

FCAS'IN ÇÖKÜŞÜ VE PROJEDE YER ALAN ÜLKELERİN ALTERNATİF SEÇENEKLERİ

ZAFER MEŞE

- ◆ FCAS'ı çöküşe sürükleyen siyasi ve endüstriyel nedenler nelerdir?
- ◆ FCAS'ın çöküşü karşısında projede yer alan ülkelerin önünde hangi alternatif seçenekler bulunmaktadır?
- ◆ FCAS'ın başarısızlığa uğraması Avrupa'nın güvenlik özerkliği üzerinde ne tür sonuçlar doğurabilir?

GİRİŞ

Avrupa savunma endüstrisinin tarihsel sürecinde nadiren görülen ölçekte bir iş birliği denemesi olarak tasarlanan Future Combat Air System (FCAS, Geleceğin Hava Muharebe Sistemi) 2017'de Fransa ile Almanya arasında atılan bir temel üzerine inşa edilmiştir. Fransa Cumhurbaşkanı Emmanuel Macron ile dönemin Almanya Şansölyesi Angela Merkel tarafından Paris'te açıklanan bu girişim, kısa sürede üçüncü ortak olarak İspanya'yı bünyesine katmış ve Avrupa'nın en büyük ortak savunma projesine dönüşmüştür.¹ Projenin merkezinde 2040'larda Fransız Hava Kuvvetlerinin Rafale'lerini ve Alman-İspanyol Eurofighter Typhoon'larını ikame edecek altıncı nesil bir savaş uçağı olan Next Generation Fighter (NGF) yer alırken Combat Cloud veri bağlantı sistemi ve Remote Carrier adlı otonom

insansız hava araçları ise bu yapının ayrılmaz parçalarını oluşturmaktadır.²

Sekiz yılı aşkın müzakere, teknik çalışma ve diplomatik girişimin ardından bu proje 2025'in sonunda fiilen çöküşün kıyısına gelmiştir. Fransız savunma devi Dassault Aviation ile Alman-İspanyol endüstriyel partneri Airbus Defence and Space arasında uzun süredir çözüme kavuşturulamayan anlaşmazlıklar; siyasi güvensizlik, çatışan endüstriyel çıkarlar ve giderek farklılaşan stratejik vizyonlarla birleşince, projenin özellikle NGF bileşeninin geleceği derin bir belirsizliğe sürüklenmiştir.³ Almanya Federal Savunma Bakanı Boris Pistorius'un Ekim 2025'te projenin sona erebileceğine ilişkin açık tehdidi ve Fransız savunma bakanının Almanya'nın savaş uçağı inşa edecek kapasiteden yoksun

1 Ulrike Franke, "The Trouble with FCAS: Why Europe's Fighter Jet Project is Not Taking off", ECFR, 1 Aralık 2025, <https://ecfr.eu/article/the-trouble-with-fcas-why-europes-fighter-jet-project-is-not-taking-off>, (Erişim tarihi: 17 Mart 2026).

2 Dominic Vogel, "Future Combat Air System: Too Big to Fail", SWP Berlin, 8 Ocak 2021, <https://www.swp-berlin.org/10.18449/2021C02>, (Erişim tarihi: 17 Mart 2026).

3 Caleb Larson, "Europe's Future Combat Air System (FCAS) 6th-Generation Fighter is Officially in Trouble", National Security Journal, 25 Eylül 2025, <https://nationalecurityjournal.org/europes-future-combat-air-system-fcas-6th-generation-fighter-is-officially-in-trouble>, (Erişim tarihi: 17 Mart 2026).

