, Türkiye Cumhuriyeti Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara 1999, s. 200.

²² BCA (Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi), 30.18.1.2/134.114.10, 18.01.1954. Bkz. Ek 3.

²³ BCA (Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi), 30.18.1.2/137.81.13, 11.10.1954. Bkz. Ek 4.

²⁴ *Hava Kuvvetleri Dergisi*, "Yeniden Yapılanma Dönemi (1952-1983)", *Hava Kuvvetleri'nin 90. Altın Yılı Özel Sayısı*, S. 338, Haziran 2001, s. 72.

²⁵ İsmet Yavuz, "Türk Semalarının Yeni Kartalları", *Hava Dergisi*, C. 45, S. 175, Ekim 1954, s. 52; *Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri*, "F-86", s. 33.

²⁶ Ercan Kostak, *Soğuk Savaş Döneminde Türkiye'nin Askerî Teknoloji Kaynakları (1946-1990)*, Paradigma Akademi Yayınları, Çanakkale 2023, s. 178; Ole Nikolajsen, *Turkish Military Aircraft Since 1912*, The Netherlands 2005, s. 293; Kaymaklı, *age*, s. 131, 138, 147.

²⁷ *Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri*, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, C. 5, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara 2009, s. 5; Kurt vd., *Kuruluşundan Günümüze*, s. 52; Emin Kurt, *Türkiye'de Ana Jet Üslerinin Kuruluşu ve Gelişimi (1951-2010)*, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara 2011, s. 56, 105; *Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri*, "F-86", s. 46.

²⁸ *Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri*, C. 5, s. 6; *Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri*, "F-86", s. 42.

²⁹ *Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri*, "F-104 Star Fighter", Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara 2009, s. 49-52; *Hava Kuvvetleri Dergisi*, "Yeniden Yapılanma Dönemi (1952-1983)", s. 73.

1 Kasım 1961 tarihinde Merzifon'daki 142. ve 143. Filo Komutanlıklarından müteşekkil 44. Uçuş Grup Komutanlığı, 5. Hava Üs Komutanlığı adını almış ve üs teşkilatına geçilmiştir.³⁰

İlerleyen süreçte F-5 uçağı, 1965 yılından itibaren iki yüz otuz iki adet olacak şekilde Türk Hava Kuvvetlerine katılmıştır. Bu uçaklar 23 Kasım 1966 tarihinde Atlantik Okyanusu'nu ilk defa havadan katetmiştir. 1966-1971 yılları arası dönemde Coşkun Akrotimi bu uçaklar ile oluşturulmuştur. 2002 yılında kırk sekiz adet uçak modernizasyona tabi tutularak F-5 2000 olarak adlandırılmıştır.³¹

8 Aralık 1966 tarihinde F-5 uçakları ile modernize edilen 142. ve 143. Filo Komutanlıkları Merzifon Meydanı'nda göreve devam etmiştir. 16 Mart 1967 tarihinde Hava Kuvvetleri Komutanlığı tarafından, 141. Filo Komutanlığının Akıncı Meydanı'ndan Balıkesir Meydanı'na intikali ve 9. Hava Üs Komutanlığı teşkiline girmesi emredilmiştir. Ardından 9 Ağustos 1967 tarihinde gerçekleşen intikal sonrasında 141. Filo Komutanlığına *Darbe Filosu* rolü verilmiştir. 1968 yılında Türk Hava Kuvvetleri envanterinde bulunan son yirmi adet F-86E uçağı da servis dışına çıkarılmış ve böylece bu uçakların kullanımı sona ermiştir.³²

F-102 uçağı ise, 1968 yılında kırk dokuz adet olarak envantere alınmıştır. Bu uçaklar, Türk Hava Kuvvetlerinin her türlü havada önleme yapabilen delta kanada sahip uçaklarıdır. 1979 yılında envanter dışına çıkarılmıştır.³³

4. Türk Hava Kuvvetlerinde F-86 Akrobasi Faaliyetleri

Hava Kuvvetlerinde akrobasi gösterilerinin başlangıcı 1914 yılına kadar uzanmaktadır. 5 Mart 1914 tarihinde ilk akrobasi gösterisi Pilot Teğmen Fazıl Bey tarafından dört yüz metre irtifada viril hareketi yapılarak gerçekleştirilmiştir.³⁴

11 Temmuz 1926 tarihinde akrobasi hareketlerine ilişkin ilk talimatı Hava Kuvvetleri Müfettişi Kurmay Albay Muzaffer Ergüder yayımlamıştır. Talimat doğrultusunda akrobasi hareketlerinin Eskişehir ve İzmir hava birliklerinde görev yapan en kıdemli pilotların yönetiminde gerçekleştirilmesi sağlanmıştır. Ayrıca akrobasiye başlamak için pilotun savaş uçağı ile en az 100 saat yalnız uçuş yapması gerektiği kararlaştırılmıştır. Dünyada 1930'lu yıllarda tek uçaklı hava gösterilerinin yerini çok uçaklı hava gösterileri almaya başlamıştır. Ferdî gösterilerin çoğunluğunu siviller meydana getirirken akrobasi takımları çoğunlukla askerî uçaklar ile pilotlardan teşkil edilmiştir. Türkiye'de 1926 yılında toplu bir biçimde ilk akrobasi çalışmalarına başlanmıştır. O dönemde Hava (Uçuş) Okulunda görevli Pilot Teğmen Enver (Akoğlu) liderliğinde Pilot Teğmen Tekin'in (Arıburun) de yer aldığı bir grup havacı tarafından akrobasi hareketleri gerçekleştirilmiştir.³⁵ Türk Hava Kuvvetlerinin envanterine jet uçaklarının girmesiyle beraber Batılı ülkelerin ordularındaki hava akrobasi filoları gibi Türkiye'de de hava akrobasi filoları oluşturularak gösteri uçuşlarına başlanmıştır.

4.1. Uçan Kuğular Akrotiminin F-86E Uçakları ile Faaliyetleri

Türk Hava Kuvvetlerinde ilk akrotim, 1952 yılında F-84G uçakları ile gösteri yapan *Millî* çağrı adlı akrotim olmuştur. 1952 yılından günümüze kadar Hava Kuvvetleri Komutanlığında yedi adet akrotim oluşturulmuştur. Bunlar; Millî Akrotimi (F-84G/1952-1962), Uçan Kuğular Akrotimi (F-86E/1955-1964), Akrep Akrotimi (F-84G/1957-1958), Yarasalar Akrotimi (F-86E/1964-1965), Kartal/Coşkun Akrotimi (F-5/1966-1971), F-5 Akrotimi (F-5/1971) ve Türk Yıldızları (NF-5/1992-Günümüze) akrotimleridir.³⁶

Uçan Kuğular akrotimi, jet döneminin ikinci akrotimi olarak F-86E tipindeki uçaklarla 1955 yılında 4. Hava Üs (Eskişehir) 141. Filo Komutanlığında kurulmuştur. 1955-1964 yılları arasında gösteri uçuşu yapan bu akrotim, kırmızı-beyaz renklerle boyanmış ve burunlarına kuğu motifi işlenmiş, büyük kuğu motifinin hemen önünde de dikine bir kırmızı şerit içinde üç küçük kuğu deseni daha yer almıştır. Halk arasında *Beyaz Kuğular* olarak da bilinmektedir. 1964 yılında bu boyama paterni terk edilerek burun ve kanat kısımlarına baklava motifi işlenmiştir.³⁷

³⁰ Kaymaklı, *age*, s. 229; *Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri*, C. 5, s. 6, 96.

³¹ *Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri*, "F-5 Freedom Fighter", Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara 2009, s. 37; *Hava Kuvvetleri Dergisi*, "Yeniden Yapılanma Dönemi (1952-1983)", s. 74.

³² Nikolajsen, *age*, s. 294; *Hava Kuvvetleri Dergisi*, "Yeniden Yapılanma Dönemi (1952-1983)", s. 72; *Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri*, "F-86", s. 42, 50.

³³ *Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri*, "F-102 Delta Dagger", Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara 2009, s. 29.

³⁴ Yavuz Kansu, Sermet Şensöz, Yılmaz Öztuna, *Havacılık Tarihinde Türkler 1*, Hava Kuvvetleri Basım ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara 1971, s. 104; *Türk Hava Kuvvetleri Dergisi*, "Türk Hava Kuvvetlerinin Kronolojik Tarihi", s. 56.

³⁵ Rifat Uçarol, *Büyük Türk Havacılarından Enver Akoğlu*, Hava Harp Okulu Basımevi, İstanbul 1990, s. 43.

³⁶ Havacıyız, "Kuruluşundan Bugüne Türk Hava Kuvvetleri ve İlk Akrobasi Çalışmaları", <https://www.havaciyiz.com/AkrotimE.htm>. Erişim Tarihi: 26.09.2024 sa. 12:30; *Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri*, "F-86", s. 56.

³⁷ *Türk Hava Kuvvetleri Dergisi*, "Türk Hava Kuvvetlerinin Kronolojik Tarihi", s. 64. Bkz. Ek 5.

