

Bir Otomotiv Şirketinin Savunma Sanayiinin Asli Oyuncusuna Dönüşümü: BMC'nin Yerleştirme Örneği

The Transformation of an Automotive Company into a Key Player in the Defense Industry: A Case Study on BMC's Localization Efforts

Şefik MEMİŞ*

Murat
YALÇINTAŞ**

* Doç. Dr., İstanbul Ticaret
Üniversitesi, İşletme Fakültesi,
İktisat Bölümü, İstanbul, Türkiye
e-posta: sefikmemis@yahoo.com
ORCID: 0000-0002-6926-2215

** Prof. Dr., İstanbul Ticaret
Üniversitesi, İşletme Fakültesi,
İngilizce İşletme Bölümü, İstanbul,
Türkiye e-posta: myalcintas@
ticaret.edu.tr ORCID: 0000-0002-
7993-7853

Öz

Bu çalışma, 1964 yılında kurulan BMC'nin (British Motor Corporation) bir otomotiv fabrikasından Türkiye'nin stratejik savunma sanayii üssüne dönüşüm sürecini ve bu süreçteki "yerleştirme" misyonunu incelemeyi amaçlamaktadır. Yöntem olarak kurumun tarihsel gelişiminin temel alındığı makale; kritik dönüm noktaları üzerinden kronolojik bir perspektifle oluşturulmuştur. Araştırmanın kapsamı; fabrikanın tesisinden itibaren İngiliz ve İsveç teknolojilerinin transferiyle başlayan süreci, ticari araçlardaki yerlilik başarılarını, savunma sanayiine geçiş kararlılığını, mayına dayanıklı "Kirpi" gibi askeri araçların üretimini ve uluslararası ambargolara rağmen Altay tankı ile milli güç grubu ve motor projelerinin hayata geçirilmesini ele almaktadır. Araştırma, montaj sanayiinden yerli üretime geçiş zemininde, savunma sanayiinin yerli bir kimlikle şekillenmesini incelemektedir. Nitel araştırma tekniklerinden faydalanılarak çok boyutlu bir veri seti kullanılabilecek makale; BMC Kurumsal Arşivi, dönem gazeteleri ve stratejik literatür taramasıyla inşa edilmiştir. Bu veriler, fabrikanın kuruluş ve gelişim aşamalarına tanıklık etmiş ilk dönem çalışanlarıyla gerçekleştirilen sözlü tarih mülakatları ile derinleştirilmiştir. Elde edilen bulgular; teknik, idari ve ekonomik göstergeler ışığında tümevarım yöntemiyle değerlendirilmiştir. Sonuç olarak 1993'te BTR-60'ın revizyonuyla başlayan, 2008'de "Yürüyen Kale" Kirpi ve Fırtına obüsleri ile devam eden ve Altay tankı ile zirveye ulaşan yerli-millî askeri araç üretimiyle BMC, Türk savunma sanayiinde güçlü bir eksen değişikliğini başlatmıştır.

Anahtar Kelimeler: BMC, Savunma sanayii, Altay Tankı, Kirpi, Yerli Üretim, Yerleştirme

Abstract

This study aims to examine the transformation process of BMC (British Motor Corporation), founded in 1964, from an automotive factory into a strategic defense industry hub of Türkiye, alongside its mission of "localization." Adopting a methodological framework based on the institution's historical evolution, this article is structured chronologically to highlight critical turning points. The scope of the research covers the period beginning with the transfer of British and Swedish technologies since the plant's establishment, the achievements in local content within commercial vehicles, the decisive shift toward the defense industry, and the production of mine-resistant vehicles such as the "Kirpi." Furthermore, it addresses the implementation of the Altay tank and national power pack (engine) projects despite international embargoes. The research analyzes the formation of a national identity within the defense industry against the backdrop of transitioning from an assembly-based industry to indigenous production. The article constructs its analysis using qualitative research techniques and a multidimensional dataset, drawing from the BMC Corporate Archive, contemporary newspapers, and strategic literature reviews. Oral history interviews with early-period employees who witnessed the factory's founding and developmental stages further enrich these data. The findings are evaluated through an inductive method in light of technical, administrative, and economic indicators. In conclusion, starting with the revision of the BTR-60 in 1993, continuing with the "Walking Fortress" Kirpi and Fırtına howitzers in 2008, and reaching its pinnacle with the Altay tank, BMC's indigenous and national military vehicle production has initiated a significant, pivotal shift in the Turkish defense industry.