ZAFER MEŞE

Bonn Rheinische Wilhelms Üniversitesi Felsefe Fakültesi'nde siyasal bilimleri *magister artium* derecesiyle tamamlayan Meşe, Kudüs İbrani Üniversitesi'nde dil eğitimi (İbranice, Arapça) ve Ortadoğu bölgesel politikaları dersleri almıştır. Aynı zamanda Almanya-İsrail ilişkileri üzerine ders vermiştir. Akabinde Almanya Federal Meclisinde iki yasama dönemi Hristiyan Demokrat Partisi Meclis Grubu Dışişleri Çalışma Grubunda kıdemli uzman olarak dış politika, ekonomi ve güvenlik politikaları alanlarında danışmanlık yapmıştır. Ayrıca havacılık sektöründe kurumsal ilişkiler ve iş geliştirme alanlarında küresel şirketlerin bünyesinde üst düzey yönetici olarak kamu diplomasisi ve siyasi lobi çalışmalarında bulunmuştur. German Marshall Fund of the United States of America adlı düşünce kuruluşunun Fellowship programına dahil olan Meşe uzun yıllar farklı Amerikan ve Alman düşünce kuruluşlarında uluslararası ilişkiler, göç ve mülteci politikaları alanlarında çalışmalarda bulunmuştur. Neredeyse hayatının yarısını Ortadoğu, Afrika ve Balkanlarda geçiren Meşe Temmuz 2017'den itibaren SETA Berlin koordinatörlüğü görevini yürütmektedir.

olduğunu ima eden sert çıkışı, krizin diplomatik boyutunun hangi derinliklere ulaştığını yeterince ortaya koymaktadır.

Bu perspektif, FCAS'ın neden bu noktaya geldiğini hem siyasi hem de endüstriyel boyutlarıyla ele almakta; ardından ilgili ülkelerin önündeki alternatif seçenekleri ayrıntılı biçimde değerlendirmektedir. Ayrıca sürecin AB'nin stratejik özerklik hedefleri açısından doğurduğu ağır sonuçları irdelemektedir.

FCAS'IN ÇÖKÜŞÜNÜN SİYASİ VE ENDÜSTRİYEL NEDENLERİ

FCAS krizinin köklerine inildiğinde basit bir müzakere tıkanıklığının çok ötesine geçen yapısal sorunlar göze çarpmaktadır. Bu sorunlar birbiriyle iç içe geçmiş siyasi ve endüstriyel katmanlardan oluşurken her katmanın kendine özgü dinamikleri bulunmaktadır. Projenin temel çatışma eksenini Dassault ile Airbus arasındaki iş paylaşımı anlaşmazlığı oluşturmaktadır. Dassault, Rafale'in tasarım ve üretiminde biriktirdiği deneyimi öne sürerek NGF'nin baş tasarımcısı olmak ve projedeki toplam iş payının yüzde 80'ini talep etmekten vazgeçmemiştir.⁴ Bu oran, eşit ortaklık varsayımıyla masaya oturan Almanya ve İspanya için kabul edilemez bulunmuştur. Airbus ise Eurofighter programındaki eş liderlik geleneğine atıfla daha dengeli bir paylaşımında ısrar etmiştir. Anlaşmazlık yalnızca fiziksel bileşenlerle sınırlı kalmamış; fikri mülkiyet hakları, yazılım mimarisinin sahipliği ve gelecekteki ihracat pazarlarına erişim gibi stratejik meseleler de tartışmanın merkezine oturmuştur.⁵

Fransız endüstrisinin bu direnci, salt kurumsal çıkar hesabını aşan, gerçek ekonomik temellere oturmaktadır. Dassault'nun 2018'den bu yana geçirdiği dönüşüm çarpıcıdır. O dönemde Rafale'in yalnızca tek ihracat müşterisi varken bugün Hindistan, Mısır,

Katar, Yunanistan ve Birleşik Arap Emirlikleri (BAE) ile sözleşmeler imzalanmış, sipariş defteri 300'ü aşkın uçakla dolmuştur.⁶ Bu tabloda Dassault, Rafale F5 standardının geliştirilmesinde hız kesmeden çalışırken bir yandan da yeni bir insansız muharebe uçağı olan nEUROn'u olgunlaştırmaktadır. Bu stratejik konumlanma, FCAS'ın sunduğu fırsatlar ile dayattığı maliyetler arasındaki dengeyi köklü biçimde değiştirirken Dassault liderliğini uzlaşmaya daha kapalı bir noktaya taşımıştır.⁷