F-86 UÇAKLARININ TARİHSEL SÜREÇTEKİ YERİ VE ÖNEMİ

Uçan Kuğular akrotiminin kurulduğu ilk yıllarda dörtlü uçuş kolunda; Hava Pilot Yüzbaşı Cezmi Arı, Hava Pilot Üsteğmen Cahit Erkul, Hava Pilot Başçavuş Sabahattin Mıstıkoğlu ve Hava Pilot Başçavuş Hami Ünlü görev yapmıştır.³⁸

Uçan Kuğular, 30 Mayıs 1959 tarihinde NATO'nun kuruluşunun onuncu kuruluş yıldönümü faaliyetleri kapsamında, İstanbul'da yapılan etkinlikler esnasında gösteri uçuşu yapmıştır. Bu gösteriyi binlerce İstanbullu izlemiş ve büyük beğeni toplamıştır. Aynı faaliyetler kapsamında, 31 Mayıs 1959 tarihinde Ankara Hipodrom üzerinde, 1 Haziran 1959 tarihinde ise Eskişehir'de hava gösterileri icra edilmiştir. 1960 yılında filonun Mürted'e intikalinin ardından hava gösterilerine Ankara'da devam edilmiştir. Uçan Kuğular, Ankara'nın başkent olması nedeniyle yabancı heyet ziyaretleri ve protokol faaliyetleri kapsamında zaman zaman uçuş gösterileri yapmıştır. Bu kapsamda, 1960 yılında Tayvan Heyeti ile İsveç Hava Kuvvetleri Komutanı'nın şerefine gösteri uçuşu gerçekleştirilmiştir. Ayrıca, aynı dönemde Türkiye'yi ziyaret eden Çin Heyeti için icra edilen hava gösterilerine katılım sağlanmıştır.³⁹

Uçan Kuğular, Cumhuriyet'in 37. yıl dönümü etkinlikleri kapsamındaki faaliyetlere beş uçak ile katılmış ve Hava Kuvvetleri Komutanı Orgeneral İrfan Tansel tarafından tebrik edilmiştir. Orgeneral Tansel konuşmasında; *Cumhuriyet'imizin kuruluşunun 37. yıl dönümünde, Ankara'da yapılan geçit törenine iştirak eden hava birliklerimizden bilhassa 4. Hava Üs 141. Filo'dan 5 kişilik jet akrotim ekibinin hava gösterileri; devlet büyüklerimizin, halkımızın ve yabancı devlet erkânının takdirlerine mazhar olmuştur* sözlerine yer vermiştir.⁴⁰

1963 yılına kadar dört uçakla gösteriler yapan Uçan Kuğular, 1964 yılında Almanya Savunma Bakanı'nın Akıncı Meydanı'nı ziyareti esnasında dokuz uçakla gösteri yapmış ve ilk dokuzlu akrotim olmuştur. Türk Hava Kuvvetleri Timi İstanbul ve Eskişehir'de yapılan Milletlerarası Askerî Hava Pentatlon Müsabakalarında beş bin sekiz yüz on puanla birinci olmuştur. Yarışmaya Türkiye, İtalya, Fransa, Belçika, Hollanda ve İsveç Hava Kuvvetleri timleri iştirak etmiştir.⁴¹

141. Filo Komutanlığının, 1964 yılında F-104G uçakları ile modernize olmasının ardından bu akrotimin faaliyetlerine son verilmiştir.⁴²

4.2. Yarasalar Akrotiminin F-86E Uçakları ile Faaliyetleri

Türk Hava Kuvvetlerinin dördüncü akrotimi Yarasalar çağrı adı ile 5. Ana Jet Üs Komutanlığı/Merzifon'da kurulmuştur. Yarasalar akrotimi, 1964-1965 yıllarında F-86E uçakları ile iki yıl gösteri uçuşları icra etmiştir.⁴³ Gösterilerini siyah ve beyaz renklere boyanmış baklava desenli uçakları ile gerçekleştiren Yarasalar; önce beşli, ardından dokuzlu, daha sonra da on ikili düzende akrobasi gösterileri yapmıştır. On iki uçakla gösteri yapan Yarasalar, Türk Hava Kuvvetlerinin akrotim tarihi içinde en fazla uçakla akrobasi gösterisi yapan timi olarak ayrı bir önem taşımaktadır.⁴⁴

Yarasalar akrotiminin ilk gösteri pilotları; Hava Pilot Binbaşı Celal Utku, Hava Pilot Üsteğmen Mehmet Yücel Sayan, Hava Pilot Üsteğmen Orhan Esendemir, Hava Pilot Üsteğmen Dinçer Adar ve Hava Pilot Üsteğmen Lütfi Akdemir olmuştur.⁴⁵

Yarasalar akrotiminin faaliyetleri 1965 yılında Hava Pilot Binbaşı Necati Artan'ın lider olmasının ardından hızlanmış ve dokuzlu kol ile uçuşlara geçilmiştir. 29 Temmuz 1965 tarihinde Genelkurmay Başkanı ve kuvvet komutanlarının katıldığı törende başarılı bir hava gösterisi icra edilmiştir. Bu gösterinin sonrasında dönemin Genelkurmay Başkanı Cevdet Sunay bir beyanat vererek; *beraberimde kuvvet komutanları arkadaşlarım olduğu hâlde üssünüzü ziyaret ettim ve bu arada üsse mensup akrotimin, üstün bir eğitim seviyesine sahip bulunduğu delalet eden hava gösterisini zevkle izledim. Gösteri sonrasında üstün her yönüyle memnun ve mutmain olarak ayrıldım. Verimli çalışmalarınızdan ötürü başta siz olmak üzere bütün üs mensuplarına tebrik, takdir ve iyi dileklerimi sunarım* sözleriyle akrotim personelini tebrik etmiştir.⁴⁶

Yarasalar akrotimi, Necati Artan'ın liderliğinde 31 Ekim 1965 tarihinde dokuz uçakla İstanbul'da bir hava gösterisi daha gerçekleştirmiştir. Gösteri, Boğaz üzerinde icra edilmiş ve büyük bir coşkuyla karşılanmıştır.

³⁸ Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri, "F-86 s. 57.

³⁹ Kurt vd., *Kuruluşundan Günümüze*, s. 51.

⁴⁰ Kurt vd., *Kuruluşundan Günümüze*, s. 51.

⁴¹ *Hava Kuvvetleri Dergisi*, "Türk Hava Kuvvetlerinin İkinci Akrotimi Uçan Kuğular", *Hava Kuvvetleri'nin 90. Altın Yılı Özel Sayısı*, S. 338 Haziran 2001, s. 69; *Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri*, "F-86", s. 57; Kline, *age*, s. 329-330.

⁴² Fatih Danacı, *Türk Yıldızları Bir Yıldızın Doğuşu*, Bilgi Yayınevi, Ankara, Ağustos 2017, s. 102-104.

⁴³ Kostak, *agt*, s. 129; Kline, *age*, s. 351.

⁴⁴ *Türk Hava Kuvvetleri Dergisi*, "Türk Hava Kuvvetlerinin Kronolojik Tarihi", s. 64; *Hava Kuvvetleri Dergisi*, "Türk Hava Kuvvetlerinin Dördüncü Akrotimi Yarasalar", *Hava Kuvvetleri'nin 90. Altın Yılı Özel Sayısı*, S. 338, Haziran 2001, s. 70. Bkz. Ek 7.

⁴⁵ *Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri*, "F-86", s. 66.

⁴⁶ Danacı, *age*, s. 121; Kurt vd., *Kuruluşundan Günümüze*, s. 54-55. Bkz. Ek 5.

Heyecan veren gösteride masmavi gökyüzüne uçakların egzozlarıyla büyük bir Atatürk profili de çizilmiştir. Devam eden süreçte Yarasarlar akrotimi Hava Kuvvetleri Komutanlığının elli beşinci kuruluş yıldönümü etkinlikleri çerçevesinde Ankara’da on iki uçakla hava gösterisi yapmış ve ardından faaliyetleri son bulmuştur.⁴⁷

5. F-86 Uçağının Katıldığı Savaşlar ve Harekâtlar

5.1. Kore Savaşı’nda (1950-1953) F-86’nın Rolü

Soğuk Savaş döneminin ilk sıcak savaşını teşkil eden Kore Savaşı F-86’lar ile MIG-15’lerin mücadelesine sahne olmuştur. Kore Savaşı’nda görev yapan ABD’li pilotların çoğunluğu İkinci Dünya Savaşı tecrübesine sahip savaş pilotlarından oluşmuştur. Ancak aynı durum Kuzey Koreli ve Çinli pilotlar için geçerli olmamıştır. Savaşın başlarında Birleşmiş Milletlerin envanterinde yer alan jet uçaklarının tamamı Kasım 1950’de sahneye çıkan MIG-15’lerin performans bakımından gerisinde kalmıştır. Bu kapsamda ABD yapımı F-86 savaş uçağı ile Rus yapımı MIG-15 savaş uçağını performans bakımından karşılaştıran broşür yayınlanmıştır.⁴⁸

MIG-15 savaş uçaklarını daha iyi eğitime sahip SSCB’li pilotlar kullanmıştır. Bu pilotlar geçen zaman içerisinde görevlerini Kuzey Koreli ve Çinli pilotlara devrederek ülkelerine geri dönmüştür. Sonrasında Birleşmiş Milletler tarafından tamamı hareketli yatay stabilizatörlere sahip F-86E uçaklarından oluşturulan uç filo Uzak-Doğu Asya’ya intikal ettirilerek savaşa katılmıştır. Bu sırada Amerikan Beşinci Hava Kuvvetlerinin Kore Savaşı’na katılacağı F-86 uçaklarının benzeri düşman uçağı ile karıştırılmaması için gövde ve kanatlarında şeritler olacağı yazılı olarak bildirilmiştir.⁴⁹ Savaşın devamında F-86E uçakları dönüş yarıçapı ve pike kabiliyetiyle MIG-15’lere üstünlük sağlamıştır.

