

MMU KAAN: “Havadaki Kurtuluş Savaşımız” - Mehmet Ali Tuğtan



2024 yılının henüz başında yaşadığımız en gurur verici gelişmelerinden biri, Türkiye'nin Milli Muharip Uçağı (MMU) KAAN'ın ilk uçuşunu 21 Şubat günü gerçekleştirmesi oldu. Bu yazıda, KAAN projesinin Türkiye için önemini inceleyeceğiz.

KAAN ve F-35

Türkiye, 5. Nesil savaş uçağı ihtiyacını karşılamak üzere 2000'li yıllarda Müşterek Taarruz Uçağı (JSF: Joint Strike Fighter) projesine yedinci uluslararası ortak

olarak katıldı ve bu projede gövde ve motor komponentleri de üreten bir üçüncü seviye üretim ortağı oldu. JSF projesinin sonucunda ortaya çıkan ve F-35 Lightning II adı verilen uçak, sadece F-16 gibi hava-hava görevlerinde daha başarılı, nispeten hafif, tek motorlu avcı uçaklarının değil, hem çift motorlu ve daha çok rollü uçakların hem de hava-yer taarruzu için tasarlanmış uçakların yerini almak üzere tasarlanıyordu. Buna ek olarak, uçağın B versiyonunun Harrier gibi kısa mesafe kalkış-dikey iniş (STOVL: Short Take-Off Vertical Landing) yapması, C versiyonunun ise F/A18 Hornet gibi uçak gemilerinde konuşlandırılması planlanıyordu. Özgün geliştirme planlarında, bu üç versiyonun üretilen parçaların %75'ini paylaşması ve böylece üretim ve bakım maliyetlerinin düşürülmesi hedefleniyordu. Bu kadar farklı görev ve gereksinimleri aynı platformla karşılama çabası, kaçınılmaz biçimde uçağın her bir görev için hedeflenen ideal performans ölçütlerine ulaşmasını güçleştiren bir durumdu. Türkiye, sadece klasik iniş-kalkış yapan A versiyonunu alacak ülkelerden biri olarak, ortaya çıkacak uçağın hava-hava görevlerinde istenen performansa sahip olmayacağından duyduğu endişe nedeniyle, Türk havacılık sanayiinin 1980'lerden itibaren geliştirdiği kabiliyetlerden de yararlanarak daha çok hava-hava görevleri odaklı kendi Milli Muharip Uçağı (MMU) KAAAN'ı geliştirmeye 2010 yılında karar verdi. Yani, KAAAN'ın geliştirilme kararı alınırken amaç, [F-35'in yerine geçmesi değil onu tamamlayacak ikinci bir platform olmasıydı.](#)

KAAAN'ın tasarımının ilk fazı, planlananın iki katı süreye yayılarak 2014 yerine ancak 2018'de tamamlanabildi. Bu süreçte Türk Havacılık ve Uzay Sanayii A.Ş. (TUSAŞ) tarafından üç farklı tipte konsept tasarımı geliştirildi. Bunlardan ikisi (FX-5 ve FX-6) tek motorlu ve daha küçük, F-35'e benzeyen tasarımlarken, tercih çift motorlu ve daha büyük, ABD'nin ilk süpersonik 5. Nesil hava üstünlük uçağı F-22'ye benzeyen FX-6 tasarımından yana kullanıldı. Tasarım çalışmaları devam ederken Türkiye, uçağın geliştirilmesi ve motor gibi yüksek teknoloji gerektiren parçalarının üretimi için değişik uluslararası ortaklıklar kurmaya çalıştı. [Milli imkanlarla motor geliştirilmesi](#) TUSAŞ Motor Sanayii A.Ş. (TEI) tarafından üstlenilirken, ilk parti uçaklara halen F-16'larda kullanılan General Electric F-110 motorlarının takılması için GE ile anlaşmaya varıldı. Blok 10 olarak adlandırılan ve 20 adet üretilmesi öngörülen bu grup, gelişmiş silah sistemleri, aviyonikleri ve düşük radar görünümüne karşın aslında tam olarak 5. Nesil olarak tanımlanmamakta, 4.5. Nesil olarak tanımlanmaktadır. Bunun sebebi, kullanılan GE F-110 motorunun ses üstünde art yanma olmadan seyir yeteneği olmaması

nedeniyle ses hızının üstündeki süratlerde büyük bir ısı izi bırakmasıdır.