Siyasi boyuta gelindiğinde ise her iki taraftaki iç gelişmeler FCAS projesini ağır biçimde sarsmaktadır. Fransa'da 2024-2025 döneminde yaşanan hükümet krizleri ve parlamenter tıkanmalar, uzun vadeli politika taahhütlerini fiilen sürdürülemez kılmıştır.⁸ Almanya cephesinde ise Şubat 2025 seçimleri ve ardından kurulan yeni koalisyon hükümeti, savunma harcamalarının yeniden önceliklendirilmesini kaçınılmaz hale getirmiştir. Rusya'nın Ukrayna'yı işgalinin tetiklediği *Zeitenwende* dönüşümünün etkisiyle Alman siyasi karar alıcıları, sembolik Avrupa iş birliği projeleri yerine kısa vadede sahaya intikal edebilecek somut askeri kapasitelere yönelmeye başlamıştır.⁹ Bu zihniyet dönüşümü 2040 sonrasını hedefleyen FCAS gibi programlarla kaçınılmaz bir gerilim üretmektedir. Fransız tarafının ise Almanya ve İspanya'nın eşit ortaklık taleplerini reddederek tasarım otoritesinin bütünüyle Dassault'ta toplama yönündeki tutumundan geri adım atmadığı görülmektedir. Bu ısrar, Fransa'nın Avrupa savunma iş birliğine yaklaşımındaki köklü bir gerilimi gün yüzüne çıkarmaktadır. Paris, stratejik özerkliği savunurken eşit bir ortak olmaktan değil lider konumunda kalmaktan yanadır. NGF'nin Fransa'nın nükleer caydırıcılık doktrini açısından kritik bir araç olduğu da hesaba katıldığında, uçak tasarımı üzerin-

4 David Oliver, "European FCAS in Crisis – Germany and Spain Seek Alternatives", Armada International, 15 Ekim 2025, <https://www.armadainternational.com/2025/10/european-fcas-in-crisis-germany-and-spain-seek-alternatives-foc>, (Erişim tarihi: 17 Mart 2026).

5 "Future Combat Air System (FCAS) - France + Germany + Spain -", Global Security, <https://www.globalsecurity.org/military/world/europe/fcas.htm>, (Erişim tarihi: 17 Mart 2026).

6 Bill Sweetman, "SCAF: Dead on Arrival?", Royal Aeronautical Society, 5 Ağustos 2025, <https://www.aerosociety.com/news/scaf-dead-on-arrival>, (Erişim tarihi: 17 Mart 2026).

7 Sweetman, "SCAF: Dead on Arrival?"

8 "Future Combat Air System (FCAS) –France + Germany + Spain -", (Fransa'daki siyasi istikrarsızlık bölümü).

9 Franke, "The Trouble with FCAS: Why Europe's Fighter Jet Project is Not Taking off", (Almanya'nın *Zeitenwende* dönüşümüne ilişkin bölüm).

deki kontrolü başka ellerle paylaşmak Fransız kararacılar için hiçbir zaman seçenek olmamıştır.¹⁰

Tüm bu etkenler birbirini besleyerek derinleşmiş ve Münih Güvenlik Konferansı'nda endüstri çevrelerinden gelen açıklamalar NGF müzakerelerinin artık fiilen çökmüş sayılabileceğini doğrulamıştır.¹¹ Projenin gidişatına ilişkin şimdiye kadar dile getirilen en ikna edici senaryo ise Fransa'nın bağımsız bir muharebe uçağı geliştirirken Almanya ve İspanya'nın karma bir çözüm arayışına yöneleceği iki ayrı platform yaklaşımıdır. Ancak böyle bir kopuş ortak Combat Cloud çatısının sürdürülebilirliğini de sorgulatmaktadır.

KÜRESEL BAĞLAMDA ALTERNATİF PROGRAMLAR

FCAS'ın yaşadığı kriz, eski ortakları için stratejik alternatifleri ciddiye alma zorunluluğunu doğurmuştur. Bu alternatifler arasında en belirgin olanı İngiltere, İtalya ve Japonya'nın ortak olduğu Global Combat Air Programme'dır (GCAP). 2022'de İngiltere'nin Tempest projesi ile Japonya'nın F-X programının birleştirilmesiyle kurulan GCAP, 2035'i hizmete giriş hedefi olarak belirlemiştir.¹² Programın endüstriyel yapısı Edgewing ortak girişimi çatısı altında BAE Systems, Leonardo ve Mitsubishi Heavy Industries etrafında şekillenmiş; 2023 sonu itibarıyla GCAP International Government Organisation (GIGO) adlı resmi yönetim organı İngiltere'de kurulmuştur.¹³ 9 binden fazla personel ve bini aşkın tedarikçisiyle program, FCAS'a kıyasla çok daha sağlam bir endüstriyel zemine oturmuş görünmektedir.