Bu savaşta hava muharebelerinin çoğunluğu Kore ve Çin arasındaki sınırlı oluşturan Yalu Nehri üzerinde meydana gelmiştir. F-86 uçakları sayesinde hava üstünlüğünü sağlayan Birleşmiş Milletlere mensup pilotlar MIG uçaklarının üslerinin bulunduğu Mançurya’ya saldırmış ve MIG-15’leri havada it dalaşına zorlamıştır. F-86 uçaklarının muharebe üstünlüğü sebebiyle Aralık 1951’de 51. Av Önleme Filosu F-80 uçaklarından F-86 uçaklarına geçmiştir. Bunu 8. ve 18. Av-Bombardıman Filoları izlemiştir. Mütarekenin imzalanmasına kadar geçen zamanda Birleşmiş Milletlere mensup pilotlar, yetmiş sekiz adet F-86 kaybına karşılık yedi yüz doksan iki adet MIG-15’i düşürmüşlerdir. Ayrıca yer ateşi ve görev dışı nedenlerle kaybedilen F-86 sayısı iki yüz yirmi dört adettir.⁵⁰

5.2. Tayvan Boğazı Krizi’nde (1958) F-86’nın Rolü

Tayvan Adası’nda yer alan Çin Cumhuriyeti (Şimdiki Tayvan) Hava Kuvvetleri ABD’nin envanterden çıkardığı F-86’ları alan ilk hava kuvvetlerinden biri olmuştur. 1954 yılının Aralık ayı ile 1956 yılının Haziran ayı arasında yüz altmış adet F-86F-1 ve F-86F-30 uçağı Çin Cumhuriyeti Hava Kuvvetlerine teslim edilmiştir. 1958 yılı itibarıyla Tayvan’ın envanterinde üç yüz yirmi adet F-86F ve 7 adet RF-86F bulunmaktadır. Ağustos 1958’de Çin Halk Cumhuriyeti ile milliyetçi Çin Cumhuriyeti Matsuo ve Kemoy adalarının hakimiyeti hakkında karşı karşıya gelmişlerdir. 24 Eylül 1958 tarihinde yaşanan bu hava savaşında Çin Cumhuriyeti F-86 uçakları kayıp vermeden on adet MIG-15/17 düşürmüştür. Aynı zamanda bu uçaklar MIG-15’lere karşı güdümlü havadan havaya füzeler kullanan ilk jetler olmuştur. Bir ay süresince devam eden bu savaşlarda yirmi dokuz adet MIG uçağı havada tahrip edilmiştir.⁵¹

5.3. Gine Bissau Bağımsızlık Savaşı’nda (1961-1964) F-86’nın Rolü

Monte Real-Portekiz’de yer alan 5. Hava Üssü’ne bağlı sekiz adet F-86F uçağı 1961-1964 yılları arasında AB2-Bissau/Bissalanca’da konuşlandırılmıştır. Bu uçaklar, kara taarruzu ve yakın destek operasyonları görevlerini icra etmiş ve bu görevlerde dört yüz otuz sortisi kara taarruzu olmak üzere toplam beş yüz yetmiş yedi savaş sortisi uçmuşlardır. Portekiz Hava Kuvvetlerinin bu uçuşlarda iki adet F-86 uçağı kaybı olmuştur.⁵²

5.4. Kıbrıs Hava Harekâtı’nda (1964) F-86’nın Rolü

⁴⁷ Necati Artan, *Kanatlarımdaki Cesaret, Havacılık Tarihinden Notlar*, Küçükçekmece Belediyesi Kültür Yayınları, 1. Baskı, İstanbul 2021, s. 216-217; Kline, *age*, s. 354; Danacı, *age*, s. 122-127.

⁴⁸ Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Millî Savunma Bakanlığı Askerî Tarih Arşivi, Kore Harbi Kataloğu (KHK), Fon: 110.9.1.15/Kutu: 109. Gömlek: 0. Belge Nu.: 51, 31.12.1953. Bkz., Ek 1.

⁴⁹ Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Millî Savunma Bakanlığı Askerî Tarih Arşivi, Kore Harbi Kataloğu (KHK): 110.9.1.15/8.0.60, 12.12.1950. Bkz., Ek 2.

⁵⁰ Britannica, “F-86”, <https://www.britannica.com/technology/F-86>. Erişim Tarihi: 28.09.2024 sa. 16:00; *Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri*, “F-86”, s. 16.

⁵¹ Britannica, “F-86”, <https://www.britannica.com/technology/F-86>. Erişim Tarihi: 28.09.2024 sa. 16:00; *Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri*, “F-86”, s. 17.

⁵² *Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri*, “F-86”, s. 18.

F-86 UÇAKLARININ TARİHSEL SÜREÇTEKİ YERİ VE ÖNEMİ

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 dokuz yüz elli 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 başlamıştır.⁵³

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 etmiştir.⁵⁴ Ardından Türkiye, Erenköy'deki Türklerle uzun zamandan beri irtibat kurulamaması üzerine adaya 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 kararlaştırmıştır.⁵⁵

Genelkurmay Başkanlığı tarafından, 7 Ağustos 1964 tarihinde saat 11.00'de 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 on adet F-86, Balıkesir Meydanı'na sekiz adet F-86 uçağı ve İncirlik/Adana Meydanı'na sekiz adet F-86 intikal etmiştir. Ayrıca olası durumlar için İncirlik/Adana Meydanı'na on iki adet F-86, Balıkesir Meydanı'na beş adet F-86 ve Bandırma Meydanı'na ise üç adet F-86 uçağının daha intikal ettirilmesi kararlaştırılmıştır. İncirlik/Adana Meydanı'nda konuşlu altı adet F-86 uçağına ikişerli olacak şekilde bekleme görevi verilmiştir.⁵⁶

Türk jetlerinin uyarı uçuşu gerçekleştirmesine karşın Rum saldırılarının devam etmesi üzerine 8 Ağustos 1964 tarihinde otuz dört adet uçak ile bir hava harekâtı düzenlenmiş ve F-86 uçakları hava savunma rolünde görevlerini başarılı bir şekilde icra etmiştir. Bu harekât sırasında on dört sorti de keşif uçuşu yapılmıştır. Erenköy'e yapılan Rum saldırılarının sürmesi üzerine Türk jetleri tarafından, saat 17.30'da Rumlara ait hedeflere hava taarruzu düzenlenerek yirmi sorti uçuş gerçekleştirilmiştir.⁵⁷

Aynı gün Hava Pilot Yüzbaşı Cengiz Topel'in liderliğinde F-100 uçaklarından oluşan dörtlü 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 edilmiştir.⁵⁸

9 Ağustos 1964 tarihinde saat 20.10'da Yunanistan yönünden Çanakkale istikametinde on adet uçak geldiği tespit edilmiştir. Bunun üzerine hava savunma rolü için görevlendirilen on adet F-86 uçağına acil kalkış emri verilmiştir. Bu uçakların kalkışının ardından Türk pilotlarına, Yunan uçakları tarafından saldırı yapılması durumunda yürürlükteki harekât planı gereğince ateş açma ve düşürme yetkisi verilmiştir. Sonrasında saat 20.20'den itibaren Yunan uçakları Türk radarları tarafından tespit edilememiş ve Türk uçakları Çanakkale radarının kontrolünde devriye uçuşlarını sürdürmüştür.⁵⁹

Türkiye, sonrasında 10 Ağustos 1964 tarihinde F-104G uçaklarının hava-hava füzeleri ile Kıbrıs yakınlarında devriye gezmesine ve F-86 uçaklarının 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 yayınlarak her iki tarafa çarpışmalara son

⁵³ Erdal Korkmaz, "1964 Kıbrıs Hava Harekâtı", *Kıbrıs'ta Türk Varlığı*, Ed. Dr. Adem Çalıskan, İdeal Kültür Yayıncılık, İstanbul 2022, s. 313; Rauf Denктаş, *The Cyprus Triangle*, George Allen & Unwin Publications, Londra 1988, s. 82-83.

⁵⁴ Fahir Armaoğlu, *20. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1914-1995)*, 26. Baskı, Kronik Kitap, İstanbul Eylül 2019, s. 596; Hüseyin Laptalı, *Erenköy Sürüngeni*, C. II, Ufuk Matbaası, İstanbul 2005, s. 297.