Keywords: BMC, Defense Industry, Altay tank, Kirpi, Domestic Production, Localization

Geliş Tarihi / Submitted:
02.03.2026

Kabul Tarihi / Accepted:
12.06.2026

Extended Summary

The historical trajectory of BMC (British Motor Corporation) Türkiye represents more than just the corporate history of an automotive company; it serves as a microcosm of Türkiye's broader industrialization journey and its pursuit of technological sovereignty. Established in 1964 as a partnership initially producing under foreign licenses, BMC began its operations as a typical assembly-based manufacturer. However, the company's leadership quickly recognized that a model based only on assembly would not be enough to meet the long-term structural needs of the Turkish economy or the specific demands of its geography. This realization delivered a "localization" strategy that would eventually transform BMC from a commercial vehicle producer into a cornerstone of the national defense infrastructure.

In its formative years, BMC operated within a landscape characterized by limited technical infrastructure and scarce industrial resources. Despite these hurdles, the company's leadership maintained a firm commitment to increasing local content. While the first trucks produced had a domestic contribution rate of approximately 35%, this figure was rapidly raised to 60% through rigorous engineering efforts and corporate determination. This shift was not merely about reducing the volume of imported parts; it was about deepening the manufacturing process. BMC moved beyond simple assembly to develop and manufacture critical components such as engines, gearboxes, and differentials. This evolution indicated that BMC was no longer just a factory floor but a center for engineering and technology development.

By the 1970s, even as Türkiye faced severe economic crises, chronic foreign exchange bottlenecks, and structural issues that paralyzed industrial production, BMC refused to pivot toward short-term profits or scale back its ambitions. Instead, it doubled down on its localization policy, effectively functioning as an "industrial school." By providing engineering support to local suppliers, BMC fostered the birth of a Turkish automotive sub-industry, cultivating a skilled workforce and establishing quality standards that benefited the entire national economy. This era culminated in the 1990s with the production of vehicles designed entirely by Turkish engineers—marking the definitive shift from technology transfer to original technology generation.

The transition into the defense sector was a logical extension of this decades-long engineering accumulation. Although the company's first contact with the Turkish Armed Forces (*Türk Silahlı Kuvvetleri*-TSK) dates back to 1969, the real turning point arrived in 1993. Amidst a challenging economic climate, BMC successfully completed the modernization of BTR-60 armored vehicles. This project proved the company's capability to handle complex military hardware and established a foundation of trust with the TSK.

In 1996, the formal establishment of the Defense Industry Department institutionalized these efforts, ensuring that military production was systematic, planned, and sustainable. However, the landmark moment occurred in 2008 with the winning of a large-scale military vehicle tender. This led to the development of the *Kirpi* (Hedgehog), a Mine-Resistant Ambush Protected (MRAP) vehicle. The *Kirpi*'s exceptional performance in protecting personnel against mines and improvised explosive devices (IEDs) in operational theaters provided security forces with a decisive tactical advantage. Its success elevated BMC's brand to the global stage, proving that a Turkish company could define international standards for crew protection.

The success of the Kirpi platform paved the way for successors like the *Vuran* and *Amazon*, allowing BMC to compete effectively in international markets and export Turkish engineering excellence abroad.

The most ambitious chapter in BMC's history is its involvement in the *Altay* Main Battle Tank project. As a symbol of Türkiye's goal for "Full Independence in Defense," the *Altay* project faced significant geopolitical headwinds. Initial plans relied on foreign partnerships and technology transfers, but international embargos and licensing restrictions threatened to stall progress. Rather than viewing these hurdles as terminal failures, they were treated as catalysts for self-reliance. When BMC took over the mass production phase, the primary challenge remained the "power pack"—the engine and transmission—which had historically been the Achilles' heel of domestic tank production.