10 Vogel, "Future Combat Air System: Too Big to Fail", (Fransız nükleer caydırıcılık kapasitesi bölümü).

11 Tim Martin, "FCAS May Survive, But Next-Gen Fighter Negotiations All But Dead: Industry Source", Breaking Defense, 13 Şubat 2026, <https://breakingdefense.com/2026/02/fcas-may-survive-but-next-gen-fighter-negotiations-all-but-dead-industry-source>, (Erişim tarihi: 17 Mart 2026).

12 Jérôme Brahy, "Germany Considers Joining Edgewing's GCAP Fighter Jet Program as FCAS Tensions Grow", Army Recognition Group, 5 Aralık 2025, <https://www.armyrecognition.com/news/aerospace-news/2025/germany-considers-joining-edgewings-gcap-fighter-program-as-fcas-tensions-grow>, (Erişim tarihi: 17 Mart 2026).

13 Brahy, "Germany Considers Joining Edgewing's GCAP Fighter Jet Program as FCAS Tensions Grow".

GCAP yalnızca Avrupalı ülkeler için değil Avusturya, Suudi Arabistan ve Kanada gibi ABD dışı aktörler açısından da giderek güçlenen bir çekim merkezi haline gelmektedir.¹⁴ İtalya Savunma Bakanı Guido Crosetto'nun Aralık 2025'teki açıklamasında Almanya'nın "gelecekte bu projeye katılabileceğini" belirtmesi programın genişlemeye açık olduğuna işaret etmiştir. Almanya Şansölyesi Friedrich Merz de Ocak 2026'da İtalya Başbakanı Giorgia Meloni ile bu konuyu bizzat ele almıştır.¹⁵ Program, yeni üyelerin nasıl dahil edileceğine dair henüz oturmuş bir çerçeveden yoksundur. Bu boşluk Almanya için eş zamanlı hem bir kapı hem de bir engel niteliği taşımaktadır.

Bir diğer yol ise ulusal ya da dar kapsamlı ortaklık çözümlerine yönelmektedir. Bu seçenekler arasında en somut görüneni ise Fransa'nın Dassault öncülüğünde bağımsız bir Rafale F6 geliştirme rotasıdır. Şirketin CEO'su Eric Trappier bu olasılığı "Plan B" olarak defalarca kamuoyuna taşımıştır.¹⁶ İspanya için ise farklı bir yönelim söz konusudur. Madrid'in Ankara ile savunma ilişkilerini güçlendirdiği, hatta beşinci nesil Türk uçağı TAI KAAN ile ilgilendiği bildirilmektedir.¹⁷ Almanya ve İspanya'nın yanı sıra Saab aracılığıyla İsveç'in de dahil olduğu daha sınırlı bir Avrupalı konsorsiyum oluşturulması da akademik çevrelerde ele alınan seçenekler arasında yer alsa da bu tür bir yapının gerçek anlamda altıncı nesil bir uçak geliştirme kapasitesi tartışmalıdır.¹⁸

14 "Italy Open to Germany Join GCAP Sixth-Generation Fighter Jet Project", Global Defense Corp, 3 Ocak 2026, <https://www.globaldefensecorp.com/2026/01/03/italy-open-to-germany-join-gcap-sixth-generation-fighter-jet-project>, (Erişim tarihi: 17 Mart 2026).

15 Georgia Gilholy, "RIP, FCAS? Germany could Join GCAP 6th-Generation Stealth Fighter Program", 1945, 20 Şubat 2026, <https://www.19fortyfive.com/2026/02/rip-fcas-germany-could-join-gcap-6th-generation-stealth-fighter-program>, (Erişim tarihi: 17 Mart 2026).

16 Clement Charpentreau, "Will Germany Leave the FCAS to Join the British GCAP?", AeroTime, 2 Kasım 2023, <https://www.aerotime.aero/articles/will-germany-leave-the-fcas-program-to-join-the-british-gcap-tempest>, (Erişim tarihi: 17 Mart 2026).

