

F-84 Uçaklarının Kullanımı: Tarihsel Perspektiften Bir Değerlendirme

The Use of F-84 Aircraft: An Assessment from a Historical Perspective

Dr. Ercan KOSTAK 

Süreç/History

Geliş/Submitted: 01/04/2026
Kabul/Accepted: 04/06/2026
Yayın/Published: 25/09/2026

İntihal/Plagiarism

Bu makale, en az iki hakem tarafından incelendi ve intihal içermediği teyit edildi. / This article has been reviewed by at least two referees and scanned via a plagiarism software.

Etik Beyan/Ethical Statement

Bu çalışmanın hazırlanma sürecinde bilimsel ve etik ilkelere uyulduğu ve yararlanılan tüm çalışmaların kaynakçada belirtildiği beyan olunur. / It is declared that scientific and ethical principles have been followed while carrying out and writing this study and that all the sources used have been properly cited.

Çıkar Çatışması / Competing Interests

Yazar(lar), çıkar çatışması olmadığını beyan eder. / The author(s) declares that have no competing interests.

Telif Hakkı/Copyright

Submitted for possible open access publication under the terms and conditions of the [Creative Commons Attribution \(CC BY-NC 4.0\) license](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/).



Öz

Bu çalışmada; Amerikan Republic Aviation Corporation tarafından tasarlanarak 1947 yılında dünya sahnesine çıkan, Thunderjet, Thunderstreak ve Thunderflash gibi daha gelişmiş modelleri üretilen, Kore Savaşı başta olmak üzere savaşlarda elde ettiği başarılarla adından söz ettiren, döneminin en gelişmiş savaş uçağı F-84 ele alınmıştır. Özellikle nükleer bomba taşıyabilen, uzun menzilli F-84G modeli ABD tarafından yaygın olarak kullanılmış ve tüm müttefik ülkelere standart jet uçağı olarak dağıtılmıştır. NATO ve Avrupa devletlerinde kullanılan bu uçaklar, 1952 yılında ilk jet av bombardıman uçağı olarak Türk Hava Kuvvetlerinin envanterine girmiştir. Bu dönemde kurulan 9'uncu Ana jet Üs Komutanlığı bağlısı Jet filo komutanlıkları bu uçaklar ile donatılmış, 1952-1980 yılları arasında 841 adet uçak Türk Hava Kuvvetlerinin envanterine dâhil edilmiştir. 1952-1962 yılları arasında bu uçaklar ile kurulan Millî akrotiminin ve 1957-1958 yıllarında oluşturulan Akrep akrotiminin yurt içi ve yurt dışında gerçekleştirdiği uçuşlar ile önemli başarılar elde edilmiştir. Ayrıca bu uçaklar icra ettikleri hava muharebesi, hava savunma ve devriye görevleriyle savaşların sonuçlarına etki etmiştir. Bu uçaklar, Türk Hava Kuvvetleri tarafından 1980 yılında envanter dışına çıkarılmış, 1991 yılında Yunanistan'ın envanter dışına çıkarmasıyla dünyada kullanımı son bulmuştur. Bu çalışmada F-84'lerin; birçok ülke tarafından neden tercih edildiği, özelliklerinin neler olduğu, akrotim faaliyetlerinde nasıl ön plana çıktığı, görev yaptığı savaşların kazanılmasındaki rolünün ne olduğu gibi sorular yanıtlanmıştır.

Anahtar Kelimeler: Askerî Havacılık, Türk Hava Kuvvetleri, Amerika Birleşik Devletleri, F-84, Akrotim.

Abstract

This research focuses on the F-84, the most advanced fighter aircraft in its series, which debuted on the world stage in 1947 by the American Republic Aviation Corporation and has since produced more advanced models such as the Thunderjet, Thunderstreak and Thunderflash. It is renowned for its past successes in wars, particularly the Korean War. These aircraft, also used by NATO and European countries, entered the Turkish Air Force inventory in 1952 as the first jet fighter-bomber. During this period, the jet squadron commands under the 9th Main Jet Base Command were equipped with these aircraft and between 1952 and 1980, 841 aircraft were added to the Turkish Air Force inventory. Between 1952 and 1962, the National Aerobatic Team, formed with these aircraft and the Scorpion Aerobatic Team, established in 1957-1958, achieved significant successes with their flights both domestically and internationally. Furthermore, these aircraft influenced the outcomes of wars through their air combat, air defense and patrol missions. These aircraft were decommissioned by the Turkish Air Force in 1980 and their use worldwide ended in 1991 when Greece also decommissioned them. This research answers questions such as why F-84s are preferred by many countries, what their characteristics are, how they stand out in aerobatic team activities and what role they played in winning the wars in which they participated.

Keywords: Military Aviation, Turkish Air Force, United States of America, F-84, Acrothym.

Atıf için (to cite): Kostak, E. (2026). F-84 uçaklarının kullanımı: tarihsel perspektiften bir değerlendirme. *Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 28(3), 816-835. <https://doi.org/10.32709/akusosbil.1921330>

¹ Türk Hava Kuvvetleri, Ankara/Türkiye, ekostak14@hotmail.com.

Giriş

Havacılık alanında ilk motorlu uçağın gökyüzüne çıkması 1900'lü yılların başlarına denk gelmiştir. Öyleki Wright kardeşler, 1903 yılında ilk defa Flyer adlı uçakla 120 feet'lik mesafeyi 12 saniyede uçmuşlardır (Kundakçı ve Kavaklı, 2013, s. 57; Petit, 1967, s. 29-30). 1904 yılında Wright kardeşler, uçakla havada dönüş yapmışlar ve iniş gerçekleştirmişlerdir (Anderton, 1989, s. 22). 1905 yılında Wright kardeşler, 30 dakika süresince havada kalmayı başarmışlardır (Green, 1981, s. 28).

Wright kardeşler tarafından yapılan bu çalışmalar dünyanın her tarafında merak uyandırmıştır. Bu da Avrupa'da motorlu uçak denemeleri yapılmasına yol açmıştır. Bu bağlamda Avrupa'da ilk motorlu uçuş denemesi 1907 yılında Charles Voisin tarafından Fransa'da gerçekleştirilmiştir. Voisin, geliştirdiği uçakla 60 metre irtifaya tırmanarak belirlenen mesafeyi katetmiştir. Bunun sonrasında Louis Bleriot, Henri Farman, Leon Delagrang ve Robert Esnault Pelteire gibi isimler uçuş denemesinde bulunmuşlardır (Akca, 2013, s. XVIII). Hava araçları, bu denemelerin neticesi olarak yaklaşık bin metre yükseklikte uçmaya başlamıştır. Leon Delagrang, Louis Bleriot'un ürettiği uçakla 1908 yılında 29 dakika 53 saniye uçuş gerçekleştirmiştir (Kapucu, 2022, s. 12). Yine aynı yılda Orville Wright, Avrupa'daki bir uçuş yarışmasında toplam 2 saat 20 dakika 23 saniye havada kalmış, 700 metre yüksekliğe çıkarak 124 kilometre yolu katetmiştir (Kansu vd., 1971, s. 97).

Uçak tasarımlarında ilerlemelerin yaşandığı bu dönemde 1909 yılında Wright kardeşler, yaptıkları çalışmalara ekonomik açıdan kaynak temin etmek maksadıyla Amerika Birleşik Devletleri (ABD) Hükûmeti ve ordusuna tanıtım amaçlı uçuş yapmışlardır. Bu uçuş ABD ordusunun ilgisini çekmiştir. Sonrasında bu hava aracının satın alınarak ordunun envanterine dâhil edilmesi kararlaştırılmıştır. Sonuç olarak ABD Hava Kuvvetleri, haberleşme amaçlı olarak Wright kardeşlerin Signal Corps-I (SC1) adlı bir uçağını satın almıştır (Kurt ve Korkmaz, 2020, s. 13). Böylelikle bir uçak, tarihte ilk defa bir devletin hava gücüne dâhil olmuştur.

Uçaklarda yaşanan bu gelişimin paralelinde pilot ve uçak bakım teknisyeni yetiştirilmesi ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Bu doğrultuda müteşebbislerin, uçak üretiminin yanı sıra pilot ve teknisyen eğitimi için harekete geçmesi gerekmiştir (Gündüz, 2018, s. 15). Başlangıçta bu faaliyetler özel teşebbüsler vasıtasıyla yürütülmüştür. Bu sürecin öncülüğünü Fransa yapmıştır. Bu bağlamda Fransa'da faaliyete geçen özel uçak fabrikalarının birçoğunda uçak üretiminin yanı sıra pilot ve teknisyen yetiştirilmiştir. 1910 yılından itibaren Fransa tarafından pilotlara uçuş brövesi verilmiştir. Bu sayede pilotların kendilerini tanıtan bir simgeleri olmuştur (Kurter, 2006, s. 23). Bu bağlamda 8 Mart 1910 tarihinde Fransa'da uçuculuk eğitimlerini tamamlayan 10 pilota uçuş bröveleri takdim edilmiştir (Kapucu, 2022, s. 13). Bu süreçte Nisan 1910'da Fransız ordusunun havacılık teşkilatı teşkil edilmiştir. Bu kapsamda Fransa Hava Kuvvetlerinin envanterine 5 adet uçak dâhil olmuştur (Kurter, 2006, s. 24-25).

17-21 Eylül 1910 tarihleri arasında Fransa tarafından büyük çaplı Picardie Manevraları icra edilmiştir (Aydar, 1948, s. 21). Bu askerî manevrada ilk defa 14 adet uçak görev almıştır. Osmanlı Devleti, gözlemci göndererek bu manevrayı yakından izlemiştir. Gözlemci olarak ise Binbaşı Ali Fethi (Okyar), Binbaşı Selâhattin ve Yüzbaşı Mustafa Kemal (Atatürk) Beyler görev yapmıştır (Okyar, 1980, s. 125-126). Bu manevrada uçak kullanan tarafın uçak kullanmayan tarafa üstünlük sağladığı görülmüştür (Özkurt, 2017, s. 42). Bu manevrada uçaklar tarafından başarılı bir şekilde yerine getirilen kara unsurlarına destek ve keşif görevleri, bu platformların gelecekteki savaşların sonuçlarına büyük etkisinin olacağının göstergesini teşkil etmiştir (Önder, 1998, s. 527-530).

1910'lu yıllarda havacılık alanında meydana gelen bu hızlı gelişmeler neticesinde ABD ve Avrupa devletleri çok sayıda uçağı hizmete almıştır (Okar, 2018, s. 10). İtalyanlar, 1911-1912 Trablusgarp Savaşı'nda ilk defa Osmanlılara karşı hârekat alanında uçak kullanmışlardır. 1914 yılında Avrupalı devletlerin envanterinde takribi 1.000 adet uçak olduğu tespit edilmiştir. Birinci Dünya Savaşı sırasında savaşa iştirak eden devletler çok sayıda uçak üreterek uçurmuştur (Vagnini, 2013, s. 103).

Bu dönemde Osmanlı Devleti, uçak temini için Almanya ve Fransa ile anlaşmalar yapmıştır. Bunun neticesinde envantere dâhil edilen 12 adet keşif ve eğitim uçağı Balkan Savaşı'nın başından itibaren kullanılmıştır. Bu savaş devam ederken yedi adet uçak daha Avrupa'dan temin edilmiş ve ordunun envanterine girmiştir. Ayrıca bu dönemde Fransa'da eğitim alan 15 pilot ile Almanya'dan dört pilot ve beş makinist orduya katılmıştır (Erdoğan ve Öz, s. 170; Sarısır, 1988, s. 25).