⁵⁵ Melek Fırat, "Yunanistan'la İlişkiler", *Türk Dış Politikası: Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar, 1919-1980*, Ed. Baskın Oran, C. 1, 23. Baskı, İletişim Yayınları, İstanbul 2019, s. 729; *Ulus*, 9 Ağustos 1964, S. 14695, s. 1, 7.

⁵⁶ *Bozkurt*, 9 Ağustos 1964, s. 1; *Milliyet*, 9 Ağustos 1964, s. 1.

⁵⁷ *Milliyet*, 9 Ağustos 1964, s. 1; *Cumhuriyet*, 10 Ağustos 1964, s. 1, 7; *Hürriyet*, 9 Ağustos 1964, s. 1.

⁵⁸ Cengiz Topel: 2 Eylül 1934 tarihinde İzmit'te doğmuştur. 16 Eylül 1953 tarihinde Kuleli Askerî Lisesi'nden mezun olmuştur. 30 Ağustos 1955 tarihinde Kara Harp Okulunu bitirmiştir. 25 Eylül 1955 tarihinde Hava Kuvvetleri Komutanlığına geçiş yapan Cengiz Topel, Gazemir Uçuş Okulunda havacılıkla ilgili nazari derslerini almıştır. Cengiz Topel, pilot adayı olarak 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. Uçuş Grup Komutanlığına bağlı Merzifon'da bulunan 143. 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. 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 uçuşu uçağın, yerden açılan uçaksavar ateşi ile vurulması neticesinde paraşütle yere iniş yapmış ve Rumlar tarafından yakalanarak şehit edilmiştir. Emin Kurt, *Kıbrıs Şehidi Hv.Pl. Yzb. Cengiz Topel ve 1964 Kıbrıs Hava Harekâtı*, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara 2009, s. 45-64; Cumhuriyet Evcil, *Kıbrıs'ta Zafer ve 40 Yıl*, Kastaş Yayınevi, İstanbul 2014, s. 52; *Cumhuriyet'in 100. Yılında Millî Savunma Bakanlığı*, age, s. 180. Bkz. Ek 8.

⁵⁹ *Hürriyet*, 10 Ağustos 1964, s. 1, 7; *Tercüman*, 10 Ağustos 1964, s. 1.

verilmesi ve sükûnet çağrısı yapmıştır. Bu olayların Birleşmiş Milletlere intikal etmesi üzerine Makarios, ablukayı kaldıracakmış duyurmuş, ardından Türkiye de yapılacak harekâtı durdurduğunu açıklamıştır.⁶⁰

5.5. Hindistan-Pakistan Savaşı'nda (1965) F-86'nın Rolü

F-86 uçakları, 1954 yılında Pakistan Hava Kuvvetlerinin envanterine girmiştir. Bu uçaklar, sayıca çoğunlukla F-86F-40 ve az miktarda F-86F-35 modellerinden meydana gelmiştir. Bu savaşta Pakistan Hava Kuvvetleri sayısal olarak daha üstün durumdadır ve temel silah olarak F-86 uçaklarını kullanmıştır. Pakistan Hava Kuvvetleri, savaş sırasında Hindistan Hava Kuvvetlerine ait dokuz adet Hawker Hunter, dört Vampire ve iki adet Folland Gnat'tan teşekkül eden toplam on beş adet uçağı düşürmüştür. Savaşın sonunda Pakistan Hava Kuvvetleri yedisi hava muharebelerinde olmak üzere toplam on üç adet F-86 uçağı kaybettiğini açıklamıştır. Pakistan Hava Kuvvetlerine ait F-86 uçakları kara taarruzlarında da görev yapmış ve yirmi iki adet Hindistan Hava Kuvvetleri uçağını karada tahrip etmiştir.⁶¹

5.6. Kıbrıs Krizi'nde (1967) F-86'nın Rolü

F-86E uçakları, 1967 yılında yaşanan Kıbrıs bunalımında Çiğli, İncirlik ve Antalya Meydanlarına intikal ederek Hava Savunma görevleri icra etmiştir.

5.7. Bangladeş Bağımsızlık Savaşı'nda (1971) F-86'nın Rolü

Pakistan Hava Kuvvetlerinin envanteri 1970'li yıllarda F-86F, Canadair Sabre Mk.6, Mirage-III ve Shenyang F-6 uçaklarından oluşturulmuştur. Hindistan Hava Kuvvetleri ise sayıca üstün durumda olup envanteri MIG-21 ve Sukhoi Su-7 gibi modern av uçaklarından teşkil edilmiştir. Savaşın başlarında Doğu Pakistan'da yer alan 11 adet Canadair Sabre Mk.6 uçağı Hindistan'ın eline geçmemesi amacıyla imha edilmiştir. Hava üstünlüğü Hindistan Hava Kuvvetlerinde olmasına rağmen Pakistan Hava Kuvvetleri on yedi adet Hawker Hunter, sekiz adet Sukhoi Su-7, üç adet Folland Gnat ve bir adet MIG-21 olmak üzere toplam otuz bir adet Hindistan Hava Kuvvetleri uçağını F-86 uçaklarının hava muharebelerindeki başarısı sayesinde düşürmüştür.⁶²

6. F-86 Uçaklarının Hava Harp Sanayine Teknolojik Katkıları

North American Aviation firmasının F-86'nın üretimi aşamasında ilk etapta yaptığı teknolojik yenilik uçağın kanatlarını geriye doğru otuz beş derece açılındırmak olmuştur. *Slat Wing* adı verilen bu kanat konfigürasyonu uçağın istenen hızlara çıkmasını sağlamıştır. Bu uçakların kanatlarında iki adet hareketli parça bulunmaktadır. Bunlar; ön tarafta slatlar ve arka tarafta flaplardır. Flapların görevi kanadın yüzey alanını artırmak ve uçağı frenlemektir. Özellikle kalkış iniş mesafelerini kısaltmak için kullanılmakta olup hayati öneme sahip teknolojilerdir. Slatların görevi ise özellikle yüksek hızlarda kanadın kaldırma gücünü artırmak ve hücum açısını artırmaktır. Yüksek hıza geçildiğinde ise slatlar otomatik kapanmaktadır. Slat teknolojisi sayesinde F-86'nın kanatları geriye eğik olmasına rağmen kaldırma gücü konusunda hiçbir sıkıntı yaşanmamıştır. Aynı zamanda hücum açısı ciddi anlamda iyileştirilmiştir.⁶³

Kanada üretimi olan ve o güne kadar takılan en güçlü motor olarak nitelendirilen Orenda 3 turbojet motoru F-86E Mk.3 serisi uçaklara takılmıştır. J47-GE-13 turbojet motoru kullanan F-86E Mk.4 serisi uçaklara ise yeni teknoloji ürünü otomatik kanopi fırlatma sistemi, pusula ve otomatik kabin basınçlandırma kontrolü sistemleri kazandırılmıştır. F-86'larda yapılan teknolojik yeniliklerden biri de *Project Gunvald*'dir. Kore Savaşı'nda yaşanan hava savaşlarında elde edilen tecrübeler ışığında MIG-15'lerin standart donanımlarından olan daha etkili ve ölümcül olan 20 mm.lik toplar, F-86F ve K modellerine dört adet olacak şekilde takılmıştır. İleriki yıllarda, top uygulaması ABD Hava Kuvvetleri uçaklarında standart donanım hâline gelmiştir.⁶⁴

7. F-86 Uçaklarının Harekât Ortamına Sağladığı Üstünlük ve Harekâta İnovatif Etkileri

F-86 uçağının, tasarım çalışmaları İkinci Dünya Savaşı'nda başlamasına rağmen üretken ve uzun bir hizmet ömrüne sahip olmuştur. Bu uçakların üretim toplamı, dünya çapında SSCB tehdidine karşı kritik bir caydırıcı olarak kullanılmasını sağlamıştır. Uçağın içsel esnekliği, Batının ihtiyaçlarına uyacak bir biçimde farklı rollere uyarlanabilmesini kolaylaştırmıştır. F-86 uçağı, ABD'nin ilk geriye eğik kanatlı jet av uçağıdır. Görüş açısı yüksek kanopi, hava-hava muharebelerinde atış avantajı sağlayan radarı, sağlam dış yapısı ve taşıdığı altı adet

⁶⁰ Rifat Uçarol, *Siyasi Tarih (1789-1994)*, Dördüncü Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul 1995, s. 758; Suat Bilge, "Kıbrıs Uyuşmazlığı ve Türkiye Sovyetler Birliği Münasebetleri", *Olaylarla Türk Dış Politikası (1919-1995)*, 10. Baskı, Siyasal Kitabevi, Ankara Eylül 2024, s. 386; Rifat 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.

⁶¹ *Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri*, "F-86", s. 17.

⁶² *Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri*, "F-86", s. 17.

⁶³ *Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri*, "F-86", s. 1-2.

⁶⁴ *Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri*, "F-86", s. 4-5.