17 Oliver, "European FCAS in Crisis – Germany and Spain Seek Alternatives", (İspanya'nın TAI Kaan ilgisi bölümü).

18 Germán Alejandro Romero, "As Tensions with France Grow, Italy Plans to Bring Germany into the Development of the New Sixth-Generation GCAP Fighter", Zona Militar, 5 Aralık 2025, <https://www.zona-militar.com/en/2025/12/05/as-tensions-with-france-grow-italy-plans-to-bring-germany-into-the-development-of-the-new-sixth-generation-gcap-fighter>, (Erişim tarihi: 17 Mart 2026).

ABD menşeli seçenekler söz konusu olduğunda ise Almanya'nın F-35 siparişine 15 uçak daha eklemeyi değerlendirdiğine dair haberler dikkat çekmektedir. Stratejik özerklik perspektifinden bunun anlamlı bir adım olmadığı açık olmakla birlikte kısa vadeli kapasite boşluğunu kapatmada işlevsel bir çözüm sunabileceği değerlendirilmektedir.¹⁹ ABD'nin NGAD ve F/A-XX programları ise ihracat için tasarlanmamış iç geliştirme projeleri olmayı sürdürmektedir. Öte yandan Hindistan'ın AMCA programı ve Güney Kore'nin KF-21'i teknik açıdan ilgi çekici seçenekler olsa da gerekli siyasi ve teknoloji transfer çerçeveleri henüz mevcut değildir.

ALTERNATİF PROGRAMLARA KATILIMIN GÜÇLÜKLERİ

Alternatiflerin neden bu denli zorlu bir yol sunduğu, salt siyasi irade meselesiyle açıklanamaz. Ekonomik, teknolojik ve stratejik dinamiklerin her biri bu seçenekleri kendi başına güçleştirmektedir. Ölçek ekonomisi açısından bakıldığında altıncı nesil bir muharebe uçağının geliştirme maliyeti tek bir ülkenin rahatlıkla omuzlayabileceği sınırları çoktan aşmaktadır. FCAS'ın toplam maliyetinin yaklaşık 100 milyar avro olduğu tahmin edilmektedir.²⁰ Bu rakam Almanya'nın tek başına taşıyamayacağı bir ağırlık olmasa da ulusal üretim tabanını korumak için gereken iş paylaşımı talebi bunu anlamsız kılacaktır. GCAP gibi kurulu bir konsorsiyuma katılmak ekonomik açıdan çekici görünse de önemli siyasi bedelleri beraberinde getirmektedir. Mevcut ortaklar eşit pay almak amacıyla işin büyük bölümünü çoktan paylaşmış; temel sözleşmeler imzalanmış, Edgwing ortak girişimi kurulmuş ve teknoloji yol haritaları belirlenmiştir. Almanya'nın talep edebileceği endüstriyel pay bu süreçte dramatik biçimde daralmıştır.²¹

19 Derek Bisaccio, "New Year Bringing Big Changes to FCAS Fighter Program", Defense and Security Monitor, 18 Aralık 2025, <https://dsm.forecastinternational.com/2025/12/18/new-year-bringing-big-changes-to-fcas-fighter-program>, (Erişim tarihi: 17 Mart 2026).

20 Franke, "The Trouble with FCAS: Why Europe's Fighter Jet Project is Not Taking off", (100 milyar avro maliyet tahmini).

21 Bisaccio, "New Year Bringing Big Changes to FCAS Fighter Program".

"Geç katılımcı dezavantajı" olarak adlandırılabilir bu olgu tarihsel konsorsiyum örneklerinin neredeyse tamamında gözlenmektedir. GCAP'ın kurucu ortakları olan İngiltere, İtalya ve Japonya; uçuş kontrol yazılımı, radar sistemleri, motor ve gizlilik teknolojileri gibi kritik alanlarda güçlü endüstriyel konumlarını çoktan pekiştirmiştir. Bu çerçevede Almanya'nın sağlayacağı mali katkı ne denli değerli olursa olsun bu olgunlaşmış teknoloji ekosisteminin dışında kalan bir ülkeye yapıcı bir geliştirme rolü biçmek güçtür.²² Nitekim analistler de bunu açıkça ortaya koymaktadır. Mevcut GCAP ortakları Almanya'nın uçağı satın almasına kapıyı aralık tutarken onu geliştirme sürecine dahil edilmesi konusunda ise belirgin biçimde daha ketum davranmaktadır.²³

