

F-35 Müşterek Taarruz Uçağı Projesi ve Türkiye*

Serhat GÜVENÇ**

Soğuk Savaş sonrasında ABD'nin yeni nesil savaş uçağı üretmek için yaptığı çalışmaların en önemli aşamalarından birisini Müşterek Taarruz Uçağı (MTU) ya da diğeri adıyla F-35 *Lightening II* Projesi oluşturmaktadır. Beşinci nesil olarak da adlandırılan bu yeni savaş uçağı projesi, Amerikalıların “adil dövüşmeyiz” (“we don't fight fair”) sloganında ifadesini bulan, yüksek teknolojiye dayalı hava gücü üstünlüğünü perçinlemek için gündeme getirilmiştir. Hazırlanan projede yeni nesil savaş uçağı başından itibaren hava, deniz ve deniz piyade kuvvetleri tarafından kullanılacak ortak bir platform olarak planlanmıştır. Bu kuvvetlerin halen envanterinde bulunan tüm taarruz/darbe uçaklarının yerini alması planlanan F-35'ler, konvansiyonel kabiliyetlerin yanında nükleer darbe yeteneğine de sahip olacak şekilde tasarlanmıştır. Hala filo hizmetinde bulunan F-22 *Raptor* avcı uçağıyla başlayan beşinci nesil savaş uçaklarının temel ayırt edici özellikleri; sinsilik (*stealth*) yani düşük radar kesiti, ardyakıcı (*afterburner*) devreye sokulmadan ses üstü hızlara çıkabilmesi, yakıtı daha verimli kullanabilmesi ve ağ merkezli harekâta uygunluk olarak sıralanabilir.

ABD'nin liderliğini yürüttüğü Müşterek Taarruz Uçağı Projesi'nin ortakları arasında; İngiltere, İtalya, Hollanda, Türkiye, Avustralya, Kanada, Danimarka ve Norveç bulunmaktadır. ABD'nin projedeki müttefikleri sınırlı tutmasının sebebi ise 1990'lı yıllarda gerçekleştirdiği koalisyon harekâtlarından çıkarttığı derslerdir.

* Bu yorum Doç. Dr. Serhat Güvenç'in 6 Mart 2014 tarihinde Bilge Adamlar Stratejik Araştırmalar Merkezi'nde (BİLGESAM) gerçekleştirilen “F-35 Müşterek Taarruz Uçağı Projesi ve Türkiye” konulu seminerde yaptığı konuşmadan derlenmiştir.

** Doç. Dr., Kadir Has Üniversitesi, Uluslararası İlişkiler Bölümü Öğretim Üyesi, serhatg@khas.edu.tr

Birinci Körfez Savaşı ve Balkanlar’da gerçekleştirilen hava harekâtları sırasında yaşanan tecrübeler, ABD’yi bilgi çağı savaşlarını göz önünde bulundurmaya ve ittifak ilişkileri çerçevesinde hareket etmeye yöneltmiştir. Bu kapsamda ABD, yeni nesil uçakların ağ merkezli koalisyon harekâtlarına olanak tanınmasını ve muhtemel harekâtlar sırasında kendisiyle birlikte uyumlu hareket edebilecek, gerekirse aynı karma taarruz planlamasında yer alacak ve tüm görevleri aynı verimlilikle yapabilecek müttefiklere sahip olmayı amaçlamıştır.