To address this, BMC Power was established to develop indigenous solutions, ensuring that no foreign power could veto Türkiye's operational capabilities. Projects such as *Tuna*, *Azra*, *Utku*, and *Batu* represent the peak of Turkish mechanical engineering. These are not merely technical components; they are strategic responses to geopolitical pressures and a statement of national resilience. The goal of equipping the *Altay* tank with a fully domestic power group remains the ultimate benchmark for Türkiye's technological autonomy.

In conclusion, BMC's evolution illustrates a deliberate transition from a foreign-dependent assembler to a pioneer of indigenous technology. Its success is rooted in a "localization" policy that integrates engineering capacity, human resource development, and supply chain resilience. By navigating economic crises and international embargos with a long-term strategic vision, BMC has transcended the role of a manufacturer. Today, BMC stands as a vital actor in Türkiye's defense ecosystem, proving that industrial independence is achieved through the arduous process of inventing and owning the core technologies. The company remains a primary representative of Türkiye's mission to achieve technological sovereignty in an increasingly complex global landscape.

Giriş

Türkiye'de savunma sanayiinin gelişimi, askerî kapasitenin artırılmasının yanı sıra dışa bağımlılığın azaltılması, teknoloji transferinin yerli üretim kabiliyetine dönüştürülmesi ve millî sanayi altyapısının stratejik ihtiyaçlara cevap verecek biçimde yeniden yapılandırılmasıyla da yakından ilişkilidir. Bu bağlamda Türk şirketlerinin otomotiv sanayiinden başlayıp savunma sanayiine uzanan dönüşümünün nasıl gerçekleştiğini göstermesi bakımından BMC'nin (British Motor Corporation) tarihsel gelişimi, özel bir öneme sahiptir. 1964'te bir otomotiv fabrikası olarak kurulan BMC, başlangıçta yabancı teknoloji transferine dayalı üretim modeliyle faaliyet göstermiş; ancak zaman içerisinde ticarî araç üretimindeki tecrübesini savunma sanayiine aktararak Türkiye'nin yerli ve millî savunma üretim kapasitesinde belirleyici aktörlerden biri hâline gelmiştir.

BMC'nin bir otomotiv fabrikasından Türkiye'nin stratejik savunma sanayii üslerinden birine dönüşümünü ve bu süreçte "yerlileştirme" misyonunu şekillendirmesinin incelendiği makalenin temel odağı, BMC'nin montaj sanayiine dayalı bir üretim yapısından yerli ve millî savunma platformları geliştiren bir kurumsal yapıya hangi tarihsel, teknik ve stratejik dinamikler aracılığıyla evrildiğidir. Bu çerçevede makale, fabrikanın kuruluşundan itibaren İngiliz ve İsveç teknolojilerinin transferiyle başlayan üretim sürecini, ticarî araçlarda elde edilen yerlilik birikimini, savunma sanayiine yönelme iradesini, mayına dayanıklı Kirpi gibi askerî araçların geliştirilmesini ve uluslararası ambargolara rağmen Altay tankı ile millî

güç grubu ve motor projelerinin hayata geçirilmesini kronolojik bir perspektif içinde ele almaktadır.

Makalenin özgün değeri, BMC'nin tarihini yalnızca bir şirket tarihi olarak değil, Türkiye'de savunma sanayiinin yerleşme sürecinin kurumsal ve tarihsel bir örneği olarak değerlendirmesinde yatmaktadır. Mevcut literatürde savunma sanayiine ilişkin çalışmalar çoğu zaman politika, tedarik veya teknoloji boyutlarına odaklanırken, belirli bir sanayi kuruluşunun uzun dönemli dönüşümünü yerleştirme ekseninde ele alan çalışmalar sınırlı kalmaktadır. Bu çalışma, BMC örneği üzerinden, teknoloji transferi, üretim kapasitesi, kurumsal öğrenme ve stratejik yönelim arasındaki ilişkiyi görünürlük kılarak söz konusu boşluğa katkı sunmayı hedeflemektedir.