F-86 UÇAKLARININ TARİHSEL SÜREÇTEKİ YERİ VE ÖNEMİ

M3 Browning makineli tüfeği ile harekât ortamında üstünlüğünü kanıtlamıştır. Başlangıçta gündüz görev yapabilen bir yüksek irtifa av uçağı olarak tasarlanmasına rağmen sonrasında her türlü hava koşullarında görev yapabilen (F-86D) ve av-bombardıman (F-86H) modelleri geliştirilmiştir. ABD Donanması tarafından uçak gemilerinde de görevlendirmek amacıyla modifiye edilmiştir (FJ-1/Fury). F-86D versiyonunda uçağın ön tarafına daha büyük çapta radar eklenmiştir. Bu nedenle hava alğı aşağıya çekilmiş ve burundaki makineli tüfekler kaldırılmıştır. Uçağın alt kısmına eklenen mekanizma ile güdümsüz havadan havaya roket taşıyabilmesi sağlanmıştır. Soğuk Savaş döneminin caydırıcısı olarak inşa edilen av bombardıman uçağı F-86H modeli, ABD ve müttefiklerine nükleer bomba atabilen olağanüstü bir silah sağlamıştır.⁶⁵

1950'lerde daha büyük motorların monte edilmesi F-86'ların sınırlarını artırmış, havada yakıt ikmalî menzili uzamıştır. F-86'lar, Eylül 1958'de Çinli Milliyetçiler tarafından muharebe sırasında güdümlü havadan havaya füzeler atabilen ilk jetler olarak tarihe geçmiştir.

SONUÇ

İlk uçuşunu 1947 yılında gerçekleştirerek dünya sahnesine çıkan F-86 jet uçakları Soğuk Savaş döneminin en üstün performansına sahip uçağıdır. Uçuş sırasında kısa mesafelerde ses hızını geçmesiyle bilinmektedir.

F-86'lar, yüksek irtifa av önleme uçağı olarak üretilmiş, ABD'nin yanı sıra Kanada, Japonya ve İtalya gibi ülkeler tarafından daha üstün özelliklere sahip F-86D, E, F, K modelleri geliştirilmiştir. Seri üretime geçilen F-86E modelleri ise; F-86E Mk.2, Mk.4, Mk.5 ve Mk.6 olmuştur. Ayrıca ABD Donanması, uçak gemilerinde görev vermek üzere bu uçakları modifiye etmiştir.

F-86'lar, Kore Savaşı, Tayvan Boğazı Krizi, Gine Bissau Bağımsızlık Savaşı, Kıbrıs Hava Harekâtı, Kıbrıs Krizi, Hindistan-Pakistan Savaşı ve Bangladeş Bağımsızlık Savaşı'na katılarak, icra ettikleri hava muharebesi, hava savunma ve devriye görevleri ile önemli başarılar kazanmışlardır.

Bu uçaklar akrobasi uçuşlarında da kullanılmıştır. Kanada, 1959 yılında Golden Hawk (Altın Şahinler) adı altında altı adet F-86 uçağından teşkil edilen ünlü bir akrobasi uçuş ekibi kurmuştur. Bu akrobasi ekibi ilk sezonunda toplam altmış üç adet gösteri uçuşu gerçekleştirmiştir. Altın şahinler, Şubat 1964'te dağılmadan önce Kuzey Amerika'da toplam üç yüz on yedi adet gösteri uçuşu yapmıştır.

Bu uçaklar, Türkiye'nin yanı sıra birçok ülke tarafından kullanılmış, Amerikan Hava Kuvvetlerinde modern F-15 uçakları sahneye çıkana kadar görevine devam etmiştir. Ardından 1994 yılında Bolivya Hava Kuvvetleri son F-86 uçağı da hizmet dışına çıkarmış ve yerine F-100 uçağı geçmiştir.

F-86'lar, Soğuk Savaş döneminin ilk sıcak çatışması olan Kore Savaşı'nda Batı ve ABD havacılığının elinde bulundurduğu en önemli vurucu güç olmuştur. Kore Savaşı askerî havacılık açısından son derece önemlidir. Dünyanın en büyük jet muharebeleri Kore Savaşı sırasında gerçekleştirilmiştir. Bu savaşta F-86, ABD Hava Kuvvetlerinin elindeki en güçlü silah olarak nitelendirilmiştir. F-86'nın karşısında ise SSCB üretimi MIG-15 yer almıştır. F-86A, E ve F'ler av-önleme rolünde Kore Savaşı'nda görev yapmış ve MIG-15 uçaklarına ağır zayıatlar vermiştir. İki uçak arasında yaşanan şiddetli hava muharebeleri sonucunda binlerce uçak düşürülmüştür. Kore Savaşı'nın sonuçları hem ABD hem de SSCB havacılığını derinden etkilemiştir. Bu savaş sonrasında her iki ülkede üretilen tüm uçaklarda Kore Savaşı'nda kazanılan tecrübelerin önemli bir yeri olmuş, birçok diğer ülke bu uçakları envanterine katmış ve ABD dışında lisan altında üretimi gerçekleştirilmiştir. Ayrıca bu uçaklar Soğuk Savaş döneminde Avrupa'da (Fransa, İngiltere ve Batı Almanya) Varşova Paktı'na karşı gündüz hava savunma ve alarm-reaksiyon görevlerini başarılı bir şekilde icra etmiştir.

F-86 uçakları, 1954 yılında Kanada askerî yardımı ile Türk Hava Kuvvetlerinin envanterine giren ilk jet av önleme uçakları olmuştur. Bu uçaklar, 1964 yılında gerçekleştirilen Kıbrıs Hava Harekâtı sırasında intikal meydanlarından kalkışla av-önleme görevleri ile 1967 yılında yaşanan Kıbrıs bunalımında Çiğli, İncirlik ve Antalya Meydanlarına intikal ederek Hava Savunma görevleri icra etmişler ve bu kritik görevler sayesinde caydırıcılık sağlamışlardır.

EXTENDED ABSTRACT

With this article, F-86 aircraft; Questions such as why it was preferred by many countries, including Turkey, during the Cold War period, what its features were, how it came to the fore in acroteam activities, how it affected the results of the Korean War and other wars during this period, and how it left its mark on history were tried to be answered. In this article, F-86, a high-altitude anti-hunting aircraft that participated in many wars during the Cold War, especially the Korean War, achieved success in air combat, had the most superior features and performance of the period, and was included in the inventory of the Turkish Air Force, is discussed.

⁶⁵ *Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri*, "F-86", s. 1-4.

After determining the subject of the study, it was investigated whether there had been any studies on the same subject to date, and as a result, it was concluded that this subject was not discussed in detail. Subsequently, archives, books, articles, newspapers and master's/doctoral theses of the period were examined and the information obtained was classified and used. In addition, an examination was made on the internet and the WEB pages of the relevant institutions were used.

The F-86 aircraft was designed by North American Aviation and is known as an anti-hunting and combat aircraft produced for the first time with backward curved wings. It made its first flight on October 1, 1947. The first production model flew on May 20, 1948 and on September 15, 1948, an F-86A set a new world record by flying 670 mph. A total of 9.860 F-86 jet aircraft were produced, which were subsequently delivered to the US Air Force and appeared on the world stage in 1949. Initially, mass production of the F-86A model was carried out and a total of 554 units entered the inventory of the United States Air Force since 1949. The first unit equipped with these aircraft was the 94th Fighter Squadron, affiliated with the 1st Fighter Squadron at March Air Base, California. The unit in question achieved the highest success in air combat. This union was followed by Langley, Kirtland and Otis Air Bases. Starting from 1951, F-86As began to be replaced with F-86Es. This aircraft is the aircraft with the highest performance of the Cold War period. It is known to exceed the speed of sound in short distances during flight. Produced as high-altitude anti-hunting aircraft, F-86D, E, F, K models with superior features were developed by countries such as Canada, Japan and Italy, as well as the USA. The F-86E models that went into mass production are; F-86E became Mk.2, Mk.4, Mk.5 and Mk.6. In addition, the US Navy modified these aircraft to serve on aircraft carriers. These aircraft also demonstrated its superiority against the Soviet-made MIG-15 aircraft, which are equivalent to their 6 M2 Browning guns, radar that provides a shooting advantage in air-air combat, canopy with high visibility and solid external structure. F-86A, E and F models served as daytime fighter-interceptor aircraft in the Korean War, the first hot conflict of the Cold War period and inflicted heavy losses on MIG-15 aircraft. These aircraft later entered the inventory of the Turkish Air Force from Canadian military aid in 1954 and became our first jet fighter interceptor aircraft. The 141st Fleet Command, 142nd and 143rd Fleet Commands established during this period were equipped with these aircraft. As a result of 107 aircraft entering our inventory between 1954 and 1968, the Turkish Air Force became stronger in the region. The aircraft in question also came to the fore as acroteam aircraft during this period. In this context, the *Flying Swans* acroteam established in the 4th Air Base Command/Eskişehir between 1955-1964 and the *Bats* acroteam established in the 5th Main Jet Base Command/Merzifon between 1964-1965, carried out domestic and international They received appreciation by representing the Turkish Air Force with international flights. Among these, the Flying Swans acroteam made a demonstration flight during events held in Istanbul on 30 May 1959, within the scope of the 10th anniversary of the founding of NATO. Thousands of Istanbul residents watched this show and it was greatly appreciated. Flying Swans performed with four aircraft until 1963 and in 1964, during the visit of the German Minister of Defense to Akıncı Square, they demonstrated with nine aircraft and became the first acroteam of nine. Turkish Air Force Team came first with 5.810 points in the International Military Air Pentathlon Competitions held in Istanbul and Eskişehir. Teams from Türkiye, Italy, France, Belgium, the Netherlands and Sweden Air Forces participated in the competition. If bats are acrothymic; He first performed acrobatics in a formation of five, then nine, and then twelve. Bats, which performed an air show with twelve aircraft in Ankara within the framework of the 55th anniversary events of the Air Forces Command, became the team that performed aerobatic demonstrations with the most aircraft in the history of the Turkish Air Force. During this period, F-86 aircraft participated in the Korean War, as well as the Taiwan Strait Crisis, the Guinea Bissau War of Independence, the Cyprus Air Operation, the India-Pakistan War and the Bangladesh War of Independence and performed important air combat, air defense and patrol missions. have achieved success. In the air war that took place on September 24, 1958, within the scope of the Taiwan Strait Crisis, Republic of China F-86 aircraft shot down 10 MIG-15/17s without any loss. At the same time, these aircraft were the first jets to use guided air-to-air missiles against MIG-15s. In these wars that lasted for a month, 29 MIG aircraft were destroyed in the air. Within the scope of the Guinea Bissau War of Independence, F-86 aircraft performed ground attack and close support operations missions and flew a total of 577 combat sorties, 430 of which were ground attack. Within the scope of the 1964 Cyprus Air Operation, F-86 aircraft achieved success by performing air defense and patrol missions. Within the scope of the India-Pakistan war, F-86 aircraft of the Pakistan Air Force took part in ground attacks and destroyed 22 Indian Air Force aircraft on the ground. Within the scope of the Bangladesh War of Independence, Pakistan shot down a total of 31 Indian Air Force aircraft, thanks to the success of F-86 aircraft in air combat. F-86 aircraft were used by many countries as well as Turkey, and continued to serve in the American Air Force until modern F-15 aircraft appeared on the scene. Subsequently, in 1994, the last F-86 aircraft was removed from service by the Bolivian Air Force and was replaced by the F-100 aircraft.