ABD bu nedenle F-35 projesine katılabilecek müttefikleri, gizlilik derecesine uygunluk (*security clearance*) ve koalisyonlara katılma sicilini esas alarak tespit etmiştir. Sadece NATO üyeleri, Avustralya, Japonya ve İsrail gizlilik derecesine uygunluk sağlarken, Hindistan gibi bazı olası müşterilerin gizlilik paylaşımı açısından yeterince güvenilir bulunmayışı projeye katılımına engel olmuştur. Zaten Hindistan da daha sonra uçakla ilgilenmediğini açıklamıştır. Geçmişte ABD’nin öncülük ettiği koalisyon hareketlerine katılım ve katkı düzeyi proje ortaklarının hangi ülkeler olacağını tespitinde önemli rol oynamışa benzetilmektedir. RAND Corporation’ın yayımladığı bir çalışmada yer alan istatistikî verilere göre 2003’e kadar ABD önderliğinde gerçekleştirilen hava harekâtlarına İngiltere 29, Fransa 28, Türkiye ise 23 kez iştirak etmiştir. Bu veriler Türkiye’nin, en azından 2003 yılına kadar ABD öncülüğündeki hava harekâtlarına en çok katılan üçüncü ülke olduğunu göstermektedir.

Gizlilik şartlarını haiz ve koalisyonlara katılma geçmişi tatmin edici bulunan Türkiye, F-35 projesine katılabilecek ülkeler arasına biraz gecikmeyle de olsa dâhil edilmiştir. Ancak Türkiye’yi bu programa katılmaya sevk eden saikler, projenin bir takım kurallarıyla neredeyse tamamen zıtlık içindedir. Türkiye, görev bilgisayarı erişim ve projenin yazılımına etki etme konularında ısrarını sürdürmektedir. Bu konular Türkiye açısından önem taşısa da, ABD’nin kritik teknolojileri paylaşmama niyeti projenin temel parametresi niteliğindedir. Müşterek Taarruz Uçağı hassas teknolojiler içereceği için ABD’li yetkililer, en yakın NATO müttefikleri ile dahi bu teknolojik sırları ve birikimi paylaşmamayı kararlaştırmıştır. Kritik teknolojilerin paylaşılmamasına Türkiye ve İngiltere gibi “harekât egemenliği” (*operational sovereignty*) konularında ketumlukları ile bilinen önemli müttefiklerin ciddi itirazları olmuştur. İtirazlara rağmen ABD, kritik teknolojilerin paylaşılması ve görev bilgisayarı erişim izni konularında tutumunu değiştirmemiştir. Hatta bir dönem projenin ABD dışındaki üyeleri için kritik teknolojileri içermeyen ve daha düşük yetenekli uçaklar tasarlanması gündeme gelmiştir. Fakat Pentagon bu seçeneğe karşı çıkmıştır. Düşük yetenekli bir türevin istenen faydayı sağlayamayacağı ve yüksek tehdit ortamlarında yürütülecek koalisyon hareketlerinde birlikte çalışabilirliği (*interoperability*) kısıtlayabileceği kaygısıyla bu düşünceden kısa sürede vazgeçilmiştir. Bu nedenle tüm proje ortağı ülkelerin aynı yetenekleri haiz uçaklara sahip olması kararlaştırılmış, ancak ABD dışındaki ortakların görev bilgisayarı erişimi, donanıma ve yazılıma nüfuz imkânı olabildiğince sınırlı tutulmuştur.

F-35 Projesinin Özellikleri ve Türkiye

F-35 Müşterek Taarruz Uçağı Projesi kapsamında geliştirilen uçaklar, kendine özgü bir terminolojiye sahip beşinci nesil uçaklar olarak NATO üyesi ülkelerde kullanılan savaş uçaklarının yerini alacaktır. F-35 projesi, ortak devletlerin üretim sürecine farklı düzeylerde katılımı açısından özgün bir projedir. Toplam 4 farklı katılım seviyesinin bulunduğu Müşterek Taarruz Uçağı Projesi, uçak almayı taahhüt eden ülkelere ürünlerini satıcı ülkeye ihraç etme garantisi de sunmaktadır. Böylece alıcı ülke harcadığı paranın bir bölümünü hatta bazen tamamını geri kazanabilmektedir. Ancak proje, geçmiş uygulamalardan oldukça farklı bir katılım modeli getirmiştir. Daha önce savunma sanayi ortak üretim projelerinde sıkça rastlanan direkt ya da dolaylı off-set uygulaması yerine en iyi fiyat denen, rekabete dayalı bir sanayi katılım modeli öngörülmüştür. Bu yeni ve alışılmadık model, Türkiye gibi ortakların üretimden pay beklentileri bakımından önemli zorluklar doğurmuştur. Ankara'nın daha en başından itibaren sipariş bedelinin en az % 50'si tutarında iş payı hedefi pürüzlere yol açmıştır.