Cumhuriyet döneminde Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün, "İstikbal Göklerdedir" parolası çerçevesinde yeni hamleler yapılarak Türk Tayyare Cemiyeti ve sonrasında Kayseri Uçak Fabrikası (Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi-TOMTAŞ) kurulmuştur. İlk hamle olarak 16 Şubat 1925 tarihinde Türk gençlerine havacılığın sevdendirilmesi, havacılığın geliştirilmesi ve Türk havacılık sanayinin kurulması amacıyla Türk Tayyare Cemiyeti (1935 yılında Türk Hava Kurumuna dönüştürülmüştür.) kurulmuştur (Kaymaklı, 1997, s. 327). Kurum'un başkanı Cevat Abbas (Gürer) Bey olmuştur (Verel, 1985, s. 17-18). Bu Cemiyetin gelirlerinin desteklenmesi için devlet birtakım yardımlar yapmıştır. Bu kapsamda 17 Mayıs 1925 tarihinde Türk Tayyare Cemiyeti tarafından satın alınacak uçakların vergiden muaf tutulması kararlaştırılmıştır (Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi-BCA, 1925). 5 Ağustos 1925 tarihinde Cemiyet, kamuya yararlı dernek hâline getirilmiş ve vergi ödeme yükümlülüğü kaldırılmıştır (BCA, 1925).

İlerleyen süreçte Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün direktifleri çerçevesinde Kayseri'de bir uçak fabrikası kurulmasına yönelik anlaşma, Türk Hükûmeti ile Alman Junkers firması arasında 15 Ağustos 1925 tarihinde imzalanmasının ardından TOMTAŞ kurulmaya başlamıştır (Altuncuoğlu, 2021, s. 190 ve BCA, 1926). 6 Ekim 1926 tarihinde faaliyete geçen ilk uçak fabrikasında patenti Junkers firmasına ait uçakların parçalarının montajı ve üretimi gerçekleştirilmiştir (BCA, 1926 ve Cumhuriyet, 7 Ekim 1926, s. 1). Bu fabrikada 1926-1941 yılları arasında Alman Junkers A-20, Alman Junkers F-13, Alman Gotha 145, ABD Fledgling, ABD Curtiss Hawk, Polonya P-24 olmak üzere farklı tiplerde 212 adet uçak imal edilmiştir (Altuncuoğlu, 2021, s. v; BCA, 1938; Erdoğan ve Öz, s. 174).

Bu dönemde dünyada uçak endüstrisi büyük mesafe katetmiştir. Yeni teknoloji ürünü uçak motorları geliştirilmiş, kullanılan yakıtların kalitesi artırılmış ve değişken eğimli pervaneler icat edilmiştir. Tüm bu gelişmeler askerî uçakların önünü açmıştır. Bu durum 1930'lu yıllardan itibaren av uçaklarını ortaya çıkarmıştır. Ahşap iskelete sahip sabit/çift kanatlı uçaklar yerini metal olan serbest/tek kanatlı uçaklara bırakmıştır. Bunlardan yüksek performanslı motorlara sahip Amerikan P-36 Hawk, Sovyet I-16 Rata ve Alman Bf-109'lar yüksek hızlarda uçuş gerçekleştirmişlerdir. 1930'lu yıllarda Amerikan yapımı B-17 gibi bombardıman uçaklarının envantere girmesiyle, silah donanımları ve taşıma yükleri çeşitlilik kazanmış ve böylece çağa ayak uydurulmaya çalışılmıştır (Black, 2019, s. 270).

1937 yılında Almanya, Hans von Ohain tarafından geliştirilen HeS-3 adlı jet motorunu üretmiştir. İkinci Dünya Savaşı'nda pistonlu motorlardan jet motorlarına geçiş yaşanmıştır. Pistonlu motorların hız limitlerine (700-750 km/s) erişilmesinin ardından, daha yüksek hız arayışına girilmiş ve bu da jet uçağı çağını başlatmıştır. Savaş sırasındaki teknolojideki dönüşüme bağlı olarak turbojet motorlu uçaklar da üretilmiştir. 27 Ağustos 1939 tarihinde Almanya, dünyanın ilk turbojet motorlu Heinkel He 178 uçağını uçurmuştur. Bu uçakta HeS-3 jet motoru kullanılmıştır. Bu uçak ile saatte 400 milin üzerinde bir azami hıza ulaşılmıştır (Thomas, 11 Kasım 2022 ve NASA, 13 Mayıs 2021).

İngiltere, Frank Whittle tarafından geliştirilen Power Jets W.1 jet motorunu 15 Mayıs 1941 tarihinde Gloster E.28/39 uçağında kullanmıştır. 1942 yılında ilk uçuşunu gerçekleştiren Alman Messerschmitt Me 262 uçağı, savaşın en başarılı jet motorlu savaş uçağı olmuştur. 1944 yılında muharebeye giren bu uçak, ok kanatlı yapısıyla, saatte 800 km.yi aşan hızıyla müttefiklerinin tümünün pistonlu uçaklarından daha yüksek hıza sahiptir. Aynı zamanda 38.000 feet yüksekliğe çıkabilmiştir. Jet motorlu uçaklar, savaşın sonlarında yüksek süratleriyle hava savaşlarında ciddi başarılar elde etmiştir. İlk uçuşunu 1944 yılında yapan Gloster Meteor, İngiltere'nin savaşta kullandığı bir jet uçağıdır. Bu uçak özellikle Alman V-1 roketlerinin düşürülmesinde etkili olmuştur (Thomas, 11 Kasım 2022 ve NASA, 13 Mayıs 2021).

Soğuk Savaş'ın başlarından itibaren uçaklar savaşlarda hem taktiksel hem de stratejik nükleer bir güç olarak kullanılmıştır. Bu dönemde pervaneli uçakların yerine süpersonik hızlara ulaşabilen jet motorlu savaş uçakları geçmiştir. Uzun mesafelere nükleer silah taşıyabilecek ağır bombardıman uçakları (B-29, B-36, B-52 vb.) ihtiyacı daha da artmıştır. Savaş alanlarında bombardıman uçaklarının karşısında yer alacak olan av uçaklarının, daha yüksek hızlara (1 Mach ve üstü) ve daha yüksek irtifalara (50.000 feet ve üstü) çıkması gerektiği ortaya çıkmıştır. Uçaklar tarafından hedeflerin gündüz/gece veya kötü hava koşullarında tespit edilebilmesi amacıyla yeni nesil radar sistemleri ile görüş ötesi vuruş yeteneği olan güdümlü hava-hava füzeleri üretilmeye başlanmıştır. ABD için, Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği'ni (SSCB) hedef alabilecek şekilde kıtalararası menzili bulunan uçakların tasarlanarak üretilmesi bir zorunluluk teşkil etmiştir. Bu bağlamda SSCB'nin bombardıman tehdidini önleyebilecek av uçakları,

füzeler ve radarlardan teşkil edilen çok katmanlı bir hava savunma ağı ve çağa uygun erken uyarı sistemleri gereksinimi gün yüzüne çıkmıştır (National Air and Space Museum, 7 Temmuz 2022). Kore Savaşı'na kadar üretilen birinci nesil jet savaş uçakları (Mig-15, F-84, Mig-17, F-86 vb.) teknolojik gelişime bağlı olarak makineli tüfeklerle ve güdümsüz mühimmatlarla donatılmıştır. Ses altı hızlarda uçurulan, radarı ve önleme kabiliyeti olmayan bu uçaklar turbojet motorlara sahiptir (Akad, 2011, s. 99-100 ve Black, 2019, s. 261).

1. Yöntem

Bu araştırmada; “F-84 Uçaklarının Kullanımı: Tarihsel Perspektiften Bir Değerlendirme” konusu incelenmiştir. Araştırma Problemi belirlenmeden önce ön literatür taramasına bağlı olarak, konuyla ilgili daha önce herhangi bir çalışmaya yer verilmediği tespit edilmiştir. Akabinde bu konunun araştırılmasına karar verilerek detaylı literatür taraması gerçekleştirilmiş ve araştırma konusu ilgili literatürle ilişkilendirilmiştir. Literatür taraması sırasında F-84, Türk Hava Kuvvetleri, Askerî Havacılık, Amerika Birleşik Devletleri ve Akrotim gibi anahtar kelimeler kullanılmıştır. Bu doğrultuda bilimsel doküman incelemesi yöntemiyle elde edilen veriler betimsel içerik analiziyle çalışmaya aktarılmıştır. Bu araştırmada; döneme ilişkin arşiv belgeleri, kitaplar, makaleler, süreli yayınlar, yüksek lisans/doktora tezleri ve elektronik kaynaklar detaylı incelenmiştir. Arşiv belgelerine internet üzerinde bulunan Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Belge Tarama Sistemine giriş yapılarak erişilmiştir. Ulaşılan bilgi ve belgeler kendi içinde sınıflandırılmış, bu konuyu ilgilendiren bilimsel, güvenilir ve orijinal akademik kaynaklar araştırmada kullanılmıştır.

Bu araştırmada, F-84 uçaklarının dünya sahnesine nasıl adım attığı, gelişmiş modellerinin hangileri olduğu, kırdığı rekorların neler olduğu, genel olarak hangi teknik özellikleri taşıdığı, kullanıcı devletlerin neden tercih ettiği, bu uçakların Türkiye'ye geliş sürecinde neler yaşandığı, bu dönemde meydana gelen Kore Savaşı, Portekiz Sömürge Savaşları, Irak Harekâtı ve Kıbrıs Harekâtlarında oynadığı rol incelenmiştir. Sonuç olarak, bu araştırmanın temel amacı; literatürde çalışılmamış bir konu olan F-84 uçaklarının dünya ve Türk havacılık tarihi açısından öneminin aydınlatılmaya çalışılmasıdır.

Bu araştırmanın kapsamına F-84 uçakları girmektedir. Diğer devletlerin aynı dönemde geliştirerek sahip olduğu diğer uçaklara bu araştırmada yer verilmemiştir. Bu araştırmaya, Türk Hava Kuvvetleri tarafından kullanılan başka uçaklar dâhil edilmemiştir. Bu araştırmanın kapsamına, F-84'lerin kullanıldığı savaşlar girmiştir. Bu dönemde F-84'leri hizmete almayan devletler yer almamıştır. Bu araştırmada yer verilen F-84 uçaklarının teknik özellikleri ayrıntılı bir şekilde incelenmemiştir. Ayrıca, diğer hava platformları (helikopter, insansız hava aracı, drone vb.) bu çalışmada yer almamış, devletlerin sahip olduğu tüm uçaklar araştırılmamıştır.

F-84 uçağının ortaya çıkış sürecine bakıldığında, Soğuk Savaş döneminde tarih sahnesine çıktığı görülmektedir. Tarihsel süreçte bu uçakların yeni modelleri tasarlanarak üretilmiş ve yaygın bir biçimde kullanılmıştır.

2. F-84'lerin Tarihi Gelişimi

F-84, Amerikan Republic Aviation Corporation tarafından tasarlanan Thunderjet, Thunderstreak ve Thunderflash modelleri üretilen, özellikle av bombardıman rolünde 1950'li yıllara damgasını vuran bir savaş uçağıdır. Bu modellerden birçok rolde görev yapan Thunderjet'in ilk prototipi, 26 Şubat 1946 tarihinde ilk uçuşunu yapan XP-84, ilk seri üretim modeli ise toplam 226 adet üretilen P-84B'dir. Bu modelde güçlendirilmiş Allison J35-A-15C turbojet motoru kullanılmıştır. Ayrıca pilot için fırlatma koltuğu kullanılmaya başlanmıştır. Bu yeniliklerin yanı sıra M-3 makineli tüfeklerle birlikte radyo kumpas uygulanmıştır. 1947 yılında verilen yeni 141 adet sipariş, kanat altlarına her biri sekiz adet beş inçlik roket taşıyabilen ve sökülüp takılabilir iki adet lançerin montesini kapsamıştır. Bu modeli toplam 191 adet üretilen P-84C ile daha güçlü motora sahip ve toplam 15 adet üretilen P-84D takip etmiştir (Bilgin, 2022 ve Knaack, 1978, s. 25-26).

Ardından 11 Haziran 1948 tarihinde P-84 adı F-84 olarak değiştirilmiştir. İsim değişikliğini takiben daha güçlü motorlara geçilmiştir. Sperry şirketinin yapımı AN/APG-30 radar destekli hedef göstergesi uçaklara monte edilmiştir. F-84E olarak adlandırılarak bu uçaklarda J35-A-17 motoru bulunmaktadır. 843 adet üretilen bu seri Kore Savaşı'nda da görev yapmıştır. B-29 uçaklarına eskort görevi icra eden bu uçaklara MIG-15'ler üstünlük sağlayınca F-86'larla değiştirilerek kara taarruzu görevlerinde

kullanılmışlardır. Bu uçakların kanat altlarına iki adet pilon ve gövdenin kanat arkasına iki adet RATO podu eklenmiştir (Arcayürek, 30 Temmuz 1955, s. 32 ve F-84 Thunder, 2009, s. 3).