Nitel bir çeşitleme araştırması olarak yapılandırılan makalede, yarı yapılandırılmış görüşme ve doküman incelemesi yöntemleriyle veri toplanmış, bu çok boyutlu bir veri seti üzerinden tarihsel ve hermenötik bir yaklaşım sergilenmiştir. Çalışmanın temel kaynaklarını BMC Kurumsal Arşivi, dönem gazeteleri ve ilgili stratejik literatür oluştururken, bu yazılı malzeme, fabrikanın kuruluş ve gelişim aşamalarında bulunmuş ilk dönem çalışanlarıyla yapılan sözlü tarih mülakatlarıyla daha da güçlendirilmiştir. Elde edilen veriler, teknik, idari ve ekonomik göstergeler ışığında tümevarımsal bir yaklaşımla değerlendirilmiştir. Böylece BMC'nin kurumsal dönüşümü yalnızca ürün çeşitliliği veya üretim hacmi üzerinden değil, aynı zamanda savunma sanayiinin yerli bir kimlikle şekillenmesine yaptığı katkı bakımından da analiz edilmiştir.

Sonuç olarak BMC'nin 60 yılı aşkın tarihi, “yabancı otomotiv montajcısı” bir şirketin gelişimine değil “yerli imalatçı” bir firmanın vizyonuna işaret etmektedir. Bu çalışma, 1964 yılında temelleri atılan BMC'nin bir otomotiv fabrikasından Türkiye'nin stratejik bir savunma sanayii üssüne dönüşüm sürecini ve bu süreçte üstlendiği yerleştirme misyonunu incelemeyi amaçlamaktadır. Metinde yöntem olarak, kurumun tarihsel gelişimi temel alınarak; 1969 yılında Türk Silahlı Kuvvetleri ile ilk teması, 1993 BTR-60 modernizasyonunun etkisi, savunma araçları üretimi için Savunma Sanayii Bölümü kurulmasıyla başlayan yeni eksenin oluşumu ve nihayet Yeni Altay Tankı Projesi gibi kritik dönüm noktaları üzerinden kronolojik bir perspektif sunulmuştur. Çalışmanın kapsamı, fabrikanın kuruluşundan başlayarak İngiliz ve İsveç teknolojilerinin transferi ve bir kurum geleneğinin oluşumunu; ticari araçlardaki yerlilik başarılarını, savunma sanayiine geçiş kararlılığını, mayına karşı dayanıklı araçlar üretimi ile elde edilen teknolojik birikimi ve uluslararası ambargolara karşı geliştirilen millî güç grubu projelerini içine alan yaklaşık 60 yıllık bir süreci ve bu süreçteki kurumsal hafızayı gözler önüne sermektedir.

Bu çalışmanın ilk bölümünde BMC'nin kuruluş süreci ve erken dönem üretim yapısı ile yerleştirme kapasitesi ele alınmaktadır. İkinci bölümde ticari araç üretimi bağlamında gelişen yerlilik kapasitesinin Türk Silahlı Kuvvetleri'nin askeri araç ihtiyacına ilk katkıları incelenmektedir. Üçüncü bölüm, şirketin savunma sanayiine yönelişini ve askeri araç üretimindeki kurumsal dönüşümünü analiz etmektedir. Son bölümde ise Altay tankı, millî güç grubu ve motor projeleri ve diğer askeri araçların üretimi ekseninde BMC'nin Türkiye savunma sanayiindeki stratejik konumu değerlendirilmektedir.

1. BMC'nin Kuruluşu ve Yerleştirme Politikasının Oluşumu

Bir İngiliz otomotiv firması olan BMC, ürettiği Austin ve Morris marka kamyonların Türkiye distribütörlüğünü yapan Fevzi Özakat, Reginald Gallia ve Sıtkı Koçman'ın ithalat yerine yurtiçinde kamyon üretimi gerçekleştirme arzularının sonucunda Türkiye'de BMC Sanayi ve Ticaret AŞ adıyla 1964'te kuruldu. Bu özel kişilerin yanı sıra Tektaş Teknik Vasıtalar