Egemenlik ve teknoloji transferi meseleleri de bir o kadar ciddi bir engel oluşturmaktadır. GCAP'ın üç kurucu ortağı fikri mülkiyet haklarını titizlikle koruyan katı düzenlemeler benimsemiştir. Japonya'nın savunma ihracatına ilişkin mevzuatı ise yalnızca belirli koşulları karşılayan ülkelere teknoloji transferine kapı aralamaktadır. Aktif bir silahlı çatışma içinde bulunmamak ve ikili savunma iş birliği anlaşmasına taraf olmak bu koşulların başında gelmektedir.²⁴ Bu tablo ise Almanya'nın GCAP'ın iç işleyişine tam olarak vakıf olmaksızın konsorsiyuma adım atacağı anlamına gelecektir. Üstelik Berlin yönetimi FCAS kapsamında Phase 1B aşamasına kadar tahminen 3,2 milyar avroya ulaşan teknoloji yatırımlarından da vazgeçmek zorunda kalacaktır. Bu durum ise siyasi açıdan kolaylıkla telafi edilebilecek veya sindirilebilecek bir kayıp olarak değerlendirilmeyecektir.²⁵

İspanya ve Fransa da birbirinden oldukça farklı kısıtlamalarla karşı karşıyadır. İspanya hem ABD'li hem de Avrupalı savunma ortaklarına bağımlılığını sürdüren görece küçük ve bütünleşik olmayan bir ha-

22 "Italy Open to Germany Join GCAP Sixth-Generation Fighter Jet Project".

23 Bisaccio, "New Year Bringing Big Changes to FCAS Fighter Program".

24 Brahy, "Germany Considers Joining Edgwing's GCAP Fighter Jet Program as FCAS Tensions Grow", (Japonya'nın ihracat düzenlemeleri bölümü).

25 "Future Combat Air System (FCAS) –France + Germany + Spain–", (Phase 1B sözleşme değeri bölümü).

vacılık-savunma sanayiine sahiptir. Fransa ise Dassault liderliğindeki ekosistemiyle üç ülke arasında muhtemelen en geniş hareket alanına sahip olanıdır. Ancak Fransa'nın bağımsız bir yola girmesi de bedelsiz değildir. Böyle bir adım ittifak ilişkileri açısından kritik olan endüstriyel entegrasyonun çözülmesi ve projenin en başından beri dayandığı ölçek ekonomisinin elden gitmesi anlamına gelecektir.²⁶

Yapısal engellerden biri de zamandır. Almanya'nın mevcut Eurofighter Typhoon savaş uçaklarının 2030'ların ortasına doğru ciddi kapasite açıkları oluşturmaya başlaması beklenmektedir. GCAP'ın 2035 hizmete giriş hedefi bile Almanya'nın katılım müzakerelerini tamamlaması, teknoloji transferi anlaşmalarını imzalaması ve iş paylaşımı düzenlemelerini oturtması için yeterli olmayabilir. Bu tablo Almanya'yı zor bir tercihle baş başa bırakmaktadır: ya kısa vadeli kapasite açığını gidermek için ilave F-35 tedarikine yönelmek ya da uzun vadeli müzakereler sürerken karmaşık döngüsel tedarik senaryolarıyla idare etmek.²⁷