İlerleyen süreçte ABD Hava Kuvvetlerinin (USAF), 1950'lerde serbest düşümlü taktik nükleer bomba taşıma yeteneği olan uçak isteği F-84G'nin gelişimine sebep olmuştur. Kanat uçlarındaki tip tanklara ilaveten kanat altına monte edilebilen drop tanklarla daha uzun menzile sahip olabilen, gövde altında serbest düşümlü nükleer bomba taşıyabilen F-84G modeli USAF tarafından çok beğenilmiş ve tüm müttefik ülkelere standart jet uçağı olarak dağıtılmıştır. Fakat Doğu Bloğunda yer alan ülkelerdeki muadillerinin altında bir performansa sahip olan bu model, 1960'lı yıllarda V kanatlı F-84F'lerle değiştirilmiş ve envanter dışına çıkarılan bu uçaklar Türkiye, Yugoslavya, Yunanistan, Tayland ve İran'a gönderilmiştir (Willis, 2008, s. 137-138).

Bu arada F-84G bir geçiş dönemi uçağı olmasına ve F-84F'lerle değiştirilmesine karşın üretilen 4.455 adet F-84 Thunderjet'in 3.025 adedi G modeli olmuştur. Bu modelin önceki modellerden temel farklılığı 5.600 lb. İtiş gücünde, daha güçlü bir Allison J35-A-29 turbojet motora sahip olması, gövde dışındaki tanklarda 4.000 lb. yakıt taşıyabilmesi, sağ kanadında havada yakıt ikmali yapabilecek boomun bulunmasıdır. Diğer önemli değişiklikler ise pilotun görevini kolaylaştırmak için oto-pilot cihazının takılması ve kanopinin çerçeveli hâle getirilmesidir (Knaack, 1978, s. 36-38).

İlk F-84G'ler Haziran 1951'den itibaren USAF birliklerinde görev yapmaya başlamıştır. F-84G'lere nükleer bomba kullanabilmesi için Alçak İrtifa Bombardıman Sistemi (LABS-Low Altitude Bombing System) monte edilmiştir. Bu sistem alçak irtifada hedefe yaklaşan uçağın bombayı bıraktıktan sonra otomatik olarak ters yöne dönmesini ve bu sayede nükleer patlamanın etkisinden kurtulmasını sağlamaktadır. 1953 yılında 21 adet NATO av-bombardıman filosu T kanatlı F-84G'lerle donatılmıştır (F-84 Thunder, 2009, s. 4).

F-84F Thunderstreaklerin üretime başlama tarihi 1950 yılının Ağustos ayı ve ilk teslimat ise 1951 yılının sonbaharı olarak planlanmıştır. Yaşanan gecikmelerden dolayı deneme uçuşlarına 1952 yılının sonbaharında başlanabilmektedir. Bu uçakların nihai üretim ve montajı Republic Aviation Corporation'ın Farmingdale tesislerinde yapılmasına karşın Bristol-Pennsylvania'daki Kaiser Metal firması gövdenin arka kısmını, Evansville-Indiana'daki Servel firması kanatları, Goodyear Aircraft firması ise kanopi, kokpit ve kuyruk kısmındaki kaplumbağa sırtının üretimini gerçekleştirmiştir. Ardından artan taleplerin karşılanabilmesi için 1952 yılında General Motors firmasına lisans altında üretim yetkisi verilmiştir. İki üretim arasındaki farkı belgeleyebilmek için Republic yapımı olanlar F-84-F-RE, General Motors yapımı olanlar ise F-84-F-GK olarak tanımlanmıştır. F-84-F-1-RE serisi ilk on adet Thunderstreak lisans altında Wright firması tarafından üretilen J65-W-1 turbojetleriyle donatılmıştır. İzleyen F-84-F-5-RE serisinde ise 7.330 litre statik itiş gücüne sahip Buick yapımı J65-B-3 veya Wright yapımı J65-W-3 kullanılmıştır. 1953 yılı sonlarına doğru hizmete giren F-84-F-25-RE'lerde kuyruk yatay stabilizatöründe köklü değişiklikler yapılmıştır. Flaplı yatay kanatlar yerine tek parça stabilizatörler kullanılmıştır. F-84F'lerin üretimi 1957 yılının Ağustos ayında tamamlanmıştır. Bu süre içerisinde 599 adedi General Motors tarafından olmak üzere toplam 2.112 adet F-84F üretilmiştir (National Museum of the United States Air Force, 2026 ve F-84 Thunder, 2009, s. 4-5).

Standart düz kanat F-84 Thunderjet modelinden ok kanat/swept-wing F-84F Thunderstreak modeline geçilmesi, ses hızına yakın (0.8 Mach) uçuşlarda görülen başlıca aerodinamik engelleri ortadan kaldırmak amacıyla gerçekleştirilen yapısal bazda bir devrimdir. Bu geçişin etkileri temel akışkanlar dinamiği ve tasarım prensipleri çerçevesinde incelendiğinde; düz kanatlı Thunderjetlerde yüksek hızlarda (0.7-0.8 Mach) kanat üstünde lokal olarak oluşan havanın ses hızını geçmesiyle meydana gelen dalga sürüklemesi neticesinde büyük bir sürüklenme artışı ortaya çıkmıştır. Thunderjetlerin kanatlarının geriye doğru açılı olması, kanat üzerinde yol alan havanın akışını kanat profilinin normal yönü yerine kanat boyuna doğru yönlendirmektedir. Bu durumda kanat, hava akışının sadece belli bir kısmıyla, kendisini oldukça yavaş uçuyormuş gibi algılamaktadır. Tesis edilen bu tasarım, Thunderjetleri Kritik Mach seviyesini (Kanat üzerinde şok dalgalarının oluşması) yakalaması için daha yüksek hızlara ihtiyaç duyar hâle getirmektedir. Bu durum Thunderstreaklerde çözülmüş, transonic bölgede (0.8-1.2 Mach) Thunderjet'e nazaran oldukça düşük bir sürüklenme katsayısına sahip olunmuş ve daha sorunsuz bir şekilde ses hızına yaklaşılabilmektedir (Kajal, 30 Mart 2026 ve War Thunder Wiki, 2025).

F-84F Thunderstreak'in mevcut tasarımı, sürüklenme artışını geciktirdiğinden dolayı yakın motor gücüyle daha yüksek hızlara erişebilme yeteneği kazandırmıştır. Düz kanatların ucunda yüksek hızda şoka bağlı kırılma meydana gelirken, ok kanatlar ise basınç kaynaklı şokları daha dengeli bir şekilde dağıtmaktadır. F-84F Thunderstreak, kanat değişiminin yanı sıra gücü daha fazla olan Wright J65 turbojet motoruyla donatılmıştır. Böylece F-84F Thunderstreak, av-bombardıman uçağı olarak daha yüksek hız (0.85-0.9 Mach) ve yüksek irtifa performansı ile etkin hâle gelmiştir. Kanadın tasarımında gerçekleştirilen bu değişim, manevra kabiliyetinde de etki meydana getirmiştir. Ok kanatlar, yüksek transonic hızlarda kanadın bükülme ihtimalini azaltarak daha durağan bir uçuş temin etmiştir. Bu durum şok dalgalarından dolayı oluşan kanat ucu durması (stall) ve kontrol kaybı riskini en aza indirmiştir. Ok kanatların, düz kanatlara nazaran kaldırma kuvveti daha düşüktür. Bu da F-84F Thunderstreak'in kalkış ve iniş mesafesinin artmasını, yüksek stall hızına sahip olmasını ve düşük hızlarda iken dönüş yarıçapının artmasını sağlamıştır. Sonuç olarak; F-84F Thunderstreak, yüksek hızlı, alçak dalışta veya düz uçuşta kusursuz bir savaşçı iken, keskin it dalaşı (dogfight) ve düşük hızlı manevralarda düz kanatlı Thunderjet kadar çevik bir uçak değildir (GlobalMilitary.net, 2025 ve Kajal, 30 Mart 2026).

RF-84F Thunderflashlar ise F-84F'lerin foto-keşif modeli olarak bilinmektedir. Temel farklılıkları burundaki hava alığının kaldırılarak kanat köklerine alınması, burunda kazanılan bölüme de bir sıra fotoğraf makinesinin yerleştirilmesidir. Bu değişiklikleri kapsayan ilk prototip YRP-84F ilk uçuşunu 1952 yılının Şubat ayında gerçekleştirmiştir. Buruna fotoğraf makineleri yerleştirilmesi sebebiyle dört adet 12.7 mm.lik makineli tüfek kanatlara taşınmıştır. Kokpit ise kaymalı tip olarak yapılmıştır. Ancak bu uygulama ilerleyen yıllarda terk edilerek F-84F'lerde uygulanan yukarıya açılan kokpit uygulamasına geçilmiştir. Bu uçakların burnunda altı adet kamera bulunmaktadır. Bu kameralar öne bakan eğik, düşey ve yana bakan şeklindedir. Dik kameranın görüntüsü periskopik gösterge vasıtasıyla kokpitteki panele yansıtılmaktadır. RF-84F'lerin teslimatına 1954 yılının Mart ayında başlanmıştır. Bu uçaklardan son teslimatın yapıldığı 1958 yılının Ocak ayına kadar toplam 715 adet üretilmiş ve 386 adedi NATO ülkelerine verilmiştir. Bu modellerin USAF'taki ömrü uzun olmamış, 1960'lı yılların başlarına kadar McDonnell RF-101 Voodoo uçakları ile değiştirilmiştir (F-84 Thunder, 2009, s. 5-6 ve F-84 Uçakları Hava Müzesi, 2026).

F-84 uçağının B/F/G/Q/RF modelleri özellikleri bazında birbirinden farklılık gösterebilmektedir. Bunlar arasında en çok üretilen F-84G modeli gelişmiş özelliklerine istinaden yaygın kullanılan bir model olarak ön plana çıkmıştır.

3. F-84G Uçağının Genel Özellikleri

F-84G modelinin özellikleri incelendiğinde; bir pilot tarafından kullanıldığı görülmektedir. Bu sayı eğitim modellerinde ikiye çıkmaktadır. 970 km/s maksimum hıza sahip olan F-84G'ler, 38 feet boyunda, 36 feet genişliğinde ve 12.10 feet yüksekliğindedir. F-84G'lerin kanat alanı 24.20 m² iken kanat açıklığı 11.40 m.dir. F-84G, döneminin en güçlü motorlarından biri olan J35-A-29 Allison motor ile donatılmıştır. Havada üç saat kalabilen F-84G'nin maksimum menzili 1.680 km. olup bu uçaklar 45.000 feet'e kadar tırmanarak başarılı görevler icra edebilmektedir. Bu modelin silahlarına bakıldığında; 6 adet 0.5 inç makineli tüfek, 2 adet 1.000 lb. bomba ve 32 adet 5 inç roket taşıyabildiği görülmektedir. Nükleer bomba taşıyabilen F-84G'ler, alçak irtifadan nükleer taarruz edebilme yeteneğine sahiptirler (F-84 Thunder, 2009, s. 18).

F-84G modelinin teknik özellikleri:

- Personeli: 1
- Boyu: 38 feet
- Genişliği: 36 feet
- Yüksekliği: 12.10 feet
- Kanat Alanı: 24.20 m²
- Kanat Açıklığı: 11.40 m.
- Boş Ağırlığı: 11.000 lb.

- Yüklü Ağırlığı: 18.000 lb.
- Motoru: 1 Adet J35-A-29 Allison
- Depo Kapasitesi: 230 galon
- Maksimum Hızı: 970 km/s
- Menzili: 1.680 km.
- Havada Kalış Süresi: Azami 3 saat
- Silahları: 6 Adet 0.5 inç Makineli Tüfek, 2 Adet 1000 lb. Bomba ve 32 Adet 5 inç Roket (Büyüker, 1966, s. 7-8 ve F-84 Thunder, 2009, s. 18).