Müşterek Taarruz Uçağı Projesi'nin bir diğer alışılmadık yönü "performansa dayalı lojistik" olarak adlandırılan yeni bir sistem öngörmesidir. Bu sistem alışkın olduğumuz işleymden farklı şekilde ilerlemektedir. Bilindiğı üzere geleneksel işleymde, alıcı ülkeler satın aldıkları uçakların lojistik desteğı için kendi ulusal kabiliyetlerini ve stoklarını oluşturmaktadır. Ancak yeni sistemde her şeyi üretici firma hazırlamakta, ülkeler sadece filonun göreve hazırlık oranını (yüzdesini) tespit etmekte ve lojistik destek bu yüzdeye göre üretici tarafından belirlenen maliyetle sağlanmaktadır. Göreve hazırlık için talep edilen oran yükseldikçe lojistik maliyet de artmaktadır. Bu durum ülkelerin bağımsız olarak yedek parça üretme ve stoklama özgürlüğüne de kısıtlama getirmiştir. Böylece projeye katılan müttefiklerin lojistik işleymden tamamını denetimlerinde tutma olanağı ortadan kalkmış, (ABD dışındaki) ortakların satın alınacak uçakların idamesi ve bakımındaki etkisi ciddi anlamda sınırlandırılmıştır.

Genelde ittifak ilişkileri içinde yürütülen savunma sanayi projelerinde, üyeler süreç boyunca üretilen silah sistemi veya platformla ilgili çeşitli değişiklikler talep edebilir ve bu değişikliklerin kabul görmesi durumunda projeye eklenmesini sağlayabilirler. Ancak F-35 programında proje baştan bir paket olarak sunulmuş, belirlenen standartlar dışında uçaklara bir yetenek eklenmesini isteyen ülkelerin bu yeteneğın ilavesinden kaynaklanan maliyet farkını karşılaması kararlaştırılmıştır. Bu uygulamaya ("*pay to be different*") denmektedir. Dolayısıyla standart paket haricinde bir özellik talep eden alıcı ülke, talebin yerine getirilmesinden kaynaklanan tüm maliyetleri kendisi karşılamak durumundadır. Örneğın ergonomik bir değişiklik talebinde bulunan Hollanda, pilotları daha uzun boylu ve iri cüsseli olduğu için standart ölçülerden daha büyük ve yüksek bir kokpit ve kanopi talep etmektedir. Projenin kuralları gereğı talep kabul görmüş olsa dahi, bu yenilikten kaynaklanan maliyet farkını Hollanda hükümeti karşılamak durumundadır.

Türkiye ve İngiltere, tüm pakete uygulanan kuralların dışında F-35 uçaklarını sadece ABD önderliğinde yürütülecek operasyonlarda değil, milli harekâtlarda da sınırsız bir şekilde kullanmayı istemektedir. İngiltere ve Türkiye görev bilgisayarına tam erişim, yazılıma tam nüfuz, tüm görevleri tanımlayabilme ve uçağı ulusal-uluslararası tüm hareketlerde kısıtlamasız kullanabilmeyi amaçlamaktadır. Ancak projenin lideri konumundaki ABD bu talepleri henüz onaylamamıştır. Görünür gelecekte onaylayacağına dair işaret de bulunmamaktadır.