Ticaret AŞ ile Çukurova Grubu da yeni şirketin ortakları arasında yer aldı. 20 milyon Türk Lirası sermaye ile kurulan BMC Sanayi ve Ticaret AŞ'nin yüzde 26'sı İngiliz BMC Ltd.'e, yüzde 74'ü de Türk ortaklara aitti ("İzmir", 1964). Ortak ve murahhas aza Reginald Gallia'nın fabrika faaliyete başlamadan önce Genel Müdür Yardımcısı olarak işe alınan Ziya Özkan'a, fabrikayı gezdirirken söylediği "Ziya Bey, başarılı olamazsak, depo yapacağız burayı. Depo yaparsak, masrafını çıkarırız." şeklindeki sözler, fabrikanın başarısından tam da emin olmadığını gösteriyordu (Z. Özkan, kişisel görüşme, 14 Mart 2023). Ama fabrika daha ilk faaliyete geçtiğinde beklentileri karşılayacağını ortaya koydu. Böylece BMC Sanayi ve Ticaret AŞ'nin İzmir Pınarbaşı'nda bir piknik arazisinde inşa ettiği fabrika, genelde Türk sanayileşme tarihinin özelde ise savunma sanayiinin en önemli kilit taşlarından birine dönüştü. Kuşkusuz bunun temel sebebi, şirketin Türk kurucuları ve üst yöneticilerinin sadece bir otomotiv fabrikası açmayı değil, aynı zamanda Türkiye'nin nakil vasıtaları alanındaki dışa bağımlılığını kırmayı ve ustasından mühendisine kadar kendi yetişmiş insan gücünü oluşturmaya hedeflemesidir.

Daha ilk günden itibaren "montajcı" değil "imalatçı" olma vizyonunu benimseyen fabrikanın inşası devam ederken dahi üretimin aksamaması için açık havada kurulan montaj hatları, Türk işçisinin ve mühendisinin azmini ortaya koymuş; 1966 yılında hattan indirilen ilk TM 135 kamyonu ile Türkiye'nin otomotiv sektörüne girişini gerçekleştirmiştir. Aynı zamanda ilk kamyon TM 135'te yüzde 35 yerlilik oranı ile başladığı yerlileştirme gayretini "BMC Sanayi ve Ticaret A.Ş.", 1971), aynı yıl içinde bu oranı yüzde 60'a taşıyarak o dönemde ilk kez fiilen yüzde 60'lık yerlilik oranına ulaşan üretici firma olmuştur. 1969'da ise dökümünden dışlisine kadar tamamen yerli ilk traktör şanzımanını üreterek "nakil vasıtasız kalkınma olmayacağı" inancını kanıtlamıştır. Kuruluş aşamasında yer alan ve kısa süre sonra da şirketin ilk Türk genel müdürü Ziya Özkan'ın "Elimizde 10 kiloluk balyozlar, vurarak şoför mahallini şasiye oturttuk" diyerek anlattığı o fedakâr ruhun kat edilen mesafede önemli payı vardır (Z. Özkan, kişisel görüşme, 14 Mart 2023). Zira şirketin tarihsel gelişimindeki en belirleyici unsur, bu ruhun bir şirket politikasından öte bir millî ödev ve sorumluluk olarak kabul edilmesidir. 1960'ların kısıtlı ve kıt şartları içinde yurt içinde gerçekleşen sanayi üretiminin ancak ithal parçalara bağımlı şekilde yapıldığı bir süreçte BMC yönetimi, otomotivin en önemli unsuru olan motor üretimini yerlileştirdi. 1970'lerin başında Türkiye'de ilk kez motor bloklarını döküp işleme başarısını gösteren firma, bu hamlesiyle teknoloji geliştirme ve kapısını aralamıştır.

1970'li yılların ağır ekonomik krizlerinde, döviz darlığının üretimi durma noktasına getirdiği dönemlerde bile BMC, imal ettiği bütün araç motorlarında yüzde 82 gibi günümüzde bile takdir edilen yerlilik oranlarına ulaşmıştır ("Yerli muhteva", t.y.). Bu süreçte kazanılan deneyim; BMC'yi sadece araç üreten bir fabrika olmaktan çıkartıp yan sanayicilere kalite kontrolü öğreten bir seviyeye taşımıştır. Öyle ki BMC el kitapları hazırlayarak otomotiv sektöründeki standart belirlemiş, bir anlamda Ege Bölgesi'nde tedarik sanayii yokken "elinde fenerle" tedarikçi arayıp onlara mühendislik desteği vermiş, böylece birçok yerli ihracatçı firmanın doğmasını sağlamıştır. Aynı zamanda meslekî eğitim ve çıraklık okulu gibi kurumsal ve süreğen yapılarıyla sektöre nitelikli insan kaynağı yetiştiren BMC bir anlamda sektörün "akademisi" olmuş, binlerce nitelikli usta, teknisyen yetiştirip mühendislerin de önünü açarak, Türkiye'nin otomotiv ekosistemini inşa etmiştir.