İkinci Dünya Savaşı sırasında eksik taraflarını analiz etmiş olan Türk Hava Kuvvetleri Türkiye'nin NATO'ya üye olmasının ardından, hem silah ve teçhizat eksikliklerini gidermek hem de NATO standartlarını yakalamak için atılımlar gerçekleştirmiştir. Bu atılımlardan birini de F-84 jet uçağı temini teşkil etmiştir.

4. F-84 Uçağının Türk Hava Kuvvetlerindeki Rolü

İkinci Dünya Savaşı sonrasında dünyada Batı ile Doğu bloğu ortaya çıkmıştır (Çelik, Haziran 2023, s. 97 ve Oran, 2019, s. 480-486). Batı bloğuna ABD, Doğu bloğuna ise SSCB liderlik yapmıştır (İlhan, 2007, s. 118 ve Konyar, 1999, s. 21). Dünya Soğuk Savaş ortamına evrilmiştir. Bu dönemde SSCB'nin, Doğu Avrupa yönünde yayılmacı bir siyaset izlemesi ABD'yi tedirgin etmiştir (Kostak, 2024, s. 202-203 ve Peksarı, 2007, s. 1). Bu maksatla ABD, SSCB savaş uçaklarından gelen hava tehditlerine karşı koymak için hızlı, güvenilir, yüksek manevra kabiliyetine sahip üstün performanslı jet uçaklarına ihtiyaç duymuştur.

SSCB'nin yayılmacı siyasetine karşı Batılı devletler tarafından 4 Nisan 1949 tarihinde NATO kurulmuştur (İsmay, 1956, s. 17 ve McGhee, 1992, s. 113). SSCB'nin tehditlerinin sürdüğü bir ortamda Türkiye, ilk defa Mayıs 1950'de NATO'ya üye olmak için başvuru yapmış (Efe, Nisan 2019, s. 610) ve 18 Şubat 1952 tarihinde üyelik onaylanmıştır (Düster, s. 314-315 ve TBMM Tutanak Dergisi, Şubat 1952, s. 313). Böylelikle Türkiye'nin yalnızlığı son bulmuştur. Türkiye-ABD ilişkilerinin olumlu yönde gelişmesi neticesinde, Türkiye ABD'nin en yakın müttefiki durumuna gelmiştir (Akşin, 2016, s. 250). Türkiye'nin NATO'ya girişi, 1950-1960 yılları arası periyotta Türk ordusunun gelişimine katkıda bulunan en önemli olay olmuştur.

Bu dönemde Türk ordusunun kullandığı silah ve malzeme teknolojik açıdan çağın gerisinde, personelin eğitim seviyesi ise düşüktür. Türk ordusu, gelişmiş devletlerle kıyaslandığında her bakımdan bir hayli geri kalmıştır. Bu durum NATO üyeliğinin sonrasında NATO'ya entegrasyon doğrultusunda hızlı bir şekilde gerçekleştirilen modernleşme süreciyle aşılmaya çalışılmıştır. Bu kapsamda Türk Hava Kuvvetleri de NATO standartlarının yakalanması uğruna atılımlar gerçekleştirmiştir. Türk Hava Kuvvetleri, savaş süresince eksik taraflarını analiz etmiş, silah ve teçhizat tedarik etmiş, yabancı uzmanları birliklerde görevlendirmiştir. Sınıflar bazında özel eğitimler veren merkezler faaliyete geçmiş, birçok subay/astsubay eğitim maksadıyla yurt dışına gönderilmiştir (Kostak, 2023, s. 350 ve Kurt vd., 2020, s. 1).

1950 yılında jet pilotu eğitimi almak için seçilen sekiz pilot adayı ABD'ye gönderilmiştir. Bu eğitimi başarıyla bitiren pilotlar 1951 yılında Türkiye'ye dönmüşlerdir. Türk Hava Kuvvetlerinin ilk jet pilotları; Hv. Plt. Yzb.lar İbrahim Tozan, Cevat Tuna, Tarık Gökeri, Necdet Horasan ve Oğuz Barut, Hv. Plt. Ütgm.ler Ali Tekin, Lütfi Gündoğdu ve Tacettin Gökdeniz olmuştur (Kline, Aralık 2002, s. 314 ve Kurt vd., 2020, s. 27) (Görsel için bakınız; Ek 3).

Ardından 29 Mart 1952 tarihinde Türkiye'ye gelen sekiz adet F-84G uçağı, 9'uncu Ana jet Üs Komutanlığına (Balıkesir) tahsis edilmiştir. Böylelikle 191'inci, 192'nci ve 193'üncü Filolar bu uçaklarla teçhiz edilmiştir (Kurt vd., 2020, s. 13 ve Nikolajsen, 2005, s. 290) (Görsel için bakınız; Ek 4). 1953 yılında 112'nci, 113'üncü, 161'inci, 162'nci, 163'üncü, 181'inci, 182'nci ve 183'üncü Filolar F-84G uçaklarıyla her bir filoda 25 adet uçak olacak şekilde modernize edilmiştir (Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri, Cilt I, 2009, s. 159, 255; Cilt III, 2009, s. 134, 207; Cilt IV, 2009, s. 152, 238, 318).

111'inci Filo Komutanlığı ise 1955 yılında 25 adet F-84G'lerle modernize olmuştur (Kostak, 2023, s. 178-180).

Diğer taraftan 27 Haziran 1954 tarihinde Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığına ait F-84 Thunderjet uçaklarının bakımı için Türkiye'ye gelecek olan, Republic Aviation Corporation of France mensubu ve ABD'li teknisyen grubunun fotoğraf makineleri ile çekecekleri filmlerin yurt dışına çıkarılmasına izin verilmesi kararlaştırılmıştır (BCA, 1954) (Arşiv belgesi için bakınız; Ek 1). NATO üyeliğinin ardından gelişen ilişkiler çerçevesinde Türkiye-NATO ortak tatbikatları da başlamıştır. Bu kapsamda Shooting Star tatbikatına toplam 16 adet F-84 uçağıyla 23-26 Eylül 1954 tarihleri arasında katılım sağlanmıştır (BCA, 1954) (Arşiv belgesi için bakınız; Ek 2). 1954 yılında ilk temel ve gelişmiş uçuş eğitimi Eskişehir Hava Üssü'nde yapılmaya başlanmıştır. Hava Kuvvetleri Komutanlığını temsilen yarışmaya F-84G uçakları ile iştirak eden Türk timi İtalya'da yer alan Ghedi Hava Üssü'nde gerçekleştirilen 6'ncı Milletlerarası Askerî Hava Pentatlon Müsabakalarında 2964.5 puanla birinci olmuştur. Bu yarışmalara Türkiye'nin yanı sıra Belçika, İtalya, Hollanda, Fransa ve İsveç hava timleri katılım sağlamıştır (Kaymaklı, 2006, 138).

İlerleyen süreçte ilk iki adet RF-84F keşif uçağı, 4 Ekim 1956 tarihinde 114'üncü Filo Komutanlığının envanterine girmiştir. 1957 yılında 114'üncü ve aynı üs bağılı 184'üncü Filolar bu uçaklar ile donatılmıştır. 184'üncü Filo Komutanlığı bu uçaklarla teçhiz edilmesinin ardından 17 Mayıs 1958 tarihinde Diyarbakır Meydanı'na intikal etmiştir. 114'üncü Filo Komutanlığı 1'inci Taktik Hava Kuvveti Komutanlığı, 184'üncü Filo Komutanlığı ise 3'üncü Taktik Hava Kuvveti Komutanlığı bağılı olarak görev yapmıştır. 182'nci Filo Komutanlığı 1963-1969 yılları arasında, 192'nci Filo Komutanlığı ise 1960-1964 yılları arasında taktik silahlı keşif görevleri için bu uçakları kullanmıştır. Son RF-84F keşif uçağı 1980 yılının Ağustos ayında 113'üncü Filo Komutanlığında envanter dışına çıkarılmıştır (Kostak, 2023, s. 133).

F-84F uçakları ise 1959 yılından itibaren envantere girmeye başlamıştır. Bu uçaklar 181'inci, 182'nci, 183'üncü, 191'inci, 192'nci ve 193'üncü Filo Komutanlıklarında görev yapmıştır. F-84Q modeli, Almanya ve Hollanda Hava Kuvvetleri için üretilen F-84F'lerin modernize edilmiş hâlidir. Bu uçaklar diğer F-84F'lerden sol kanat ucundaki anten uzantısı ile ayrılmaktadır. 1964 yılından itibaren Türk Hava Kuvvetlerine giren bu uçaklar 112'nci, 163'üncü, 181'inci, 183'üncü, 191'inci, 192'nci ve 133'üncü Filo Komutanlıklarında görev yapmıştır (Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri, Cilt V, 2009, s. 96-97, 201). Yıllar bazında envantere dâhil olan F-84 uçağı miktarları aşağıdaki tabloda yer almaktadır.

Tablo 1. Yıllara göre envantere giren F-84 uçağı miktarları

	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	TOPLAM
F-84G	90	135	83	46	66	48	11									479
F-84F								43	46		19					108
F-84Q													53	84	48	185
RF-84F					14	16	13					18	5			69
TOPLAM	90	135	83	46	80	67	24	43	46		19	18	58	84	48	841

Kaynak: F-84 Thunder, 2009, s. 34

Diğer taraftan F-84 uçakları, Türk Hava Kuvvetlerinde akrotim uçağı olarak da ön plana çıkmıştır. 1952-1962 yılları arasında Millî akrotimi ve 1957-1958 yıllarında Akrep akrotimi yurt içi ve yurt dışında yaptıkları gösteri uçuşlarıyla övgü kazanmıştır.

4.1. Türk Hava Kuvvetlerinde F-84 Uçakları ile 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 (Kansu vd., 1971, s. 104).

Geçen zaman içerisinde 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 (Uçarol, 1990, s. 43). 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.

4.1.1. Millî Akrotimi

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 (Havacıyız, 2026 ve Hava Kuvvetleri Dergisi, Hava Kuvvetleri'nin Gelişme Dönemi ve Jet Uçaklarına Geçiş (1944-1952), s. 52).

Millî akrotimi, 1952 yılında F-84G uçaklarıyla 9'uncu Ana Jet Üs Komutanlığında faaliyete geçmiştir. 1952-1962 yılları arasında görev yapan bu akrotim sayısız gösteride bulunmuş ve Türk halkının beğenisi kazanan başarılar elde etmiştir (Kurt, 2011, s. 56 ve Türk Hava Kuvvetleri'nde Akrotim, 1995, s. 10). Millî akrotiminin kurulduğu ilk yıllarda dörtlü uçuş kolunda; Hv.Plt.Yzb. Lütfi Gündoğdu, Hv.Plt.Ütgm.ler Şeref Uğur, Osman Coşkun ve Tevfik Alparslan görev yapmıştır (Gündoğdu, 2011, s. 40-42; Kaymaklı, 2006, s. 111; Kurt vd., 2020, s. 49).

F-84G uçakları görev süresi boyunca dört farklı boya ile boyanırken Millî akrotimi için özel bir tasarım yapılmamıştır. Özellikle gösteriler için herhangi bir uçak tahsis edilmemiş, uçuşa hazır olan uçaklar ile faaliyetler gerçekleştirilmiştir (Danacı, Ağustos 2017, s. 89). NATO Konseyi'nin kararı ile askerî yardım kapsamında Kanada tarafından ilk parti olarak gönderilen toplam 62 adet F-86E uçağının 18 Temmuz 1954 tarihinde Türk Hava Kuvvetlerine teslimi münasebetiyle Eskişehir'de bir tören düzenlenmiştir. Törende yapılan konuşmaların ardından Millî akrotimi tarafından bir gösteri uçuşu gerçekleştirilmiştir. Uçuşun sonrasında Genelkurmay Başkanı tarafından, dört gösteri pilotuna para ödülü verilmiş ve bu pilotlar törene katılan protokol ile tanıştırılmıştır (Cumhuriyet, 19 Temmuz 1954, s. 1, 4 ve Yavuz, Ekim 1954, s. 50).