Müşterek Taarruz Uçağı Projesi, 9 müttefik ülkeden oluşmakla birlikte, üye ülkelerin projeye katkı sağlama düzeyi farklılık göstermektedir. Üye ülkeler, çeşitli katılım seviyelerinde programa iştirak etmektedir. ABD projenin lideri konumundayken İngiltere birinci seviye, Hollanda ve İtalya ikinci seviye, Türkiye, Avustralya, Kanada, Norveç ve Danimarka üçüncü seviye, İsrail, Singapur ve Japonya ise ihraç müşterisi konumunda bulunmaktadır. Dört farklı katılım düzeyinin bulunduğu projede ülkelerin katılım düzeyleri çok önemlidir. Örneğin birinci seviye katılım düzeyine sahip olan ülke, satılan uçaklardan kar payı alma, programa katkıda bulunma ve siparişlerde öncelik gibi ayrıcalıklara sahiptir. ABD dışında en yüksek düzeydeki katılımcı olan İngiltere bu anlamda en avantajlı konumdadır.

Türkiye'nin Projeye Dâhil Olma Nedenleri

Türkiye'nin Müşterek Taarruz Uçağı Projesi'ne katılma nedenlerini siyasi, askeri ve endüstriyel olmak üzere üç başlık altında toplamak mümkündür. Siyasi nedenlerin stratejik sebepleri de içerdiği ifade edilebilir. Türkiye açısından ABD ile ilişkiler her zaman önem taşımıştır. İki ülke arasında zaman içerisinde yaşanan sıkıntılara rağmen Türkiye, ittifakın devamından yana tutum takınmış, ABD ile stratejik bir ortaklık tesis etme eğiliminde olmuştur. Dolayısıyla Türkiye'nin, gelecekte de silah tedariki ve diğer konularda ABD ile ittifaka önem vereceği değerlendirilebilir. Türkiye, uluslararası arenadaki itibarını korumak ve yükseltmek adına ABD önderliğindeki koalisyonlara katılmayı ve katkı sağlamayı istemektedir. ABD nezdinde itibarın artması ise NATO ülkeleri arasındaki hiyerarşide önem kazanma anlamına gelmektedir. Nitekim görüldüğü üzere beşinci nesil savaş uçağı projesi her NATO üyesinin talebinin olumlu karşılandığı bir sistem değildir.

Türkiye'nin projeye dâhil olmasındaki askeri nedenlere bakacak olursak; Türk Silahlı Kuvvetleri, daima mevcut olan en yüksek teknolojiye sahip olma eğilimindedir. Cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren Türkiye, gelişmiş bir ülke haline gelme, sanayi teknik altyapısına sahip olma ve çağı yakalama amacını taşımıştır. Türk Silahlı Kuvvetleri de askeri alanda ileri teknolojiye sahip olmanın Türkiye'yi "caydırıcı" kılacağını ve Türkiye'nin bölgesinde elini güçlendireceğini değerlendirmiştir. Ayrıca 1947 yılından itibaren Türk Hava Kuvvetleri'nin sadece Amerikan yapımı uçak kullanıyor olmasından dolayı sahip olduğu teknik altyapı düşünüldüğünde Türkiye'nin programa katılma isteği açıklık kazanacaktır.

Endüstriyel sebeplerin başında ise proje içerisinde bulunmak suretiyle Türkiye'nin teknolojik tecrübelerini artırma ve yeteneklerini geliştirme imkânı bulması gelmektedir. Programın üretim sürecine dâhil olan Türkiye, böylelikle F-16 projesinden elde ettiği mevcut savunma sanayi kapasitesini sürdürmeyi ve geliştirmeyi hedeflemektedir. 1970'li yıllardan itibaren "kendi uçağını kendin yap" sloganı doğrultusunda hedef belirleyen Türkiye için bu tip ortak üretim projelerinde yer almak, nihai hedefe ulaşabilmek adına önem atfedilen adımlardır. Ayrıca 2020'li yıllar için Türk Silahlı Kuvvetleri'nin gereksinim duyacağı silah ve askeri teçhizatın en az % 50'sinin yerel kaynaklardan sağlanması hedefi söz konusudur. Bu endüstriyel amaçlara sahip olan Türkiye açısından F-16 projesi önemli bir kilometre taşı olmuştur. F-35 projesi de benzer derecede önem arz etmektedir.