Yerlileştirme hedefi, BMC için sadece otomotiv parçalarının Türkiye'de üretilmesi anlamına gelmiyordu; bu hedef aynı zamanda fikrî mülkiyet hakları Türkiye'ye ait olan tamamı özgün tasarımların yaratılmasını barındırıyordu. İngiliz teknolojisi ve mühendisleriyle Türk mühendislerinin bulunduğu Bornova'daki fabrika, teknoloji transferinin ötesine geçerek

teknoloji geliştirmeyi öğrenme sürecini de başlatmıştır. 1990'lı yıllarda tamamen Türk mühendislerinin eseri olan “Profesyonel” serisi kamyonların üretilmesi ise bu vizyonun somut meyvelerinden biri olmuştur. Bu araçlar, sadece Türkiye yollarında değil, uluslararası pazarlarda da rekabet edebilecek bir tasarım ve mühendislik kalitesine ulaşıldığını ispat etmiştir.

Şirket, bu süreçte elde ettiği tasarım kabiliyeti ve üretim disiplini sayesinde, ticarî araç segmentindeki başarısını savunma sanayiine aktararak stratejik bir olgunluğa erişmiştir. Savunma sanayii ile kurulan bu organik bağ, BMC'nin sivil sektördeki “zor şartlara dayanıklılık” uzmanlığını, askerî ihtiyaçların emrine verdiği dönemin de başlangıcıdır. Bu tarihsel birikim ve tasarım gücü sayesinde ki, BMC'nin 1964'ten bugüne uzanan 60 yılı aşkın deneyimi, Türkiye'nin montaj sanayiinden yerli ve millî ar-ge ile teknoloji üretimine geçişinin somut göstergelerinden biri haline gelmiştir.

Savunma sanayiine 1993'te BTR 60 revizyonu ile atılan ilk ciddi adımı, sivil alanda elde edilen derin mühendislik tecrübesinin askerî disiplinle harmanlandığı yerleşimde stratejik bir dönüm noktası oldu. Terörle mücadele operasyonlarında hayati bir fark oluşturan bu teknik başarı, ordunun BMC'ye olan güvenini kalıcı bir stratejik ortaklığa dönüştürmekle kalmadı; aynı zamanda şirketin gelecekte “Yürüyen Kale” unvanıyla dünyaca tanınacak yerli zırhlı aracı Kirpi'nin de temelini attı. Bu süreçle birlikte BMC, sadece bir araç üreticisi olmanın ötesine geçerek, Türkiye'nin savunma teknolojilerinde dışa bağımlılığı kıran stratejik bir akıl ve gerçek bir teknoloji üssü olduğunu kanıtladı (“BMC'nin projeleri”, 2009). Tekerlekli Zırhlı Araç ve Taktik Tekerlekli Araçları TSK için üretmenin yanı sıra bu araçlar için gerekli güç grubu ve motorların üretimini de üstlenerek, Türkiye'nin savunma sanayiinde dışarıya bağımlılığını çözmeye kalıcı paydaş haline geldi. Bu üretim hedefine ulaşmak, sadece teknik bir başarı değil; uluslararası ambargoların ve kısıtlamaların Türkiye'nin savunma kararlarını engelleyemeyeceği bir “teknolojik bağımsızlık” beyanıydı. Kirpi'den Altay Tankı'na kadar uzanan geniş araç yelpazesıyla Türk Savunma sanayiinin gelişiminde lokomotif rol oynayan BMC, Türkiye'nin savunma sanayiinde bir kullanıcı ülke olmasının ötesine geçti ve dünya çapında bir “teknoloji ihracatçısı” olmasını sağlayarak, ülke güvenliğinin sağlanmasının yanı sıra Türkiye ekonomisine de değer kattı. Makalede ortaya konulduğu gibi BMC, Türk Silahlı Kuvvetleri'nin ihtiyaç duyduğu yerli ve millî savunma sanayii araçlarını üreterek, savunma sanayiinde yeni bir eksenin başlatıcısı oldu.