Ardından İran Şahı ve eşi, 27 Mayıs 1956 tarihinde Türkiye seyahati esnasında Balıkesir'i ziyaret etmiştir. Gezi programı doğrultusunda 9'uncu Ana Jet Üs Komutanlığına gerçekleştirilen ziyarette misafirlerin şerefine tören düzenlenmiştir. Cumhurbaşkanı Celal Bayar'ın da eşlik ettiği ziyarette karşılamanın sonrasında Millî akrotimi tarafından dörtlü kolda gösteri uçuşu yapılmıştır. 6 Temmuz 1957 tarihinde İtalya'da düzenlenen ve Türkiye'nin yanı sıra İngiltere, İtalya, Fransa, Yunanistan ve İspanya'nın iştirak ettiği hava gösterilerinde Millî akrotimi büyük başarı kazanmış, pilotlar şilt ve madalya ile ödüllendirilmiştir (Cumhuriyet, 27 Mayıs 1956, s. 1).

İlerleyen süreçte Hollanda Kraliçesi Juliana'nın eşi Prens Bernhard, yedi kişiden oluşan heyetiyle beraber İstanbul'da yer alan Tarih ve Arkeoloji Enstitüsü'nün açılışı münasebetiyle 28 Mart-1 Nisan 1958 tarihleri arasında Türkiye'ye gelmiştir. Bu ziyarette prens, Korgeneral Seyfettin TURAGAY eşliğinde 31 Mart 1958 tarihinde Eskişehir Hava Üssü'ne geçmiş ve şerefine düzenlenen törende Millî akrotimi tarafından gerçekleştirilen gösteriyi izlemiştir. Millî akrotimi, bu gösteriyi ilk defa altılı kol düzeninde yapmıştır. Bu gösteri sonrasında ekip, Prens tarafından tebrik edilmiş ve Hollanda'ya gösteri yapmak için davet edilmişlerdir (Cumhuriyet, 1 Nisan 1958, s. 1, 5 ve Cumhuriyet, 1 Nisan 1958, s. 1, 5). Ardından Hollanda Kraliyet Hava Kuvvetlerinin 45. yılı kutlamaları çerçevesinde 5 Temmuz 1958 tarihinde Soesterberg Hava Üssü'nde hava gösterileri planlanmıştır. Türk Hava Kuvvetlerini temsil eden F-84F uçakları Dash Four adı ile gösteri gerçekleştirmişlerdir. Bu faaliyete Türkiye'nin yanı sıra İngiltere, ABD, Portekiz, Danimarka, Belçika ve Yunanistan iştirak etmiştir. Bu gösteri, davet edilerek gidilen ilk uluslararası hava gösterisi olmuştur (Danacı, Ağustos 2017, s. 96-97 ve Kaymaklı, 2006, s. 195). Millî akrotimi, 1958 yılında Liege/Belçika'da ve 1959 yılında Napoli/İtalya'da gösteriler yaptıktan sonra 1962 yılında faaliyetlerine son verilmiştir (F-84 Thunder, 2009, 25 s. 87 ve Kline, Aralık 2002, s. 320).

4.1.2. Akrep Akrotimi

Akrep akrotimi, Türk Hava Kuvvetlerinin üçüncü, F-84G uçakları ile gösteri yapan ikinci akrotim olarak 1957 yılında 8'inci Ana Jet Üs Komutanlığında kurulmuştur (Kline, Aralık 2002, s. 336 ve Kurt vd., 2020, s. 53). Akrep akrotiminin uçucuları arasında Hv.Plt.Ütgm.ler Avni Kandemir, Yusuf Özer, Ahmet Koçabaş, Hüseyin Çapoğlu, Kemal Yalçın, Emin Şifa ve Hv.Plt.Bçvş. Salih Bilgi görev yapmıştır (Danacı, Ağustos 2017, s. 120 ve Kurt vd., 2020, s. 53).

Akrep akrotimi, 1957 yılında Hava Kuvvetleri Komutanı Korgeneral Hamdullah Suphi Gökçer'in ziyaretinde Diyarbakır'da gösteri uçuşu gerçekleştirmiştir. Ardından Akrep akrotimi, 1958 yılında Hv.Plt.Kur.Bnb. Şinasi Gören'in liderliğinde 8'inci Hava Üs Komutanlığından oluşturulan 16 uçaklı mürettep filoyla beraber Pakistan Cumhuriyeti'nin ikinci kuruluş yıl dönümü törenlerine iştirak etmek amacıyla Karaçi'de bulunan Manipour Hava Üssü'ne intikal etmiş ve 29 Mart 1958 tarihinde gösteri uçuşu gerçekleştirmiştir (F-84 Thunder, 2009, s. 90 ve Hava Kuvvetleri Dergisi, "Yeniden Yapılanma Dönemi (1952-1983)", s. 69).

Bu gösteriyi takiben Karaçi Büyükelçiliği tarafından gönderilen telgrafta; "Pakistan'da bulunan jet filomuzdan bir grup bu sabah Sayın Reisicumhur İskender Mirza, Başvekil, Devlet Erkânı, Kordiplomatik ve Pakistan halkı huzurunda hava gösterileri yapmıştır. Fevkalade muvaffakiyetli geçen ve hazır bulunanların takdirlerine mazhar olan bu gösteriye başlanmadan önce Sayın Reisicumhur İskender Mirza, Filo Kumandanı Şinasi Gören'e ziyaret hatırası olarak Pakistan Hava Kuvvetleri adına bir gümüş arma verdikten sonra Filomuzu teftiş etmiştir." denilmiştir. Akrep akrotimi, 1958 yılında Hava Kuvvetleri Komutanlığının emri doğrultusunda faaliyetlerine son vermiştir. Bu akrotimin son gösterisi ise 1 Haziran 1958 tarihinde Hava Kuvvetleri Komutanlığının kuruluş yıl dönümü kutlamaları çerçevesinde icra edilmiştir (Danacı, Ağustos 2017, s. 120 ve Kostak, 2023, s. 130).

F-84'ler, Soğuk Savaş döneminde Kore Savaşı, Portekiz Sömürge Savaşları, Irak Harekâtı ve Kıbrıs Harekâtlarına katılarak, icra ettikleri görevlerde kritik başarılar elde etmişlerdir.

5. F-84 Uçağının Katıldığı Savaşlar ve Harekâtlar

5.1. Kore Savaşı'nda (1950-1953) F-84'ün Rolü

ABD destekli Kuzey Kore ile Çin Halk Cumhuriyeti destekli Güney Kore arasında 1950-1953 yılları arasında cereyan eden savaş, "Kore Savaşı" olarak adlandırılmıştır. İkinci Dünya Savaşı neticesinde Japonya'nın yenilmesinin ardından, bu devletin Kore'den ayrılması sorumluluğunu SSCB ile ABD üstlenmiştir. Bu doğrultuda 38. paralelin kuzeyini SSCB, güneyini ABD orduları sahiplenmiştir. ABD, SSCB ve BM'nin sergilediği çabalar iki Kore'nin birleşmesi için yeterli olmamıştır. Sonrasında Kuzey Kore tarafından, Güney Kore'ye saldırı gerçekleştirilmiş ve savaş başlamıştır (Armaoğlu, 2004, s. 347 ve Best vd., 2012, s. 289).

F-84 uçağı, en büyük ününü bu savaş sırasında kazanmıştır. Geliştirilmiş turbojet motorlara sahip F-84D ve F-84E'ler 07 Aralık 1950 tarihinden itibaren savaşta görev almıştır. Bu uçaklar, başlangıçta Kuzey Kore üzerinde uzun menzilli uçuşlarda B-29 bombardıman uçaklarına refakat etmek üzere görevlendirilmiş, yakın hava desteği ve gündüz şartlarında temel saldırı uçağı olarak kullanılmıştır. 21 Ocak 1951 tarihinde F-84'ler ilk MİG-15'i düşürmüşlerdir. Ancak hız ve manevra yeteneği bakımından MİG-15'lerin oldukça gerisinde kalan bu uçaklar alçak irtifa taktik taarruz ve bombardıman görevlerine tahsis edilmişlerdir. İlerleyen süreçte F-84'lerin hava-hava görevleri F-86'lara devredilmiş ve daha üstün oldukları havadan yere görevleri icra edilmiştir. F-84 pilotları, önceden belirlenen düşman ikmal depolarına, demiryollarına, köprülere, barajlara ve askerî tesislere napalm, roketlerle ve çeşitli bombalarla taarruz etmişlerdir. F-84'ler bu görevlerde 86.408 sorti uçuş gerçekleştirmiş, kara hedeflerine 55.586 ton bomba atarak %60'ını imha etmiştir. F-84'ler hava muharebelerinde sekiz adet SSCB imali MİG savaş uçağını düşürmüş, buna karşılık SSCB hava muharebelerinde 64 adet F-84'ün düşürüldüğünü açıklamıştır. ABD'nin yayınladığı rapora göre ise, savaşta 305 adet F-84 kaybedilmiştir (Knaack, 1978, s. 31 ve Thompson, Ağustos-Kasım 1982, s. 44-48).

5.2. Portekiz Sömürge Savaşları'nda (1961-1974) F-84'ün Rolü

Bu dönemde Portekiz sömürgesi olan Gine-Bissau, Angola ve Mozambik bağımsızlık talep ederek baş kaldırmışlardır. Portekiz, isyanların bastırılması için Hava Kuvvetlerinin envanterinde bulunan F-

84G'leri bombardıman ve taktik taarruz görevlerinde kullanmıştır. Lizbon/Portekiz'de Nisan 1974'te yaşanan Karanfil Devrimi'nin sömürge savaşlarını bitirmesi sonrasında sömürge ülkelerinde bulunan yüzbinlerce Portekiz vatandaşı ülkesine geri dönüş yapmıştır. Bu büyük göçün ardından özellikle Mozambik ve Angola'da uzun yıllar boyunca devam 18 edecek olan iç savaşlar meydana gelmiştir (Laidi, 1990, s. 57-64).

5.3. Irak Harekâtı'nda (1962) F-84'ün Rolü

1962 yılında Irak'ın kuzeyinde yaşanan ayaklanmalar sebebiyle Irak ordusu bölgede isyanı bastırmak için harekât yapmıştır. Irak Harekâtı'ndan kaçan Kuzey Irak halkı Türkiye ve İran'a sığınmıştır. Irak ordusunun takip harekâtı sırasında Irak Hava Kuvvetleri tarafından sık sık sınır ihlali gerçekleştirilmiştir. Irak Hava Kuvvetlerinin bu ihlaller esnasında Türk köylerini ve sınır karakollarını bombalamaları üzerine Türk Hava Kuvvetleri tarafından F-84'lerle bölgede yapılan devriye uçuşlarının sayısı artırılmıştır (F-84 Thunder, 2009, s. 84).

Bu süreçte 15 Ağustos 1962 tarihinde Irak Hava Kuvvetlerine ait IL-28 Beagle tipindeki iki uçak Biskan köyünü bombalamış, ardından Türk sınır karakoluna saldırarak iki askerin şehit olmasına ve bir askerin yaralanmasına sebep olmuştur. Yaşanan bu olayın üzerine 16 Ağustos 1962 tarihinde Hava Kuvvetleri Komutanlığı tarafından, bölgede F-84'ler ile 24 saat devriye uçuşu yapılarak sınır ihlallerinin önlenmesine ve düşmanca bir tavır sergilenmesi durumunda da uçakların düşürülmesine karar verilmiştir. Devriye görevi sırasında Irak Hava Kuvvetlerine ait IL-28 Beagle tipindeki iki uçağın Türk köylerine saldırı yaptığı ve köyün yanmakta olduğu bildirilmiştir. Bunun üzerine F-84'ler tarafından yapılan müdahale neticesinde bu uçaklardan bir adedi Hakkari'nin güney doğusunda düşürülmüş, diğer uçak ise aldığı hasar neticesinde Irak sınırları içerisine zorunlu iniş gerçekleştirmiştir (F-84 Thunder, 2009, s. 84-85).