FCAS'IN AB'İNİN GÜVENLİK ÖZERKLİĞİNE ETKİLERİ

FCAS'ın çöküşü ya da köklü biçimde yeniden yapılandırılması, Avrupa'nın stratejik özerklik hedefleri açısından ağır sonuçlar doğurmaktadır. Burada söz konusu olan yalnızca bir savunma projesinin akıbeti olmayıp Avrupa'nın kendi güvenliğini gerçek anlamda yönetip yönetemeyeceğine ilişkin temel sorularla yüzleşmek zorunda kalmasıdır. Teknolojik bağımlılık açısından değerlendirildiğinde FCAS'ın başarısız olması Avrupa ülkelerini önümüzdeki on yıllarda giderek daha fazla ABD menşeli sistemlere mahkum kılacak;

ayrıca Avrupa'nın beşinci nesil savaş uçağı geliştirmede deneyim yoksunluğu hususundaki bilinen zaafını da derinleştirecektir.²⁸ Egemenlik perspektifinden bakıldığında F-35'e kıyasla GCAP daha savunulabilir bir alternatif olmakla birlikte Japonya'nın programdaki belirleyici konumu nedeniyle bu platform tam anlamıyla bir "Avrupa programı" sayılamaz. Ayrıca Brexit sonrası İngiltere'nin AB ile ilişkilerindeki dinamikler de göz önüne alındığında GCAP'ın AB'nin stratejik özerklik gündemine ne ölçüde katkı sunacağı kendi başına tartışmalı bir meseledir.²⁹

Bu gelişmeler AB'nin 800 milyar avroyu aşan savunma harcamalarını öngören kapsamlı yatırım programıyla tam da bu kritik dönemde çakışmaktadır.³⁰ AB bir yandan savunma endüstrisini güçlendirmeye çalışırken öte yandan bu endüstrinin olgunlaşma sürecinde sergilediği kırılma noktaları izlemek durumunda. FCAS'ın başarısızlığı, AB'nin savunma iş birliğine yönelik büyük ölçekli mali desteğinin somut sonuç üretip üretmeyeceği konusundaki meşru şüpheleri beslemektedir. Zira Avrupalı güçler arasındaki anlaşmazlıkların üstesinden gelmesi salt finansman meselesi olmayıp çatışan ulusal çıkarların nasıl uzlaştırılacağına dair yapısal bir sorundur.³¹

FCAS krizinin Fransız-Alman ilişkileri üzerindeki derin tahribatı da göz ardı edilemez. Zira bu ilişki Avrupa entegrasyonunun tarihsel motoru olmuştur. İki ülkenin bir diğer ortak savunma projesi olan Main Ground Combat System (MGCS) sürünce kalmıştır. FCAS'ın da aynı kaderi paylaşması halinde Fransız-Alman ittifakının savunma sanayii iş birliğindeki güvenilirliği ciddi biçimde sorgulanacaktır.³² Analistler, Almanya'nın GCAP'a yönelmesinin

26 Andrea Carli, "The Super Fighter Case: Germany May Abandon France and Spain to Join the Gcap", *Il Sole 24 ORE Italy*, 9 Şubat 2026, <https://en.ilsole24ore.com/art/super-political-hunt-the-france-germany-and-spain-programme-has-foundered-here-are-possible-scenarios-A1k9QikB>, (Erişim tarihi: 17 Mart 2026).

27 Gabriel Honrada, "Europe's Sixth-Generation Fighter Ambitions in a Fatal Tailspin", *Asia Times*, 2 Şubat 2026, <https://asiatimes.com/2026/02/europes-sixth-generation-fighter-ambitions-in-a-fatal-tailspin>, (Erişim tarihi: 17 Mart 2026).

28 Andrew Latham, "FCAS is Now Falling Apart", *National Security Journal*, 23 Aralık 2025, <https://nationalecurityjournal.org/fcas-is-now-falling-apart>, (Erişim tarihi: 17 Mart 2026).

29 "Italy Opens GCAP Fighter Programme to Germany", *Wanted in Rome*, 5 Şubat 2026, <https://www.wantedinrome.com/news/italy-opens-gcap-fighter-programme-to-germany.html>, (Erişim tarihi: 17 Mart 2026).