2. BMC'nin Savunma Sanayiine İlk Katkıları

BMC Sanayi ve Ticaret AŞ ile Türk Silahlı Kuvvetleri'nin (TSK) yolu ilk kez 1969 yılında kesişti; o dönemde BMC, kısa zamanda ulaştığı yerlilik oranıyla “Türkiye'nin kamyonu” haline gelmişti. TSK'nin ihtiyaçlarının yerli kaynaklardan karşılanması ilkesiyle hareket eden Genelkurmay Başkanlığı, incelemelerde bulunması için fabrikaya önce subaylardan oluşan bir heyet, ardından Genelkurmay Lojistik Başkanı Korgeneral Süleyman Tuncel başkanlığındaki bir ekip gönderdi (“Ziyaretçiler”, 1969). Türkiye'de A'dan Z'ye bir kamyonun üretilmesinden etkilenen askerler, yeni model TM 100 kamyonlarını Jandarma Genel Komutanlığının kullanımı için sipariş ettiler. Türk Silahlı Kuvvetleri'nin BMC'yi tercih etmesinin nedeni, kamyonların her türlü arazi şartlarına dayanıklılığı ve tonajının üzerinde yük taşıma kapasitesiydi (“Tanışma tanıtma”, 1967). Asker nakli için kullanılacak bu kamyonlar, TSK'nin istekleri doğrultusunda modifiye edilerek, “Marş! Marş!” nidalarıyla TSK'nin hizmetine uğurlandı (“Marş! Marş!”, 1969).

Ayrıca BMC'nin İzmir'de düzenlenen tüm Cumhuriyet geçitlerine, yüzde 50 ilâ yüzde 80 arasında yerlilik oranıyla üretilen araçlarıyla katılmaya davet edilmesi, bu resmigeçitlerde

yerli malzeme ve Türk işçisinin eseri olarak renk katması ulaştığı başarının işaretiydi. Çeşitli güçlüklerle mücadele edilerek elde edilen başarılı sonuçlar takdirle anılmıştı (“BMC’de hayat”, 1967).

1970’lerin başında “BMC İngiltere”nin Leyland ile birleşmesiyle birlikte şirketin araç parkına zorlu arazi şartlarının aracı Land Rover ve Range Rover da katıldı (“İnsan ve motor”, 1972). BMC’nin Yönetim Kurulu Başkanı Sıtkı Koçman, bu araçla BMC’nin 1974 öncesi Willy ciplerin modernizasyonu ile kazandığı deneyimi kalıcı hale getireceğini düşünüyordu. Onu bu düşünceye sevk eden sebep ise söz konusu ciplerin NATO’nun güçlü ordularında kullanılmasıydı. Koçman’ın talimatıyla Land Rover’ların BMC’nin İzmir’deki fabrikasında üretilerek, Türk Silahlı Kuvvetleri envanterine dahil edilmesine gayret gösterilmesi gündeme alındı. Bu amaçla Land Rover’ın 27 modeli arasından Türkiye için en uygunu olduğu düşünülen 88 dingil ara mesafesi bulunan, tenteli “Regular” modeli seçildi ve 1974’te imalatına başlandı (“Land Rover”, 1974).