5.4. Kıbrıs Hava Harekâtı'nda (1964) F-84'ün Rolü

Rumlar, Ağustos 1964'te Kıbrıs'ta Türklere karşı şiddet hareketlerini sürdürmektedir. Yunanistan Başbakanı Papandreu, Kıbrıs Adası'nda Rumlara büyük bir askerî güçle destek vermiştir. Makarios yönetimindeki Rumlar, 5 Ağustos 1964 tarihinden itibaren Erenköy ve Mansura'ya saldırmışlardır (Cumhuriyet, 5 Ağustos 1964, s. 1; Denктаş, 1988, s. 82-83; Korkmaz, 2022, s. 313).

Birleşmiş Milletler Barış Gücü, Rumların gerçekleştirdiği bu saldırıları önleyememiştir (Armaoğlu, Eylül 2019, s. 596 ve Laptalı, 2005, s. 297). Türkiye, şiddetlenen bu saldırılar neticesinde NATO ve Birleşmiş Milletler ile müzakereler yürütmüş ve Kıbrıs'a yönelik ikaz amaçlı bir uçuş yapılması planlanmıştır (Fırat, 2019, s. 729 ve Ulus, 9 Ağustos 1964, s. 1, 7). Bu doğrultuda Türkiye, 7 Ağustos 1964 tarihinde Kıbrıs'ta bir ikaz uçuşu gerçekleştirmiştir. 8 Ağustos 1964 tarihinde Bandırma, Balıkesir ve İncirlik Meydanlarına 46 adet F-86 uçağı intikal etmiştir. İncirlik Meydanı'ndaki 6 adet F-86 uçağı alarm reaksiyon görevine tahsis edilmiştir (Bozkurt, 9 Ağustos 1964, s. 1 ve Milliyet, 9 Ağustos 1964, s. 1).

Aynı gün 8'inci Ana Jet Üs Komutanlığının 4 adet RF-84 uçağına Kıbrıs üzerinde keşif görevi icra etmesi emri verilmiştir. 5 adet F-84F uçağının ise Kıbrıs kara sularına giriş yapmadan keşif görevi yapması kararlaştırılmıştır. Bu görevlerin neticesinde 1'inci Hava Kuvvet Komutanlığı tarafından, Erenköy ve Mansurağa bölgelerinde bir önceki günle kıyaslandığında bir değişiklik yaşanmadığı bildirilmiştir (Cumhuriyet, 8 Ağustos 1964, s. 1 ve Milliyet, 9 Ağustos 1964, s. 1). 16 adet F-84/F-100 uçağından teşkil edilen bir paket, planlanan görevlerini başarılı bir şekilde yerine getirmiştir. Saldırıların yoğunlaştığı bir dönemde 34 adet uçaktan oluşan bir paket tarafından Rum hedeflerine başarılı bir şekilde hava taarruzu gerçekleştirilmiştir. Sonrasında gerçekleştirilen toplam 20 sorti hava taarruzu neticesinde Rum hedefleri bombalanmıştır (Cumhuriyet, 10 Ağustos 1964, s. 1, 7 ve Hürriyet, 10 Ağustos 1964, s. 1, 7).

Aynı gün 4xF-100 uçağı Hv.Pl. Yzb. Cengiz Topel'in liderliğinde akşam saatlerinde Eskişehir'den kalkarak hedef bölgesine varmıştır. Cengiz Topel, Rumlara ait gemiye taarruz ettiği sırada uçağı uçaksavar ateşi sebebiyle hasar almıştır. Bunun neticesinde paraşütle atlayarak bir yola iniş yapan Cengiz Topel, Rumların eline geçmiştir. Sonrasında Cengiz Topel, işkenceye maruz kalmış ve şehit düşmüştür (Alasya, Eylül 1964, s. 35 ve Kurt, 2009, s. 45-64).

9 Ağustos 1964 tarihinde meydanlarından kalkış yapan toplam 46 adet uçak ile belirlenen Rum hedeflerine hava taarruzu icra edilmiş ve hedefler imha edilmiştir (Alçıtepe, 2002, s. 118; Hürriyet, 10 Ağustos 1964, s. 1-7; Tercüman, 10 Ağustos 1964, s. 1). 10 Ağustos 1964 tarihinde uçucu unsurların tamamının hazırlık durumu en yüksek seviyeye çıkarılmıştır. ABD Başkanı Johnson, bu gelişmelerden sonra bir mesaj vasıtasıyla çatışmanın bitirilmesini ve barış sağlanmasını taraflardan istemiştir. Birleşmiş Milletler'e intikal eden bu kanlı çatışmada Makarios saldırıları sonlandırmış ve bunun üzerine Türkiye harekâtı durdurmuştur (Bayrak, Eylül 1998, s. 3 ve Cumhuriyet, 11 Ağustos 1964, s. 1).

5.5. Kıbrıs Barış Harekâtı'nda (1974) F-84'ün Rolü

Bu harekâtın ilk safhasında 184'üncü Filo Komutanlığına ait RF-84 uçakları 2'nci Taktik Hava Kuvvet Komutanlığı emrinde keşif görevleri yapmıştır. Bu harekât kapsamında 184'üncü Filo Komutanlığında yer alan RF-84 uçaklarının yarısı 19 Temmuz 1974 tarihinde İncirlik'e intikal etmiştir. Bu harekâtın; hava başının ele geçirilerek uzun süre korunması, kuvvetlerin bütünleşmesi ve harekât yapılacak alanın genişletilmesi olarak üç aşamada yerine getirilmesi planlanmıştır (Apuhan, 2017, s. 77 ve Artuç, Eylül 1989, s. 167-169).

RF-84 uçaklarının hedef bölgesine yönelik olarak 20 Temmuz 1974 tarihinde gerçekleştirdikleri keşif uçuşuyla bu harekât başlamıştır. Sonrasında üslerinden kalkan uçaklar tarafından Rum hedeflerine hava taarruzu gerçekleştirilmiştir. Hemen ardından jetlerle himaye edilen C-47, C-130 ve C-160'lar tarafından hava indirme ve havadan malzeme atma görevleri yerine getirilmiştir (Evcil, 1999, s. 31 ve Mütercimler, 2007, s. 273-277). RF-84 uçaklarıyla toplam 69 sorti keşif görevi icra edilmiştir. Keşif görevleri sayesinde ele geçirilen bilgiler, kaydedilen görüntüler ve ölçüm verileri analiz edilerek kıymetlendirilmiştir. Böylece düşmanın yerleşim düzeni, harekât alanının meteorolojisi ve özelliklerine dair anlık bilgiye ulaşılmıştır. Bu bilgilerin yardımıyla karar vericilere ve görev alan tüm unsurlara destek verilmiştir. Bu harekât boyunca toplam 733 sorti uçuş gerçekleştirilerek büyük başarı elde edilmiştir. Birleşmiş Milletler ve ABD'nin isteği doğrultusunda 22 Temmuz 1974 tarihinden itibaren ateşkes kararı uygulamaya konmuştur (Denizli, Haziran 2020, s. 20).

Sonuç

F-84'ler, Soğuk Savaş döneminin üstün performansla sahip uçaklarından biridir. Bu uçaklar; yüksek hızı, nükleer bomba taşıyabilmesi ve havadan yakıt ikmali yapabilmesi ile dünyada ün kazanmıştır. 1947 yılında ilk uçuşunu gerçekleştiren ABD yapımı F-84 uçaklarının üretilen 7.524 adedinin yarısından fazlası NATO üyesi ülkelerde görev yapmıştır. Bu uçağın T kanatlı F-84 Thunderjet (XP-84, YP-84A, F-84B/C/D/E/G) modeli, hizmet ömrü süresince av-bombardıman, refakat ve taktik nükleer bombardıman uçağı olmak üzere çeşitli rollerde görev yapmıştır. Standart düz kanatlı F-84 Thunderjet tasarımı sonrasında Thunderstreak (YF-84F, F-84F, GRF-84F, F-84Q) adlı V kanatlı bir av uçağı modeline ve Thunderflash (YRP-84F, RF-84F) adlı V kanatlı bir foto-keşif modeline dönüşmüştür.

F-84'ler, Soğuk Savaş döneminde Kore Savaşı, Portekiz Sömürge Savaşları, Irak Harekâtı ve Kıbrıs Harekâtlarına katılarak, icra ettikleri av-bombardıman, hava muharebesi, av-önleme, hava-yer, devriye ve refakat görevleri ile önemli başarılar kazanmışlardır. Bu bağlamda F-84'ler, 24 saat esasına göre yerde bekleyerek alarm reaksiyon görevi ile kalkış emrini müteakip harekât alanında verilen görevleri başarılı bir şekilde yerine getirerek üstün performans sergilemiştir. Aynı zamanda, kara ve deniz harekâtlarına havadan destek sağlamışlardır.

Av-bombardıman görevleri kapsamında havadan yere taarruzlarla önceden belirlenmiş olan hedefleri etkili bir şekilde yok etmişlerdir. İcra edilen etkin görevler sayesinde savaşların sonuçlarına doğrudan etki edilmiştir. F-84'ler, av-önleme ve hava muharebesi görevlerinde de çok sayıda düşman uçağını düşürerek savaşın gidişatını değiştirmiş, kritik rolleri yerine getirerek harekât ortamındaki varlığıyla caydırıcılık sağlamıştır.

RF-84'ler tarafından savaşlar süresince hayati öneme sahip çok sayıda keşif görevleri icra edilmiştir. Bu görevler sonucunda elde edilen düşmana ait gerçek zamanlı bilgiler ve görüntüler analiz merkezlerinde kıymetlendirilmiştir. Böylece düşmanın konusu, harekât alanı ve meteorolojik durum hakkında önemli sonuçlara ulaşılmıştır. Bu bilgiler harekât merkezlerine aktararak, düşmandan daha hızlı karar verilmesi sağlanmış ve savaşta üstünlük elde edilmiştir. RF-84'ler sayesinde düşman unsurlara büyük zayıflar verdirilmiş, aynı zamanda düşmanın verdiği bu zayıfların tespiti yapılmıştır.

Kore Savaşı askerî havacılık açısından son derece önemlidir. Dünyanın en büyük jet muharebeleri Kore Savaşı sırasında gerçekleştirilmiştir. Bu savaşta turbojet motorlara sahip F-84D ve F-84E'ler gündüz şartlarında temel saldırı uçağı olarak kullanılmış, refakat ve yakın hava desteğı görevleri icra etmiş, ardından havadan yere taarruz görevleri ile kara hedeflerini imha ederek bu kritik görevler sayesinde caydırıcılık sağlamışlardır. Bu savaşta F-84'ler hava muharebelerinde sekiz adet Sovyet MİG savaş uçağını düşürmüştür. 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.

Diğer taraftan 22 Eylül 1950 tarihinde iki adet F-84E İngiltere'den ABD'ye hiç durmadan uçmuştur. Bu uçaklardan biri Newfoundland üzerindeyken yakıtın bitmesi sebebiyle acil iniş yapmasına karşın diğer uçak havada üç defa yakıt ikmali yaparak uçuşu 10 saat 2 dakikada tamamlamıştır. Ayrıca F-84'ler aerodinamik araştırmalar ve güç santrali denemeleri dâhil olmak üzere deneylerde test yatağı olarak kullanılmıştır. F-84 uçağı, 1952 yılından itibaren ABD'den alınmış ve Türk Hava Kuvvetlerinin ilk jet savaş uçağı olarak tarihe geçmiştir. Bu uçaklar, 9'uncu Ana jet Üs Komutanlığına (Balıkesir) verilmiştir. İlerleyen süreçte bu uçaklardan Türk Hava Kuvvetleri için 69 adet RF-84F, 108 adet F-84F, 185 adet F-84Q ve 479 adet F-84G olacak şekilde toplam 841 adet tedarik edilmiştir.