30 Franke, "The Trouble with FCAS", (AB'nin 800 milyar avro savunma yatırımı planı).

31 Franke, "The Trouble with FCAS".

32 Charpentreau, "Will Germany Leave the FCAS to Join the British GCAP?", (MGCS referansı).

AB'nin savunma yönetim mimarisinde derin bir kırılmaya yol açacağını öngörmektedir. Bu olası kırılma Fransa'nın AB savunma girişimlerindeki siyasi liderliğini doğrudan zedelemekle birlikte Paris'in "Avrupacı" söylemi ile ulusal endüstriyel çıkarları arasındaki köklü gerilimi de göz önüne serecektir.³³

Hava hakimiyeti perspektifinden bakıldığında ise Ukrayna'daki çatışmanın deneyimi ve değişen tehdit ortamı, kapasite boşluklarını değerlendirirken en az 15-20 yıllık bir ufku zorunlu kılmaktadır. GCAP, 2035'i hedeflerken olası bir çöküşün ardından FCAS'ın aynı tarihe yetişmesi 2045'i hatta daha ötesini göstermektedir. Bu süre boyunca NATO üyesi Avrupa ülkeleri giderek artan ölçüde F-35'e yaslanmak mecburiyetinde kalacaktır. Bu platform yetenekli bir sistem olsa da yazılım güncellemeleri ve teknik bilginin denetimi konusunda Avrupa başkentlerini tam anlamıyla Washington'a bağımlı bırakmakta ve bu da savaş alanı hayatta kalabilirliği stratejisi açısından kritik bir zafiyet oluşturmaktadır.³⁴

Altıncı nesil savaş uçaklarının yapay zeka entegrasyonu ve mühimmat kontrolündeki artan ağırlığı, teçhizat bağımlılığını çok daha hassas siyasi bir soruna dönüştürmektedir. Kendi sistemlerini geliştiren Avrupa ülkeleri aynı zamanda operasyonel kavramları, operasyonel çevreleri ve ittifak kısıtlılıklarını doğrudan şekillendirecek insan-makine etkileşimi normlarını da tanımlayacaktır. Bu parametreler üzerindeki kontrolden vazgeçmek ise kalıcı bir stratejik bağımlılığı kabul etmek anlamına gelecektir.³⁵

33 Carli, "The Super Fighter Case".

34 Latham, "FCAS is Now Falling Apart".

35 Honrada, "Europe's Sixth-Generation Fighter Ambitions in a Fatal Tailspin".

SONUÇ

FCAS, Avrupa savunma iş birliğinin kronik başarısızlık dinamiklerinin somut bir yansıması olarak tarihe geçecektir. Projenin asıl çıkılmazı ulusal endüstri ile ittifak taahhütleri arasındaki gerilim olmayıp birbiriyle rekabet eden ulus ötesi sanayicileri ve egemenlikçi hükümetleri aynı çatı altında tutacak bir yönetim çerçevesinin kurulamamasıdır. Dassault ile Airbus arasındaki anlaşmazlık gerçek bir teknoloji kontrolü çatışmasını barındırmaktadır. Bununla birlikte meselenin özünde Fransız ve Alman sanayilerinin kendi askeri havacılık sektörlerinde gelecekteki konumlarına ilişkin köklü biçimde farklılaşan vizyonlar yatmaktadır.³⁶

Öngörülebilir bir gelecekte mevcut ortakların hiçbiri için tam anlamıyla tatmin edici bir alternatif bulunmamaktadır. GCAP, egemenlik açısından F-35'e kıyasla daha savunulabilir bir yol sunmakla birlikte geç katılan üyeler tarihsel olarak sınırlı endüstriyel getiriyle yetinmek zorunda kalmaktadır. Bağımsız ulusal programlar ise Fransa hariç –ki bu da tartışmalıdır– gerekli yetenekleri üretecek ölçekten ve teknik birikimden yoksundur. F-35 alımlarını genişletmek ise sürdürülebilir bir strateji olmayıp özerklikten vazgeçildiğinin sessiz bir kabulüdür. AB'nin gerçek kaybı yalnızca bir savaş uçağı programıyla ölçülemez. Zira kaybedilen şey, güvenlik özerkliğini kritik bir altyapı üzerinde yeniden inşa etme fırsatıdır. Bu fırsat, güçlü siyasi irade ve çetin müzakereler sonucunda, zorlu koşullar altında elde edilmiştir. FCAS'ın bugünden tartışmalı ve belirsiz olan mirası, gelecekteki ortak Avrupa girişimleri için öğretici bir ders sunmaktadır. Fakat bu, pek az avuntu sağlayan bir derstir.³⁷

36 Martin, "FCAS May Survive, But Next-Gen Fighter Negotiations All But Dead: Industry Source".

37 Franke, "The Trouble with FCAS".