2010-2018: Türkiye'nin Çalkantılı Yılları

Belirtmek gerekir ki bu dönemde Türkiye, hem iç hem de dış politikada önemli değişim ve sarsıntılardan geçti. ABD ile 2013 yılından itibaren Suriye başta olmak üzere giderek artan sayıda anlaşmazlık sonucu bozulmaya başlayan ilişkiler, 15 Temmuz darbe girişimi sonrasında önemli bir kırılmaya uğradı. Türkiye açısından, lideri ABD'de yaşayan bir örgütün başını çektiği bir darbe girişimine dair Amerikan istihbaratı tarafından Türk muhataplarına herhangi bir bilgi aktarılmamış olması; tam tersine istihbarat desteğinin Rusya'dan gelmesi soru işaretlerine yol açmıştır. ABD yönetiminin darbe girişiminin ilk saatlerindeki sessizliği ve darbe girişiminden sonraki dönemde Gülen'in iadesinin reddi başta olmak üzere ABD tarafından sergilenen ikircikli tutumun sonucu olarak Türkiye, 2016 sonrasında Rusya ile ilişkilerini geliştirerek ABD'yi dengelemeyi amaçlamıştır. Bu dönemde, modern yüksek irtifa hava savunma sistemi ihtiyacı çerçevesinde ABD'den satın almak istediği Patriot füzelerinin Türkiye'ye istenen koşullarda tedarikinin gerçekleşmemesi, Türkiye'yi tam da o sırada (2017) askeri, ekonomik ve siyasi işbirliğini stratejik düzeye taşıdığı Rusya'dan S-400 füzelerini almaya yöneltmiştir. Bu karar, ABD'nin 2020 yılı başında Türkiye'yi F-35 üretim programından çıkartmasıyla sonuçlanırken, KAAN için de bambaşka bir sürecin başlamasına vesile olmuştur.

2020-2024: Orta Boy Güç Türkiye'nin Savunma Sanayii Atılımları

Türkiye'nin hem ABD ile hem de AB ülkeleri ile ilişkileri bozulurken, mensubu olduğu NATO ittifakı içindeki konumu ve bağlılığı bizzat müttefiklerince sorgulanır hale gelmiştir. Belirtmek gerekir ki, ne müttefiklerinin Türkiye'yi NATO'dan çıkartmak gibi bir niyeti vardır, ne de Türkiye'nin NATO'dan çıkmak gibi bir niyeti. Kaldı ki, NATO dışında Türkiye'ye kapsamlı güvenlik garantileri sağlayabilecek alternatif bir oluşum da bulunmamaktadır. Ancak yaşanan tecrübeler, NATO müttefiklerinin Türkiye'yi beka sorunu addettiği konularda

yalnız bırakabileceğini de göstermektedir. Bu durum, Türkiye'nin savunma ve güvenlik alanında kendi kendine yeterliliğinin önemini belki de 1970'lerden bu yana ilk defa böylesine net biçimde ortaya koymuştur. Buna ek olarak, uluslararası sistemde giderek belirginleşen çok kutupluluk hali, Türkiye gibi orta boy güçler için yeni risk ve fırsatlar yaratmaktadır. Çok kutupluluğun ortaya çıkmasına vesile olan Amerikan hegemonik krizi, bir yandan Türkiye'nin 2. Dünya Savaşı'nın sonundan bu yana bel bağladığı temel kurumsal güvenlik garantilerinin altını oyarken, bir yandan da Türkiye gibi orta boy güçlerin manevra alanını ve girişeceği ikili işbirliklerinde elde edebileceği görece kazançları arttırmaktadır. Ancak hem risklere karşı gereğince önlem alabilmek, hem de oluşan fırsatlardan tam anlamıyla yararlanabilmek için savunma sanayii başta olmak üzere kilit yüksek teknoloji üretim alanlarında kendi kendine yeterlilik önemli bir koşul olarak öne çıkmaktadır. MMU KAAN gibi, Türkiye'nin son yıllarda birbiri ardına gerçekleştirdiği savunma sanayii atılımları, bu uluslararası konjonktürün de bir sonucudur.