Türkiye'nin F-16 Projesi'nden Çıkardığı Dersler

F-16 Projesi sürecinde yer alan Türkiye; siyasi, askeri ve endüstriyel anlamda farklı deneyimler kazanmıştır. Siyasi perspektiften bakıldığı takdirde dikkate değer etkenlerden biri kuşkusuz bu tür üretim işbirliklerinin iç politikada oya tahvil edilebilmesidir. Mesela Turgut Özal dönemine denk gelen F-16 programına ilk etapta çok da sıcak bakmayan bazı siyasi çevreler, projenin kamuoyunda olumlu yankı uyandırmasını memnuniyetle karşılamışlardır. Dış politika boyutunda ise projenin uluslararası platformlarda Türkiye'nin prestijini artırdığı gözlemlenmiştir. Bu durum Türkiye'ye çokuluslu koalisyon harekâtlarına kolaylıkla uyum sağlama ve katkı yapma imkânı sağlamıştır.

Türkiye'nin F-16 programından kazandığı sanayi tecrübesi üretim sürecine katılmış olmasından kaynaklanmıştır. Türkiye, F-16 projesinde başlangıçta Belçika, Hollanda, Danimarka ve Norveç'in kurduğu konsorsiyuma katılmadığı için daha yüksek maliyetlerle ve zorluklarla karşılaşmış olmakla beraber, daha sonra projeye katılarak bir nihai montaj hattına sahip olmuştur. Türkiye böylece bir konsorsiyum içerisinde dahi muhtemelen elde edemeyeceği bir imkâna kavuşmuş, modern bir savaş uçağının tamamen nasıl birleştirilebileceği bilgi ve birikimini edinmiştir. Bu önemli bir kazanım sayılmaktadır. F-16 projesi deneyimi neticede Türkiye'nin yerli savaş uçağı projesi için önemli bir aşamaya ulaşmasını sağlamıştır. F-35 projesiyle de yerli savaş uçağı hedefine yaklaşılabilmesi değerlendirilmektedir.

Türkiye'nin F-35 Projesine Katılım Aşamaları

Türkiye ilk olarak 1996 yılında ABD ile temaslarda bulunmuş ve görüşmeler sonrasında 5 milyon dolarlık bir ön ödeme gerçekleştirmiştir. Bu sayede erken aşamalardan itibaren proje hakkında bilgi sahibi olunmuştur. İlk temaslarda, Türkiye-ABD arasındaki siyasi ilişkilerin gergin olduğu 1990'ların ortalarına denk geldiği için süreç sekteye uğramıştır. Güneydoğu'da yürütülen iç güvenlik harekâtı ve Ege'de Yunanistan ile yaşanan sorunlar nedeniyle ABD zaman zaman Türkiye'ye silah satış ve transferlerinde örtülü ve açık ambargolar uygulamıştır. Bu dönem-

