

A400M ASKERİ NAKLİYE UÇAĞI: TÜRKİYE 10 ADET ALIYOR

Türkiye için üretilen A400M askeri nakliye uçaklarından biri, 9 Mayıs 2015'te İspanya'da Sevilla kentinde düştü. Uçağın adındaki; "A" Airbus'ı, "400" sivil amaçlı Airbuslar'dan farklı olduğunu ve "M" military (askeri) olduğunu simgeler. A400M'ler; Almanya, Belçika, Fransa, İngiltere, İspanya, İtalya, Lüksemburg ve Türkiye'nin ortak olduğu projenin ürünüdür. Türkiye, projeye 1988'de ortak oldu ve TUSAŞ uçağın bazı bölümlerini Ankara'da üretiyor. TUSAŞ'ın yapısal bölümlerdeki payı %7,2 ve sistemlerdeki payı %1,3'tür. TUSAŞ; uçakların ön orta gövde, arka gövde üst bölümü, paraşütçü kapıları, acil çıkış kapısı, arka üst kaçış kapağı, kuyruk konisi, kanatçık (aileron), sürat frenleri, aydınlatma sistemi ve gövde kablo donanımını üretmektedir. TEI ise uçağın motorlarının; ön yapısal destek modülü, egzoz modülü, pervane dışı kutusu destek çubuklarının üretimini Eskşehir'de yapıyor. TEI'nin iş payı %2,5 civarındadır. Türkiye bu uçaklardan 10 adet satın alıyor. İlk A400M uçağı 2013'te Fransa'ya verildi. Türkiye'nin ilk A400M uçağı, 12 Mayıs 2014'te teslim alındı.



A400M askeri nakliye uçağı

A400M'in maliyeti artarken üretimi de gecikti

ABD, İngiliz, Alman ve Fransız firmaları 1982'de Geleceğin Uluslararası Askeri Nakliye Uçağı'nı (FIMA) üretmek üzere anlaşmıştı. Hedefleri; C-130 Hercules ve Transall C-160 adlı askeri nakliye uçaklarının yerini alacak uçağı geliştirmektir. Ancak ülkelerin savunma politikalarının uyumsuzluğu nedeniyle proje ilerleyemedi. ABD'nin Lockheed firması ayrılıp Hercules nakliye uçağını modernize etmeyi tercih etti. Gruba İtalyan ve İspanyol uçak firmaları katıldı ancak İtalya daha sonra ayrıldı. Türkiye, Belçika ve Lüksemburg projeye katılıp bu uçaklardan almaya karar verdi. A400M'in fizibilitesi 1995'te tamamlandı. Uçağın özellikleri katılımcı ülkelerin hava kuvvetlerinin ortaklaşa oluşturduğu kriterlere göre belirlendi. Türkiye, 2000'de 26 uçak alma niyetini açıkladı ancak sonra 10'a indirdi. İlk uçaklar 2009'da teslim edilecekti ancak üretici firma EADS (Avrupa Havacılık Savunma ve Uzay Şirketi) sorunlar nedeniyle ilk

teslimatı 2012’de yapacağını açıkladı. Bir Alman gazetesi, uçağın hesaplanandan 12 ton daha ağır olduğunu ve gerekli yükü taşıyamayacağını öne sürdü. Bazı ülkeler gecikme ve maliyet artışı nedeniyle projeden çekilmeyi tartışmaya başladı. İlk uçuş testi 2010’da yapıldı ve Airbus şirketi, ortak ülkelerce projeye en az 5 milyar euro ek kaynak aktarılmazsa uçağın üretilmeyeceğini açıkladı. Türkiye ve diğer ortaklar 1,5 milyar euroluk ek desteği ortaklık yüzdeleri oranında vermeyi kabul etti. Ülkeler maliyet artışı nedeniyle alacakları uçak sayılarını azalttı. Türkiye, 10 uçağa 1,3 milyar dolar ödeyecek ve son uçağı 2018’de alacak. A400M; 37 ton yük taşıyor, hızı 780 kilometre/saat, azami irtifası 11.300 metre, 4 adet TP400-D6 turboprop motora sahip ve 37 ton yükü menzili 3.300 kilometredir. Uçak; 116 asker, 66 sedye, 25 sağlık personeli taşır ve toprak pistlere inip kalkabilir. Teslimat başladıktan sonra, bir A400M’in 2015’te düşmesi dikkatleri bu uçağı yöneltti.

Prof. Dr. Ural Akbulut
ODTÜ Kimya Bölümü