KAYNAKÇA

1. Arşiv Kaynakları

Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Millî Savunma Bakanlığı Askerî Tarih Arşivi, Kore Harbi Kataloğu (KHK): Fon: 110.9.1.15/Kutu: 80. Gömlek: 60, 12.12.1950.

Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Millî Savunma Bakanlığı Askerî Tarih Arşivi, Kore Harbi Kataloğu (KHK), Fon: 110-9-1-15/Kutu: 109. Gömlek: 0. Belge Nu.: 51, 31.12.1953.

BCA (Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi), Fon: 30 18 1 2/Kutu: 134. Gömlek: 114. Sıra No: 10. Dosya No: 76-2300. Sayı: 4, 18.01.1954.

BCA (Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi), Fon: 30.18.1.2/Kutu: 137. Gömlek: 81. Sıra No: 13. Dosya No: 122-2. Sayı: 4, 11.10.1954.

2. Resmi Yayınlar

Düstur, 3. Tertip, C. 33, ss. 314-315.

TBMM Tutanak Dergisi, Dönem IX, C. 13, Toplantı: 2, 41. Birleşim, S. 18, Şubat 1952, s. 313.

3. Süreli Yayınlar

Bozkurt, 9 Ağustos 1964.

Cumhuriyet, 10 Ağustos 1964.

Hürriyet, 9 Ağustos 1964; 10 Ağustos 1964.

Milliyet, 9 Ağustos 1964.

Tercüman, 10 Ağustos 1964.

Ulus, 9 Ağustos 1964.

4. Telif ve Tetkik Eserler

AKŞİN, Sina, *Kısa Türkiye Tarihi*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2016.

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

ARTAN, Necati, *Kanatlarımdaki Cesaret, Havacılık Tarihinden Notlar*, Küçükçekmece Belediyesi Kültür Yayınları, 1. Baskı, İstanbul 2021.

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 2024, ss. 337-428.

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

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

DANACI, Fatih, *Türk Yıldızları Bir Yıldızın Doğuşu*, Bilgi Yayınevi, Ankara Ağustos 2017.

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

ERHAN, Çağrı, “ABD ve NATO’yla İlişkiler”, *Türk Dış Politikası: Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar, 1919-1980*, Ed. Baskın Oran, C. 1, 23. Baskı, İletişim Yayınları, İstanbul 2019, ss. 522-575.

EVCİL, Cumhur, *Kıbrıs'ta Zafer ve 40 Yıl*, Kastaş Yayınevi, İstanbul 2014.

FIRAT, Melek, “Yunanistan’la İlişkiler”, *Türk Dış Politikası: Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar, 1919-1980*, Ed. Baskın Oran, C. 1, 23. Baskı, İletişim Yayınları, İstanbul 2019, ss. 716-768.

Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, C. 5, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara 2009.

ISMAY, Lord, *NATO-İlk Beş Sene (1949-1954)*, çev. Suat Bilge, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1956.

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

KANSU, Yavuz, ŞENSÖZ, SERMET, Öztuna, Yılmaz, *Havacılık Tarihinde Türkler 1*, Hava Kuvvetleri Basım ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara 1971.

KAYMAKLI, Hulusi, *Havacılık Tarihinde Türkler (1946 Yılından 1960 Yılına Kadar)*, C. 4, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara 2006.

KLİNE, Stuart, *Türk Havacılık Kronolojisi*, 1. bs., Dönence Basım ve Yayın Hizmetleri, 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, ss. 53-81.

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

KORKMAZ, Erdal, “1964 Kıbrıs Hava Harekâtı”, *Kıbrıs'ta Türk Varlığı*, Ed. Dr. Adem Çalışkan, İdeal Kültür Yayıncılık, İstanbul 2022, ss. 293-322.

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

KURT, Deniz, PEHLİVAN, Yavuz, KORKMAZ, Erdal, *Türk Hava Kuvvetleri*, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, Hava Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı, Ankara 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.Pl. Yzb. Cengiz Topel ve 1964 Kıbrıs Hava Harekâtı*, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara 2009.

MCGHEE, George, *ABD-Türkiye-NATO-Ortadoğu*, çev. Belkıs Çorakçı, Bilgi Yayınevi, İstanbul 1992.

NİKOLAJSEN, Ole, *Turkish Military Aircraft Since 1912*, The Netherlands 2005.

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

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

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

ÖZEL, Mehmet, *Türk Ordusu*, Türkiye Cumhuriyeti Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara 1999.

PEKSARI, Derya Gonca, *NATO'nun Değişen Konsepti*, Asil Yayınları, Ankara 2007.

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

Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri, “F-86”, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara 2009.

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

Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri, “F-5 Freedom Fighter”, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara 2009.

Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri, “F-102 Delta Dagger”, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara 2009.

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

UÇAROL, Rifat, *Büyük Türk Havacılarından Enver Akoğlu*, Hava Harp Okulu Basımevi, İstanbul 1990.

5. Makaleler ve Tezler

BAYRAK, Rifat, “Kıbrıs Hava Harekâtı (1964-1974)”, *Uçantürk Dergisi*, S. 436, Eylül 1998, ss. 34-46.

F-86 UÇAKLARININ TARİHSEL SÜREÇTEKİ YERİ VE ÖNEMİ

ÇELİK, Sinem, “Tarihsel Süreç İçerisinde Türkiye’de NATO Şüphesizliği”, *Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sosyal Bilimler Dergisi*, C. 13, S. 25, Haziran 2023, ss. 95-115.

EFE, İsmail, “NATO’ya Üyelik Sürecinde Türkiye-ABD İlişkileri ve Türk Kamuoyundaki Akisleri”, *History Studies Dergisi*, C. 2, S. 11, Nisan 2019, ss. 601-619.

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

Hava Kuvvetleri Dergisi, “Türk Hava Kuvvetlerinin İkinci Akrotimi Uçan Kuğular”, *Hava Kuvvetleri’nin 90. Altın Yılı Özel Sayısı*, S. 338, Haziran 2001, ss. 62-87.

Hava Kuvvetleri Dergisi, “Türk Hava Kuvvetlerinin Dördüncü Akrotimi Yarasaalar”, *Hava Kuvvetleri’nin 90. Altın Yılı Özel Sayısı*, S. 338, Haziran 2001, ss. 62-87.

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

KOSTAK, Ercan, “Soğuk Savaş Döneminde Savunma İttifakı Olarak NATO’nun Kurulması ve Türkiye’nin Üyeliğine Giden Yol”, *History Studies Dergisi*, C. 16, S. 2, 2024, ss. 201-223.

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

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

ÜLMAN, Haluk, “NATO ve Türkiye”, *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, C. 22, S. 4, 1967, ss. 143-167.

YAVUZ, İsmet, “Türk Semalarının Yeni Kartalları”, *Hava Dergisi*, C. 45, S. 175, Ekim 1954, ss. 40-52.

6. Elektronik Kaynaklar

Defense Here, “F-86 Sabre”, <https://www.defensehere.com/tr/>. Erişim Tarihi: 25.09.2024 sa. 15:00.