Bu uçaklar, akrotim uçağı olarak da ön plana çıkmıştır. Türk Hava Kuvvetlerinde 1952-1962 yılları arasında Millî akrotimi ve 1957-1958 yıllarında Akrep akrotimi yurt içi ve yurt dışında yaptıkları gösteri uçuşları ile başarılı olmuşlardır. ABD'nin tanınmış akrobasi timi Thunderbirds tarafından uçurulan ilk uçak F-84 olmuştur. 1953-1955 yılları arasında F-84G'ler, sonrasında 1956 yılı sonuna kadar F-84F'ler akrobasi timinde kullanılmıştır. Batı Avrupa'da konuşlandırılmış ABD Hava Kuvvetlerinin (USAFE) akrobasi timi olan Skyblazers da 1950-1955 yılları arasında F-84E'leri gösteri uçuşlarında kullanmıştır.

Bu uçağı kullanan devletler arasında; ABD'nin yanı sıra Çin Cumhuriyeti (Tayvan), Belçika, Almanya, Hollanda, Fransa, Danimarka, İran, İtalya, Norveç, Portekiz, Türkiye, Tayland, Yunanistan ve Yugoslavya sayılabilir. 1980 yılında Türk Hava Kuvvetlerinde hizmet dışına çıkarılan bu uçaklar, dünyada ise Yunanistan tarafından 1991 yılında kullanım dışı bırakılmıştır.

Kaynakça

- Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA). (1925, 17 Mayıs). *Türk Tayyare Cemiyeti'nin satın alacağı uçakların vergiden muaf tutulması ile pilot yetiştirmek üzere Ankara'da açılacak Sivil Havacılık Okulu için alınacak uçakların Genelkurmay'ın onayından geçmesi*. Muamelat Genel Müdürlüğü (Fon Kodu: 30.10.0.0, Kutu No: 60, Gömlek No: 403, Sıra No: 6).
- BCA. (1925, 05 Ağustos). *Türk Tayyare Cemiyeti'nin kamuya yararlı dernekler arasına sokulması*. Kararlar Daire Başkanlığı (1920-1928) (Fon Kodu: 30.18.1.1, Kutu No: 15, Gömlek No: 49, Sıra No: 13).
- BCA. (1926, 13 Nisan). *Junkers Şirketi'nin Kayseri'de uçak fabrikası inşa etmesi*. Nafia Vekaleti (Fon Kodu: 230.0.0.0, Kutu No: 8, Gömlek No: 27, Sıra No: 7).
- BCA. (1926, 17 Nisan). *Junkers Tayyare Şirketi'ne ait şartname ve sözleşme müsveddeleri*. Nafia Vekaleti (Fon Kodu: 230.0.0.0, Kutu No: 8, Gömlek No: 28, Sıra No: 1).
- BCA. (1938, 21 Nisan). *Kayseri Uçak Fabrikası'nda imal edilen 20 adet PZL av ve 15 adet Gotha uçağı*. Muamelat Genel Müdürlüğü (Fon Kodu: 30.10.0.0, Kutu No: 59, Gömlek No: 399, Sıra No: 8).
- BCA. (1954, 25 Haziran). *Hv. K. K. ile Thunderjet F-84 uçaklarının bakımı için gelecek olan, Republic Aviation Corporation of France mensubu ve Amerikalı teknisyen grubunun çekeceği filmlerin yurt dışına çıkarılmasına izin verilmesi*. Kararlar Daire Başkanlığı (1928-) (Fon No: 30-18-1-2, Kutu No: 136, Gömlek No: 60, Sıra No: 11).
- BCA. (1954, 11 Ekim). *Avrupa'da yapılacak Shooting Star tatbikatına hava kuvvetlerimizden 16 uçaklık bir F-84 filosunun katılması*. Kararlar Daire Başkanlığı (1928-) (Fon No: 30-18-1-2, Kutu No: 137, Gömlek No: 81, Sıra No: 6).
- Akad, M. T. (2011). *Modern savaşın temel kavramları*. İstanbul: Kitap Yayınevi.
- Akca, A. (2013). *Dünyada havacılığın doğuşu*. Türk Hava Kuvvetlerinin 100'üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu, 8-10 Şubat 2011, Ankara: Ayrıntı Basımevi, XIV-XVIII.
- Akşin, S. (2016). *Kısa Türkiye tarihi*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Alasya, H. F. (1964, Eylül). Kıbrıs'ta kanlı çarpışmalar başladı. *Hava Dergisi*, (215), 3-49.
- Alçitepe, G. (2002). Kıbrıs bunalımı ve barış harekâtı (1963-1974). *Türkler Ansiklopedisi*, 17(116), 118-120.
- Altuncuoğlu, N. (2021). *Kayseri Uçak Fabrikası*. Kayseri: Kayseri Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları.
- Anderton, D. A. (1989). *History of U.S. Air Force*. New York: Military Press.
- Apuhan, F. (2017). *1974 Kıbrıs Barış Harekâtı ve bingöllü kıbrıs gazileri* (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi), Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi, Van.
- Arcayürek, C. (1955, 30 Temmuz). Askerlik. *Akis Mecmuası*, 4(64), 31-32.
- Armaoğlu, F. (2019, Eylül). *20. yüzyıl siyasi tarihi (1914-1995)* (26.bs.). İstanbul: Kronik Kitap.
- Armaoğlu, F. (2004). *20. yüzyıl siyasi tarihi (1914-1995)* (Cilt I-II). Ankara: Alkım Yayınevi.
- Artuç, İ. (1989, Eylül). *Kıbrıs'ta savaş ve barış*. İstanbul: Kastaş Yayınları.
- Aydar, O. (1948). *Uçan süvariler*. Ankara: Ulus Basımevi.
- Bayrak, R. (1998, Eylül). Kıbrıs hava harekâtı (1964-1974). *Uçantürk Dergisi*, (436), 34-46.
- Best, A., Hanhimaki, J. M., Maiolo, J. A. ve Schulze, K. E. (2012). *20. Yüzyılın uluslararası tarihi* (T. U. Bilge, Çev.). Ankara: Siyasal Kitabevi.
- Bilgin, R. (2022, 23 Eylül). *Jet savaş uçağı gelişimi/jet savaş uçağı nesilleri*. <https://strasam.org/savunma/havacilik-ve-uzay-sanayii/jet-savas-ucagi-gelisimi-jet-savas-ucagi-nesilleri-1197> (Erişim tarihi: 12.03.2026).
- Black, J. (2019). *Savaş ve teknoloji* (C. Yücel, Çev.). İstanbul: Doruk Yayınları.
- Bozkurt. (1964, 9 Ağustos). 1.
- Büyüker, G. (1966). Amerikan hava kuvvetleri av uçakları. *Hava Dergisi*, (222), 7-8.
- Cumhuriyet. (1926, 7 Ekim). s. 1.
- Cumhuriyet. (1954, 19 Temmuz). 1, 4.
- Cumhuriyet. (1956, 27 Mayıs). 1.
- Cumhuriyet. (1958, 1 Nisan). 1, 5.
- Cumhuriyet. (1958, 2 Nisan). 1, 5.
- Cumhuriyet. (1964, 5 Ağustos). 1.
- Cumhuriyet. (1964, 8 Ağustos). 1.

- Cumhuriyet. (1964, 10 Ağustos). 1, 7.
- Cumhuriyet. (1964, 11 Ağustos). 1.
- Çelik, S. (2023, Haziran). Tarihsel süreç içerisinde Türkiye’de NATO şüpheliği. *Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sosyal Bilimler Dergisi*, 13(25), 95-115.
- Danacı, F. (2017, Ağustos). *Türk yıldızları bir yıldızın doğuşu*. Ankara: Bilgi Yayınevi.
- Denizli, A. (2020, Haziran). Kıbrıs’ta Yunan terör örgütü EOKA ve katliamları. *Uluslararası Eğitim ve Tarih Araştırmaları Dergisi*, (2), 1-25.
- Denktaş, R. (1988). *The Cyprus triangle*. Londra: George Allen & Unwin Publications.
- Düstur. 3. Tertip. 33, 314-315.
- Efe, İ. (2019, Nisan). NATO’ya üyelik sürecinde Türkiye-ABD ilişkileri ve Türk kamuoyundaki akisleri. *History Studies Dergisi*, 2(11), 601-619. <https://doi.org/10.9737/hist.2019.732>.
- Erdoğan, H. ve Öz, E. (2016). Cumhuriyetin ilk yıllarında Kayseri’de teknik anlamda bir girişim: Kayseri Uçak Fabrikası. *Turan-Sam: Tura Stratejik Araştırmalar Merkezi*, 8(32), 169-176.
- Evcil, C. (1999). *Yavru vatan Kıbrıs’ta zaferin hikâyesi*. Ankara: Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları.
- F-84 Thunder, Türk Hava Kuvvetleri Uçak Aileleri*. (2009). Ankara: Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü.
- F-84 Uçakları Hava Müzesi. (2026). *RF-84F*. <https://planesoffame.org/aircraft/plane-RF-84K> (Erişim tarihi: 13.03.2026).
- Fırat, M. (2019). Yunanistan’la ilişkiler (B. Oran, Ed.). *Türk Dış Politikası: Kurtuluş Savaşından bugüne olgular, belgeler, yorumlar, 1919-1980* (Cilt 1, 23.bs.) içinde (ss. 716-768). İstanbul: İletişim Yayınları.
- GlobalMilitary.net. (2025). *F-84 Thunderjet ve F-84F Thunderstreak*. <https://www.globalmilitary.net/compare/aircraft/f84-thunderjet-vs-f84f-thunderstreak/> (Erişim tarihi: 29.04.2026).
- Green, W. (1981). *Flying colors*. Londra: Salamander Books Ltd.
- Gündoğdu, L. (2011). *Hayatımın akışı*. Ankara: Hava Basımevi.
- Gündüz, A. E. (2018, Mayıs). *Türk kartallarının doğuşu (Osmanlı’da havacılığın kısa tarihi)* (1.bs.). İstanbul: Ketebe Yayınları.
- Havacıyız. (2026). *Kuruluşundan bugüne Türk Hava Kuvvetleri ve ilk akrobasi çalışmaları*. <https://www.havaciyiz.com/AkrotimE.htm> (Erişim tarihi: 14.03.2026).
- Hava Kuvvetleri Dergisi*. (2001, Haziran). Hava Kuvvetleri’nin gelişme dönemi ve jet uçaklarına geçiş (1944-1952). *Hava Kuvvetleri’nin 90. Altın Yılı Özel Sayısı*, (338), 46-61.
- Hava Kuvvetleri Dergisi*. (2001, Haziran). Yeniden yapılanma dönemi (1952-1983). *Hava Kuvvetleri’nin 90. Altın Yılı Özel Sayısı*, (338), 62-87.
- Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri* (Cilt I). (2009). Ankara: Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü.
- Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri* (Cilt III). (2009). Ankara: Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü.
- Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri* (Cilt IV). (2009). Ankara: Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü.
- Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri* (Cilt V). (2009). Ankara: Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü.
- Hürriyet. (1964, 10 Ağustos). 1, 7.
- İsmay, L. (1956). *NATO-ilk beş sene (1949-1954)* (S. Bilge, Çev.). Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- İlhan, S. (2007). *Türklerin jeopolitiği ve avrasyacılık, bir millet uyanıyor* (3.bs.). Ankara: Bilgi Yayınevi.
- Kajal, K. (2026, 30 Mart). *Uçuş test dosyaları: F-84F Thunderstreak-40 derecelik kanat açısının sınırlarını test etme*. <https://vintageaviationnews.com/warbird-articles/flight-test-files/f-84f-thunderstreak.html> (Erişim tarihi: 29.04.2026).
- Kansu, Y., Şensöz, S. ve Öztuna, Y. (1971). *Havacılık tarihinde Türkler I*. Ankara: Hava Kuvvetleri Basım ve Neşriyat Müdürlüğü.
- Kapucu, D. (2022). *Osmanlı Devleti’nin Birinci Dünya Harbi’nde hava harp gücü (1914-1918)*. Çanakkale: Paradigma Akademi Yayınları.
- Kaymaklı, H. (1997). *Havacılık tarihinde Türkler II (1919 yılından 1939 yılına kadar)*. Ankara: Kültür Ofset Ltd. Şti. Yayınları.