de dış politikada çoğu zaman tek başına askeri güce veya askeri güç tehdidine dayalı uygulamaları Ankara'yı Washington açısından güvenilirliği kuşku bir müttefike dönüştürmüştü. Sonuçta 1996 yılında Türkiye'nin F-35 uçakları için müşteri olma potansiyeli güçlü değildi. Ancak 1999'da Kosova'ya yönelik NATO harekâtındaki siyasi ve askeri katkısı ve kısa süre sonra Helsinki'de AB adayı ilan edilmesi bu durumu değiştirmiştir. Zaten aynı yıl içinde Türkiye'nin projeye olan ilgisini tekrar resmen beyan etmesiyle projeye katılımın önü de açılmıştır. 2000 yılına gelindiğinde daha ılımlı bir zemine oturan siyasi ilişkilerin de etkisiyle dönemin ABD Savunma Bakanı William S. Cohen Türkiye'nin projeye katılımına onay verilebileceğini ima etmiştir. Ortaya çıkan bu ılımlı hava, Türkiye için Müşterek Taarruz Uçak Projesi'ne katılım bağlamında 1996 yılında ağırlığı hissedilen sınırlandırmaları ortadan kaldırmış ve iyimserliği artırmıştır. Yaşanan tüm bu gelişmeler sonrasında Türkiye, 2002 yılında projeye dâhil edilmiştir. Yaklaşık 1 milyar dolar yatırım yaparak projeye ikinci seviyeden ortak olması beklenen Türkiye, biraz da beklenmedik biçimde katılım payını 175 milyon dolar düzeyine çekerek üçüncü seviyeden katılımcı olmuştur. Ancak kısa süre sonra ABD ile Türkiye arasında 2003 yılında yaşanan 1 Mart Tezkeresi ve Çuval Krizi iki ülke arasındaki stratejik ortaklığı zedelediği gibi F-35 projesine katılımı ve sürecin akışını da olumsuz etkilemiştir.

2005 yılına gelindiğinde hem siyasi krizler hem de programda yaşanan sıkıntılar, projenin üretim aşamalarının beklenenin çok gerisinde kalmasına neden olmuştur. 2005 yılına kadar F-35 projesinin müşterisi olma potansiyeli çok yüksek olan Türkiye, aniden bazı AB ülkelerinin gerçekleştirdiği "Eurofighter" projesi ile yakından ilgilenmeye başlamıştır. Türkiye'nin 120 uçak için teklif istediği bu projede İngiltere, Almanya, İtalya, İspanya'nın ardından eşit haklara sahip 5. ortak olarak yer alabileceği beyan edilmiştir. Ancak Müşterek Taarruz Uçak Projesi ülkeleri karşısında olumsuz bir tutum takınmaktan kaçınan Eurofighter konsorsiyumu üyeleri, bu projenin F-35 projesinin alternatifi değil tamamlayıcısı olduğunu özellikle vurgulamıştır. Her iki projede de yer alan İngiltere ve İtalya örneklerine dikkat çekilmiştir. 2006-2007 yılları arasında rayına oturan ABD-Türkiye ilişkileri ve AB ile ilişkilerde yaşanan tıkanıklık Türkiye'nin nihai kararını vermesini kolaylaştırmıştır. Böylece Eurofighter projesine katılım seçeneği devre dışı kalmış ve ABD'nin de temasları sonucunda iki ülke arasında yeniden anlaşmaya varılmıştır. Bu arada ana üretici Lockheed nihayet Türkiye'nin maliyetin %50'si oranında sanayi payı beklentisini karşılamaya dönük ciddi öneriler getirmiştir. Bu kapsamda Türk Havacılık ve Uzay Sanayii A.Ş.'ye (TAI) orta gövde üretiminden iş payı verilmiştir. 2007 yılında Türkiye'nin F-35 Projesine katılımına ilişkin niyet mektubu TBMM'de onaylanmıştır.

Projede 2010 yılına gelindiğinde Türkiye'nin ilk aşamada 6 adet F-35A (gelecekte kalkma ve inme-CTOL) siparişi vermesi ve bu siparişlerin 2014'te teslimi beklenmekteydi. Ancak görev bilgisayarına erişimin kısıtlanması ve yerli mühimmat entegrasyonu konusunda ilerleme kaydedilememesi gibi bazı sorunlar süreci

olumsuz etkilemiştir. 2011 yılında uçağın üretiminde bir nebze ilerleme kaydedilince Türkiye sipariş sayısını 2 adet olarak belirlemiş ve sipariş veren üye ülkeler arasında yerini almıştır. Ancak 2013'te toplanan Savunma Sanayi İcra Komitesi, uçakların harekât isterlerini öngörülen düzeyde karşılamadığı gerekçesi ile daha önce verilen 2 uçaklık siparişin askıya alındığını açıklamıştır.