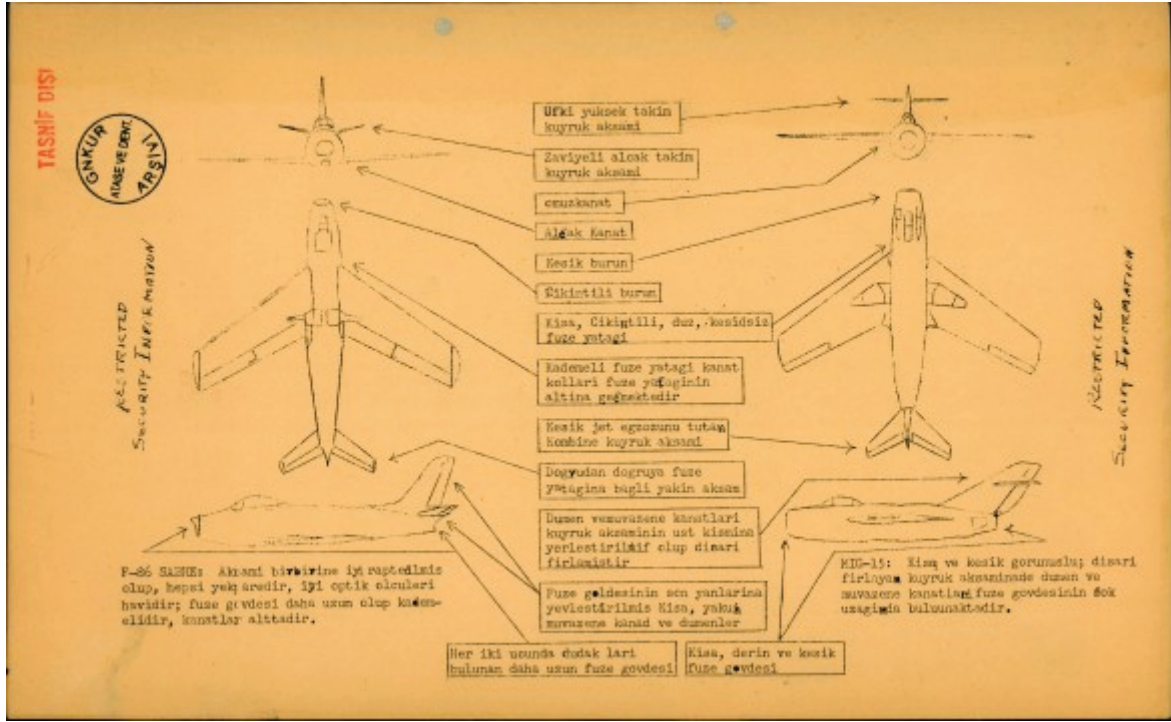
TürkçeBilgi, “F-86”, https://www.instagram.com/herkesicinhavacilik/p/CJquUyfBJZd/?img_index=1. Erişim Tarihi: 25.09.2024 sa. 15:40.

Havacıyız, “Kuruluşundan Bugüne Türk Hava Kuvvetleri ve İlk Akrobasi Çalışmaları”, <https://www.havaciyiz.com/AkrotimE.htm>. Erişim Tarihi: 26.09.2024 sa. 12:30.

Britannica, “F-86”, <https://www.britannica.com/technology/F-86>. Erişim Tarihi: 28.09.2024 sa. 16:00.

Aircrew Interview, “MIG-15 ve F-86”, <https://www.aircrewinterview.tv/magazine/mig-15-vs-f-86>. Erişim Tarihi: 10.01.2025 sa. 13.35.

EKLER:



Ek 1: Amerika Birleşik Devletleri yapımı F-86 SABRE modeli savaş uçağı ile Rus yapımı MiG-15 modeli savaş uçağı karşılaştıran broşür.

F-86 UÇAKLARININ TARİHSEL SÜREÇTEKİ YERİ VE ÖNEMİ

N: 40

TASNİF DIŞI

GNKUR
ARLIK
TASINVI

EVSAX K. 120920 I ARALIK 50
İVBĐİ

13-Aralıkta ve mütaakip tarihlerde F-86 Uçağı gövde ve kanatlarında dört beyaz ve uç siyah değişen tefrik şeritleri taşıyacaktır. Bütün şeritlerin ciyğileri sekiz inç genişliğindedir. Bu bilginin bütün muharip birliklere yayınlanması arsu edilir.

A. T. MCELROY
KCGO SCORCH

B. K.
Kore Türk Sil. Kuvvetler
Komutanlığı
Şube : II.
Sayı : 20231
Doşya

K I M P O
12-Aralık-950

1- 8. Amerikan Ordu Komutanlığının 13-Aralıkta ve mütaakip tarihlerde F- 86 Uçağı gövde ve kanatlarında dört beyaz ve uç siyah değişen tefrik şeritleri taşıyacağı hakkındaki yazıları aynen yukarı çıkarılmıştır.

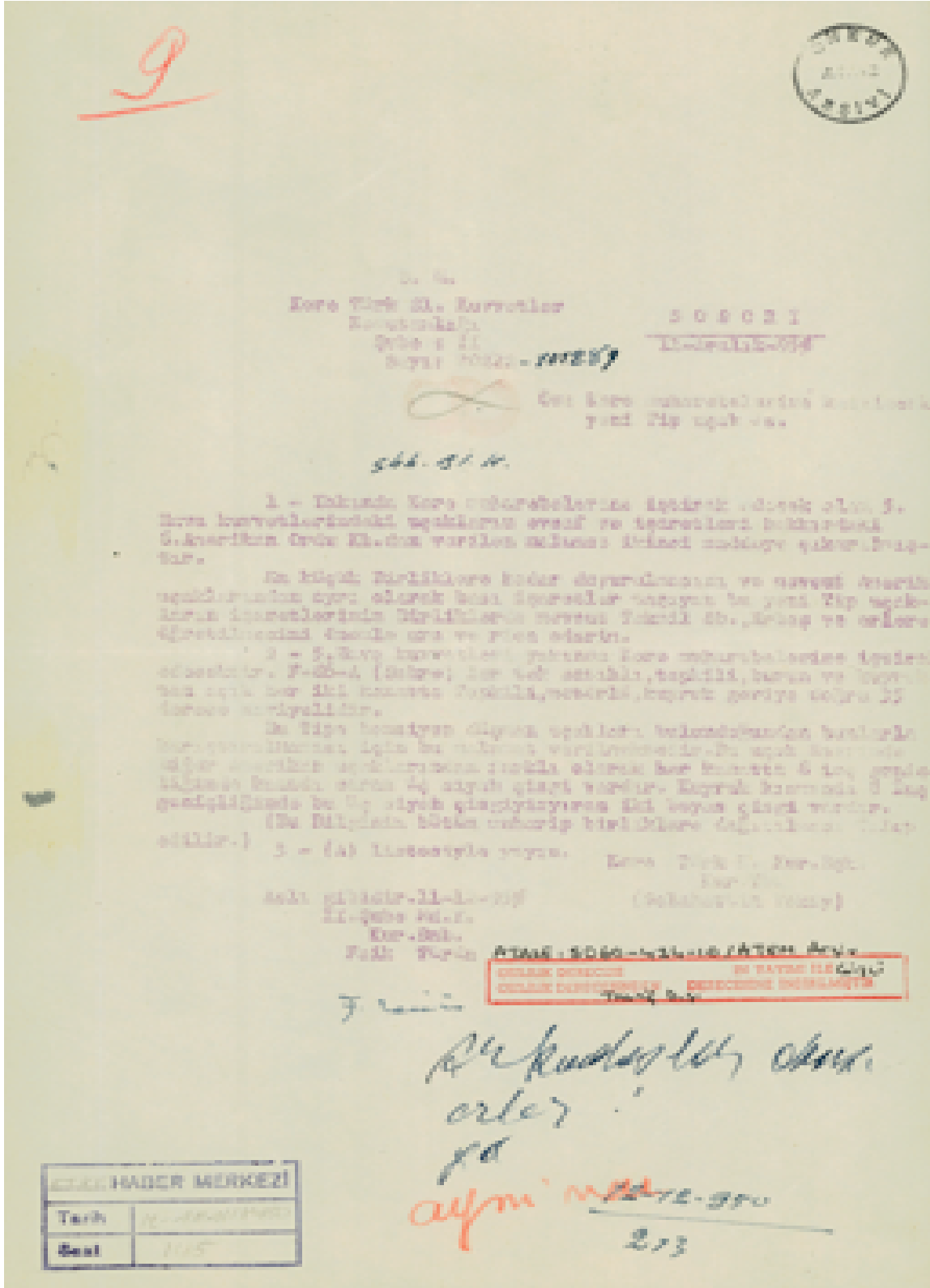
Bu bilginin en küçük birliğe kadar duyurulmasını **KK** ara ve rica ederim.

2- (A) Listesineğ göre yayınlanmıştır.

Asla İssalıdır.
16-12-950
II. Ş. M. Y.
Kur. Bab.
Faik Türüğü
F. İ. İ.