- Kaymaklı, H. (2006). *Havacılık tarihinde Türkler (1946 yılından 1960 yılına kadar)* (Cilt 4). Ankara: Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü.
- Kline, S. (2002, Aralık). *Türk havacılık kronolojisi*. İstanbul: Dönence Basım ve Yayın Hizmetleri.
- Knaack, M. S. (1978). Post-World War II fighters 1945-1973 (Volume 1). *Encyclopedia of US Air Force Aircraft and Missile Systems*, Washington: Office of Air Force History, 23-51.
- Konyar, H. (1999). *Ulus gazetesi CHP ve kemalist ilkeler*. İstanbul: Bağlam Yayınları.
- Korkmaz, E. (2022). *1964 Kıbrıs hava harekâtı, Kıbrıs'ta Türk varlığı* (A. Çalışkan, Ed.). İstanbul: İdeal Kültür Yayıncılık.
- Kostak, E. (2023). *Soğuk savaş döneminde Türkiye'nin askerî teknoloji kaynakları (1946-1990)* (Yayımlanmamış doktora tezi), Ankara Üniversitesi, Ankara.
- Kostak, E. (2023). *Soğuk savaş döneminde Türkiye'nin askerî teknoloji kaynakları (1946-1990)*. Çanakkale: Paradigma Akademi Yayınları.
- Kostak, E. (2024). Soğuk savaş döneminde savunma ittifakı olarak NATO'nun kurulması ve Türkiye'nin üyeliğine giden yol. *History Studies Dergisi*, 16(2), 201-223. <https://doi.org/10.9737/historystudies.1407172>.
- Kundakçı, D., ve Kavaklı, S. (2013). *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.
- Kurt, D., Pehlivan Y., Danacı F. ve Korkmaz E. (2023). *Cumhuriyet'in 100'üncü yılında Türk Hava Kuvvetleri*. Ankara: Hava Basımevi ve Neşriyat Komutanlığı.
- Kurt, D. ve Korkmaz E. (2020). *Kuruluşundan günümüze Türk Hava Kuvvetleri, (harekât ve teşkilatlanma tarihi 1911-1922)* (Cilt I). Ankara: Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yayını.
- Kurt, D., Pehlivan Y. ve Korkmaz E. (2020). *Kuruluşundan günümüze Türk Hava Kuvvetleri, (harekât ve teşkilatlanma tarihi 1952-2020)* (Cilt III). Ankara: Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yayını.
- Kurt, E. (2009). *Kıbrıs şehidi Hv.Pl. Yzb. Cengiz Topel ve 1964 Kıbrıs hava harekâtı*. Ankara: Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü.
- Kurt, E. (2011). *Türkiye'de ana jet üslerinin kuruluşu ve gelişimi (1951-2010)* (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi), Ankara Üniversitesi, Ankara.
- Kurter, A. (2006). *Türk Hava Kuvvetleri tarihi (1910-1914)* (Cilt I). Ankara: Hava Basımevi.
- Laidi, Z. (1990). *The superpowers and Africa: The constraints of a rivalry: 1960-1990*. United States: The University of Chicago Press.
- Laptalı, H. (2005). *Erenköy Sürüngen* (Cilt II). İstanbul: Ufuk Matbaası.
- McGhee, G. (1992). *ABD-Türkiye-NATO-Ortadoğu* (B. Çorakçı, Çev.). İstanbul: Bilgi Yayınevi.
- Milliyet. (1964, 9 Ağustos). 1.
- Mütercimler, E. (2007). *Kıbrıs Barış Harekâtının bilinmeyen yönleri: Satılık ada Kıbrıs* (5.bs.). İstanbul: Alfa Basım Yayım Dağıtım Tic.Ltd.Şti.
- NASA. (2021, 13 Mayıs). *Jet motoru nasıl çalışır*. <https://www.grc.nasa.gov/www/k-12/UEET/StudentSite/engines.html> (Erişim tarihi: 29.04.2026).
- National Museum of the United States Air Force. (2026). *Republic F-84 thunderstreak*. <https://www.nationalmuseum.af.mil/Visit/Museum-Exhibits/Fact-Sheets/Display/Article/198069/> (Erişim tarihi: 11.03.2026).
- National Air and Space Museum. (2022, 7 Temmuz). *Hız ve Soğuk Savaş*. <https://airandspace.si.edu/stories/editorial/speed-and-cold-war> (Erişim tarihi: 29.04.2026).
- Nikolajsen, O. (2005). *Turkish military aircraft since 1912*. The Netherlands: Dutch Aviation Society.
- Okar, A. (2018). *Türkiye'de tayyarecilik 1910-1924* (3.bs.). İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Okyar, F. (1980). *Üç devirde bir adam*. İstanbul: Tercüman Yayınları.
- Oran, B. (2019). Batı bloku ekseninde Türkiye-1:1945-1960 (B. Oran, Ed.). *Türk dış Politikası: Kurtuluş Savaşından bugüne olgular, belgeler, yorumlar, 1919-1980* (Cilt 1, 23.bs.) içinde (ss. 480-486). İstanbul: İletişim Yayınları.
- Önder, M. (1998). Atatürk Fransa-Picardie manevralarında. *Erdem Dergisi*, 11(32), 527-532.
- Özkurt, F. (2017). *Gazi Mustafa Kemal Atatürk ve askerî manevra ve tatbikatlar (1909-1938)*. Ankara: Genelkurmay Basımevi.
- Peksarı, D. G. (2007). NATO'nun *değişen konsepti*. Ankara: Asil Yayınları.
- Petit, E. (1967). *Historie mondiale de l'aviation*. Editions Hachette.
- Sarısır, S. (1998). *Atatürk dönemi milli harp sanayii içinde Kayseri Uçak Fabrikası'nın yeri* (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi), Erciyes Üniversitesi, Kayseri.

- TBMM Tutanak Dergisi. (Şubat 1952). Dönem IX. Toplantı: 2. 41. Birleşim. 13(18), 313.
- Tercüman. (1964, 10 Ağustos). 1.
- Thomas, J. (2022, 11 Kasım). *II. Dünya Savaşı uçakları: II. Dünya Savaşı'nın uçakları ve jetleri*. <https://www.stratosjets.com/blog/aircraft-jets-world-war-ii/> (Erişim tarihi: 29.04.2026).
- Thompson, W. (1982, August-November). Thunderjets in Korea. *Air Enthusiast*, (19), 44-57.
- Türk Hava Kuvvetleri'nde akrotim*. (1995). Ankara: Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, Hava Basımevi.
- Uçarol, R. (1990). *Büyük Türk havacılarından Enver Akoğlu*. İstanbul: Hava Harp Okulu Basımevi.
- Ulus. (1964, 9 Ağustos). 1, 7.
- Vagnini, A. (2013). *İtalyan-Türk Savaşı'nda İtalyan Hava Kuvvetleri: Uzun süreli bir geleneğin ilk adımı*. Türk Hava Kuvvetlerinin 100'üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu, 8-10 Şubat 2011, Ankara: Ayrıntı Basımevi.
- Verel, O. (1985). *İstikbal göklerin gökleri bizindir* (Cilt 2). İstanbul: Türk Hava Kurumu Yayınları.
- Yavuz, İ. (1954, Ekim). Türk semalarının yeni kartalları. *Hava Dergisi*, 45(175), 40-52.
- War Thunder Wiki. (2025). *F-84F*. <https://wiki.warthunder.com> (Erişim tarihi: 29.04.2026).
- Willis, D. (2008). Warplane classic: Republic F-84 thunderjet, thunderstreak and thunderflash. *International Air Power Review*, 24, 132-165.

Ekler

Ek 1

Hv. K. K. ile Thunderjet F-84 uçaklarının bakımı için gelecek olan, Republic Aviation Corporation of France mensubu ve Amerikalı teknisyen grubunun çekeceği filmlerin yurt dışına çıkarılmasına izin verilmesi hakkında arşiv belgesi (BCA, Fon No: 30-18-1-2, Kutu No: 136, Gömlek No: 60, Sıra No: 11)

T. C.
BAŞVEKÂLET
KANUNLAR VE KARARLAR
Tetkik Dairesi

KARARNAME

Karar Sayısı
4
3258

Hava Kuvvetleri Kumandanlığımızla Thunderjet F-84 uçaklarımızın revizyon ve tamir işini görüşmek üzere 27/6/1954 tarihinde Ankara'ya gelip 29/6/1954 tarihinde dönecek olan Paris'deki Republic Aviation Corporation of France mensuplarından ve Amerikan tebaasından L.R.Collins G.De Munck, R.Watson, Mundy I.Peale, Mundy I.Peale Jr.John Ryan, Eugene Gobles, A.R.Grawford ve R.B.Kenkead'ın hemil oldukları fotoğraf makineleriyle yurdumuzun tabii güzellikleri ve tarihi abidelerine ait çekecekleri renkli veya renksiz filmlerin yurt dışına çıkarılmasına izin verilmesi; Hariciye Vekâletinin 14/6/1954 tarihli ve 85094/196 sayılı yazısı üzerine, icra Vekilleri Heyetince 25/6/1954 tarihinde kararlaştırılmıştır.

REİSİCUMHUR

C. Bayar

Başvekil
Devlet Vekili ve
Başvekil Yardımcısı
Devlet Vekili
Devlet Vekili
Adliye Vekili
Mâli Müdafaa Vekili
Dahiliye Vekili
Hariciye Vekili
Maliye Vekili
Maarif Vekili
Nafia Vekili
İkt. ve Ticaret Vekili
Sih. ve İc. Mua. Vekili
Güm. ve İnh. Vekili
Ziraat Vekili
Münakalât Vekili
Çalışma Vekili
Ticimler Vekili

136 60 11

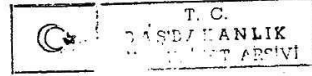
Ek 2

Avrupa'da yapılacak Shooting Star tatbikatına hava kuvvetlerimizden 16 uçaklık bir F-84 filosunun katılması hakkında arşiv belgesi (BCA, Fon No: 30-18-1-2, Kutu No: 137, Gömlek No: 81, Sıra No: 6)

T. C.
BAŞVEKÂLET
KANUNLAR VE KARARLAR
Tetkik Dairesi

KARARNAME

Karar Sayısı
4
3674



23/26 Eylül 1954 tarihleri arasında merkezî Avrupa'da yapılacak SHOOTING STAR tatbikatına hava kuvvetlerimize mensup 16 tayyarelik bir F-84 filosunun katılması; Millî Müdafaa Vekâletinin 20/9/1954 tarihli ve 200830 sayılı yazısı üzerine, İcra Vekilleri Heyetince 11 / 10 / 1954 tarihinde kararlaştırılmıştır.

REİSİCUMHUR

C. Bayaz

Bagvekil	Devlet Vekili ve Bagvekil Yardımcısı	Devlet Vekili	Devlet Vekili	Adliye Vekili
<i>U. ...</i>	<i>...</i>	<i>...</i>	<i>Amankapan</i>	<i>...</i>
Millî Müdafaa Vekili	Dahiliye Vekili	Hariye Vekili	Maliye Vekili	Maarif Vekili
<i>G. ...</i>	<i>...</i>	<i>...</i>	<i>...</i>	<i>...</i>
Nafia Vekili	İkt. ve Ticaret Vekili	Sih. ve İç. Muv. Vekili	Güm. ve İnş. Vekili	
<i>R. ...</i>	<i>...</i>	<i>...</i>	<i>...</i>	
Ziraat Vekili	Münakalat Vekili	Çalışma Vekili	İşletmeler Vekili	
<i>...</i>	<i>...</i>	<i>...</i>	<i>...</i>	

030 18 01 02 137 81 6

100-6

Ek 3 Türk Hava Kuvvetlerinin İlk Jet Pilotları: (soldan sağa ayakta grup) Yüzbaşı Oğuz Barut, Üsteğmen Lütfi Gündoğdu, Üsteğmen Ali Tekin ve Üsteğmen Tacettin Gökdeniz, (soldan sağa ön grup) Yüzbaşı İbrahim Tozan, Yüzbaşı Cevat Tuna, Yüzbaşı Tarık Gökeri, Yüzbaşı Necdet Horasan (Kurt vd., 2020, s. 27)



Ek 4 Türk Hava Kuvvetleri Envanterine Giren İlk Jet Savaş Uçağı F-84 (Kurt vd., 2020, s. 13)