Projeyi yürütenler, üretim aşamasındaki sorunların ciddi oranda çözülmüş ve maliyetlerin görece düşürülmüş olduğunu ifade ederek Türkiye'nin 2014'te siparişini kesinleştirmesi durumunda ilk uçakların 2017'de teslim edileceğini ve pilot eğitimlerinin başlatılacağını taahhüt etmiştir. Ancak geriye doğru bir okuma yapıldığında, 2002 yılı için taahhüt edilen (öngörülen) işlerin %65'i, 2012 yılı için taahhüt edilen işlerin ise sadece %15'i tamamlanabilmiştir. Bu veriler sipariş veren ülkelerin endişelerinin devam etmesine neden olmaktadır. 100 (+16 opsiyon) adet F-35A sipariş etmeyi planlayan, ancak 2011'de verdiği 2 uçaklık siparişi askıya alan Türkiye için de aynı durum geçerlidir.

Proje'nin Türkiye'ye Sağladığı Kazanımlar

Türkiye'nin Müşterek Taarruz Uçak Projesi'ne katılımı önemli avantajlar sağlamaya devam etmektedir. Öncelikle katılımcı sayısının 9 olması, az sayıda ülkenin bu teknolojiye sahip olacağını göstermektedir. Türkiye nispeten erken bir dönemde programa dâhil olarak savunma sanayindeki mevcut teknolojik yeteneklerini geliştirme imkânına kavuşmuştur. Yakın gelecekte kendi savaş uçağını geliştirmeyi hedefleyen Türkiye, F-35 Projesi ile teknik kabiliyetlerini artırma fırsatı yakalamıştır. Proje Türkiye'nin uluslararası etkinliğini artırmış, Türkiye'yi aralarında sadece geleneksel müttefiklerinin değil Kanada ve Avustralya gibi ülkelerin de yer aldığı bir işbirliği ve sosyalleşme ağının (network) parçası haline getirmiştir. Bu durum aynı zamanda Türkiye'nin uluslararası platformlardaki itibarını yükseltmiştir.

Projenin şartlarında geçtiğimiz yıllara oranla ciddi bir iyileşme olmasına rağmen, maliyetlerin artmaya devam etmesi, Türkiye'nin sipariş miktarını olumsuz yönde etkilemiştir. Türkiye'nin 2014 yılının ilk iki ayı içerisinde siparişleri yenilemesi beklenirken yılın ilk çeyreği sona ermesine rağmen bu konuda bir gelişme olmamıştır. Obama-Erdoğan arasındaki ilişkinin 2013 Mayıs ayından itibaren gerginleşmesi ve Türkiye'nin uzun menzilli hava savunma sistemi ihalesinde Çin firmasına öncelik vermesinin programın ilerleyişini olumsuz etkilediği değerlendirilmektedir.

Sonuç

Sonuç olarak Türkiye, Müşterek Taarruz Uçak Projesi için önemli miktarda harcama ve yatırım gerçekleştirmiştir. Aynı zamanda F-16'lara sahip olan ve bu uçakların üretimine katkıda bulunan Türkiye, savunma ve uçak sanayisinde ilerleme kaydedebilmek için daha gelişmiş bir programa dâhil olmak istemektedir. Türkiye'nin

istediğı özellikleri taşıyan mevcut projelerden en makulü olarak F-35 Projesi öne çıkmaktadır. F-16 uçaklarının yıprandığı Türk Hava Kuvvetleri'nin bir dönem vurucu gücünü oluşturan F-4E *Phantom II* uçaklarının artık hizmet ömürlerinin sonuna geldiğı göz önünde bulundurulduğunda, Türkiye'nin yeni bir muharip uçağı ihtiyacı duyduğu görülmektedir. Bu nedenle bir takım çekinceler ve endişeler olmasına rağmen, Türkiye'nin F-35 Projesi içerisindeki yerini koruması şartırtıcı olmayacaktır.