Kore Türk K. Kur. Bşk.
Kur. Yb.
(Selahattin Tokay)
S. Tokay

Ek 2: Beşinci Hava Kuvvetleri'nin Kore Savaşları'na katılacağı F-86 model uçaklarının benzeri düşman uçağı ile karıştırılmaması için gövde ve kanatlarında şeritler olacağı.



Ek 2: Beşinci Hava Kuvvetleri'nin Kore Savaşları'na katılacağı F-86 model uçaklarının benzeri düşman uçağı ile karıştırılmaması için gövde ve kanatlarında şeritler olacağı.

F-86 UÇAKLARININ TARİHSEL SÜREÇTEKİ YERİ VE ÖNEMİ

T. C.
BAŞVEKÂLET
MUAMELÂT UMUM MÜDÜRLÜĞÜ
Kararlar Müdürlüğü

KARARNAME

Karar sayısı

4

2255

A.

Napoli'de yapılacak olan NATO Güney Avrupa Hava Kuvvetleri toplantısına Hükümetimiz adına Hava Kuvvetleri Kumandanı Korgeneral Fevzi Uçaner'in delege olarak katılması; Millî Savunma Vekâletinin 15/I/1954 tarihli ve 370236 sayılı yazısı üzerine, İcra Vekilleri Heyetince 18/I/1954 tarihinde kararlaştırılmıştır.

REİSİCUMHUR VEKİLİ

A. Karadon

134	114	10
134	01	
18		
030		

Başvekil *U. Menderes*

Devlet Vekili *[Signature]*

Devlet Vekili *[Signature]*

Adalet Vekili *[Signature]*

Millî Savunma Vekili *[Signature]*

İçişleri Vekili *E. C. Menderes*

Dışişleri Vekili *F. Köprülü*

Maliye Vekili *[Signature]*

Millî Eğitim Vekili *[Signature]*

Bayındırlık Vekili *[Signature]*

İktisadi ve Ticaret Vekili *[Signature]*

Sa. ve So. Y. Vekili *[Signature]*

G. ve Tekel Vekili *[Signature]*

Tarım Vekili *[Signature]*

Ulaştırma Vekili *[Signature]*

Çalışma Vekili *[Signature]*

İşletmeler Vekili *[Signature]*

Ek 3: Napoli'de yapılacak NATO Güney Avrupa Hava Kuvvetleri toplantısına, Hükümetimizi temsilen Hv. Kuv. Komutanı Korg. Fevzi Uçaner'in delege olarak katılması

T. C.
BAŞVEKÂLET
KANUNLAR VE KARARLAR
Tetkik Dairesi


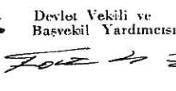

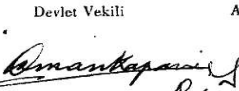


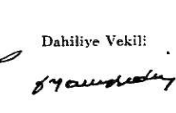

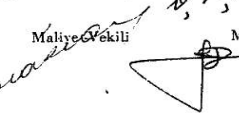
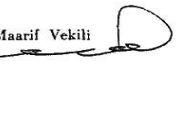
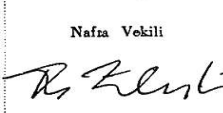
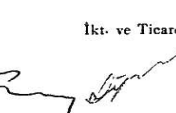
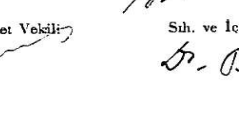


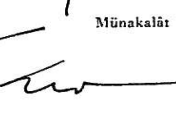


KARARNAME

Karar Sayısı
4
3681

Hava Kuvvetleri Kumandanlığınca hizmet dışı edilen Mosquito tayyareleriyle malzemesinin, 2490 sayılı Artırma, Eksiltme ve İhale Kanunu hükümleri dairesinde ve bedeli döviz olarak ödenilmek kaydıyla memleket dışına satılması; Millî Müdafaa Vekâletinin isteğine dayanan Maliye Vekâletinin 7/9/1954 tarihli ve 3302-1482/16659 sayılı yazısı üzerine, İcra Vekilleri Heyetince II/10 /1954 tarihinde kararlaştırılmıştır.

REİSİCUMHUR



Başvekil 	Devlet Vekili ve Başvekil Yardımcısı 	Devlet Vekili 	Devlet Vekili 	Adliye Vekili 
Millî Müdafaa Vekili 	Dahiliye Vekili 	Hariçye Vekili 	Maliye Vekili 	Maarif Vekili 
Nafsa Vekili 	İkt. ve Ticaret Vekili 	Sih. ve İc. Mua. Vekili 	Güm. ve İnh. Vekili 	
Ziraat Vekili 	Münakalât Vekili 	Çalışma Vekili 	İşletmeler Vekili 	

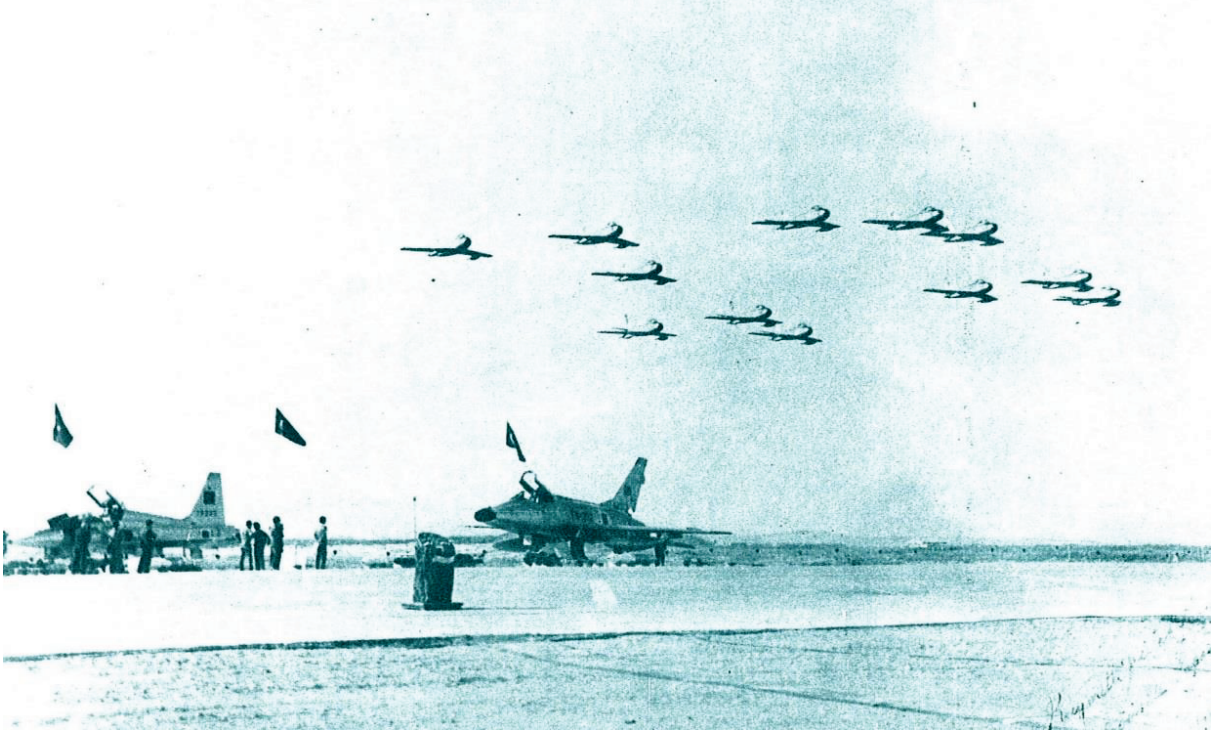
122-2

020	18	01	02	137	81	13
-----	----	----	----	-----	----	----

Ek 4: Hava Kuvvetleri Komutanlığınca hizmet dışı edilen Mosquito uçakları ile malzemesinin yurt dışına satılması



Ek 5: *Uçan Kuğular Akrotimi*




Ek 6: *Yarasalar Akrotimi On İkili Kol Uçuşunda*



Ek 7: Yarasalar Akrotimi



Ek 8: Cengiz Topel, F-86 Uçağı ile Uçuş Sonrasında

 GTTAD	
Makale Bilgileri:	
Etik Kurul Kararı:	<i>Etik Kurul Kararından muaftır.</i>
Katılımcı Rızası:	<i>Katılımcı yoktur.</i>
Mali Destek:	<i>Çalışma için herhangi bir kurum ve projeden mali destek alınmamıştır.</i>
Çıkar Çatışması:	<i>Çalışmada kişiler ve kurumlar arası çıkar çatışması bulunmamaktadır.</i>
Telif Hakları:	<i>Çalışmada kullanılan görsellerle ilgili telif hakkı sahiplerinden gerekli izinler alınmıştır.</i>
Article Information:	
Ethics Committee Approval:	<i>It is exempt from the Ethics Committee Approval</i>
Informed Consent:	<i>No participants.</i>
Financial Support:	<i>The study received no financial support from any institution or project.</i>
Conflict of Interest:	<i>No conflict of interest.</i>
Copyrights:	<i>The required permissions have been obtained from the copyright holders for the images and photos used in the study.</i>

F-86 UÇAKLARININ TARİHSEL SÜREÇTEKİ YERİ VE ÖNEMİ