“Havadaki Kurtuluş Savaşımız” KAAN

MMU KAAN, işte bu nedenlerle giderek daha da kritik bir öneme sahip, stratejik bir silah platformuna dönüşmüştür: Artık söz konusu olan, F-35'leri tamamlayıcı bir uçak değil, Türk Hava Kuvvetleri'nin 5. Nesil uçak ihtiyacını karşılayacak birinci uçaktır. Dolayısıyla, MMU KAAN'ın hızla ve ihtiyacı karşılayacak özelliklere sahip olarak geliştirilmesi gerekmektedir. Zira önümüzdeki on yılda, bölgemizdeki önde gelen hava güçleri 5. Nesil uçaklardan oluşan filolarını hizmete sokarken, Türkiye'nin görece hava gücünü koruması ancak bu şekilde mümkün olabilecektir. Üstelik bu görevin, Türkiye'nin Batı ile pek de parlak gitmeyen ilişkileri göz önüne alındığında, büyük ölçüde yerli imkanlarla başarılması gerekmektedir. Bu noktada, havacılık uzmanı ve bu alandaki gelişmeleri yakından takip eden [Tolga Özbek'in sık sık tekrarladığı gibi](#), MMU Kaan'ı “Havadaki Kurtuluş Savaşımız” olarak tanımlamak yerinde olacaktır.

Görülebilir gelecekte MMU KAAN için iki temel tehdit öngörülebilir: Birincisi, konjonktürel olarak ilişkilerin seyri çerçevesinde ABD, Avrupa, ya da Rusya gibi bir tedarikçiden 5. Nesil uçak alımının karar vericiler tarafından daha maliyet

etkin ya da politik açıdan uygun görülmesi. Bu seçenek her iki anlamda da bir aldatmacadan başka bir şey değildir. Halen Türkiye ve büyük güçler arasındaki gerilim konjonktürel değil, yapısaldır. Bu durum ancak uluslararası sistemin yapısında (tekrar çift ya da tek kutupluluğa doğru) radikal bir değişim gerçekleşirse değişebilir. Dolayısıyla verili koşullar geçerli olduğu müddetçe Türkiye'nin kurumsal güvelik garantileri ve büyük güç desteğinden ziyade kendi kendine yeterliliği (özellikle savunma sanayiinde) düstur edinmesi gerekir. Maliyetler açısından da bakıldığında, kısa vadede hazır alım daima daha ucuza geliyormuş gibi görünse de, uzun vadede kendi uçağını üretmenin getirisi çok daha fazladır. MMU KAAN için ikinci tehdit, programın karşılaşılmaması kaçınılmaz teknolojik zorluklar, beklenmeyen aksilikler, maliyet artışları ya da sabotajlar nedeniyle sarkması sonucu siyasi karar vericiler arasında ortaya çıkacak "panik alımı" sendromudur. Özellikle 2028-2030 döneminde Yunanistan'ın F-35'leri hizmete girmeye başladıktan sonra bu paniği bilerek körükleyecek kötü niyetli unsurların, kendilerini dinleyecek ve söylemlerini yayacak çok sayıda "kullanışlı aptal" bulması olasıdır. Bu tehdide karşı MMU KAAN'ın, hem iktidar hem de muhalefet tarafından günlük siyasi çekişmelerden azade bir devlet politikası olarak benimsenmesi ve desteklenmesi gereklidir. MMU KAAN, sahip olduğu kilit stratejik önem nedeniyle sadece alan uzmanlarının, askerlerin, devlet görevlilerinin ya da siyasetçilerin değil, tüm Türk halkının göz bebeği, öz evladı gibi üzerine titrediği bir platform olmalıdır.



Dr. Mehmet Ali Tuğtan, İstanbul Bilgi Üniversitesi

Dr. Öğretim Üyesi Mehmet Ali Tuğtan, 2008 yılından bu yana İstanbul Bilgi Üniversitesi Uluslararası İlişkiler Bölümü öğretim üyesidir. Doktora derecesini 2008 yılında Boğaziçi Üniversitesi Siyaset Bilimi programından almıştır. Uzmanlık alanları Türk-Amerikan İlişkileri, Güncel Dünya Politikası ve Güvenlik çalışmalarıdır.

Bu yazıya atıf için: Mehmet Ali Tuğtan, MMU KAAN: “Havadaki Kurtuluş Savaşımız”, 7 Mart 2024,
<https://www.uikpanorama.com/blog/2024/03/05/mmu-kaan>

Telif@*UIKPanorama*. Çevrimiçi olarak yayımlanan yazıların tüm telif hakları Panorama dergisine aittir. Aksi belirtilmediği sürece, yayımlanan yazılarda belirtilen görüşler yalnızca yazarına/yazarlarına aittir. UİK, Global Akademi, Panorama Yayın Kurulu ile editörleri ve diğer yazarları bağlamaz.