Land Rover, tüm askerî araçlarında NATO standartlarına uyumu gözetken TSK nezdinde gerekli ilgiyi görmedi, üstünlükleri kabul edilmesine rağmen askerî bürokrasi tercihini daha ucuz olduğunu düşündüğü Romen ciplerinden yana yaptı. “Ordu, Devlet Malzeme Ofisi, Köyışleri ve Türkiye Elektrik Kurumu gibi dağ bayır demeden hizmet götüren birçok devlet kurumu alır” diyen Koçman, A. E. Kuşgöz’e göre (kişisel görüşme, 22 Kasım 2022) fabrikada tam 1850 araç üretti. Ancak araçlar başka siyasî sebeplerin de etkisiyle birkaç adet dışında ticarî satışı yapılamadı (Z. Özkan, kişisel görüşme, 14 Mart 2023). Oysa BMC hem üretim gücüne hem TSK ile daha önce çalışmış olmasına güveniyordu. Gerçekten de Türkiye ile İngiltere’nin anlaşması üzerine 1969-1974 döneminde BMC fabrikasında özel bir hat kurularak, Türk Silahlı Kuvvetleri için eski tip Willys cipler üretilmişti. 1974 Kıbrıs Barış Harekâtı sebebiyle İngiltere Türkiye’ye ambargo uygulayınca ciplerin üretimi durdurulmuştu. İşte Land Rover, bu ciplerin yerini alacağı düşünülerek imal edilmeye başlanmıştı (Ş. Karagüney, kişisel görüşme, 23 Kasım 2022).

3. BMC’nin Askerî Araç Üretim Vizyonu ve TSK Tarafından Güvenilir Oyuncu Olarak Tescili

Land Rover’daki maliyeti yüksek tecrübeye karşın BMC, otomotiv üretimiyle elde ettiği başarıyı savunma araçlarına dönüştürüp TSK için araç üretme sevdasından vazgeçmedi. Zira otomotiv sektöründe yerleşik hedefine ulaşmak için teknoloji transferinin teknoloji üretimine evrilmesi gerektiğinin, bunun da ancak Türk Silahlı Kuvvetleri’nin alım desteğiyle mümkün olacağına farkındaydı. Bu nedenle dönemin BMC Genel Müdürü Ziya Özkan, sürekli Genelkurmay Başkanlığının kapısını aşındırarak, gerekli desteği elde etmeye çalıştı ve resmen 1986’da Türk Silahlı Kuvvetleri’nin ihtiyacı olan araçların üretimine talip olduklarını bildirdi. Bu, BMC’nin resmen savunma sanayiine girmek istediğinin ilk deklarasyonuydu. Yerli üretim araç imalindeki birikim ve deneyimin verdiği özgüvenle, ülke güvenliği için de askerî araçlar üretmek isteyen Ziya Özkan, savunma sanayinde millî ve yerli üretimin ne kadar önemli olduğuna vurgu yaparak askerî araç üretme niyetini ortaya koyuyor ve bu talebini “TSK’nin ihtiyacı olan araçların tek bir kuruluşa üretilmesi sakıncalıdır.” (“Askerî araç pazarı”, 1986) ifadesiyle gerekçelendiriyordu. Özkan, ancak Türk Silahlı Kuvvetleri’nin sayesinde Türkiye’de araç üretiminde yerli katkı oranının en yüksek düzeye çıkabileceğini inanıyor, savunma sanayiinin gerçek anlamda millî ve yerli üretime dayanmasının ise bir mecburiyet olduğunun altını çiziyordu.

Özkan, Türk Silahlı Kuvvetleri’nin araç ihtiyaçlarını, teknik özellik ve standartlarının iletilmesi halinde karşılayabileceklerine; bu araçlar için TSK tarafından yapılacak denemelere

kendi mamullerinin de dahil edilmesi talep ve beklentisi içinde olduklarına; “büyük emeklerle ve yatırımlarla kurulmuş, istihdamı yüz binleri aşan, ciroları trilyonla ölçülen Türk otomotiv sanayiinin büyük güçlükler içerisinde olduğuna; bu nedenle de Batı ülkelerinde olduğu gibi devletin ciddi ilgi ve desteğine muhtaç bulunduğu dikkat çekiyordu. Özkan, “Devletin ve Silahlı Kuvvetlerimizin ihtiyaçları söz konusu olduğunda bütün bu kuruluşlardan eşitlik ilkeleri içerisinde yararlanılması, tekelleşmeyi önleyecek, rekabeti ve gelişmeyi teşvik edecek, sonuçta ülkemiz ve sanayimiz kazançlı çıkacaktır.” (“Askeri araç pazarı”, 1986) açıklamasıyla da görüşünü temellendiriyordu.

BMC'nin 1980'li yıllarda Türk Silahlı Kuvvetleri'ne zırhlı araç yapmayı önerdi. Bu araçlar için ihtiyaç duyulan ar-ge, mühendislik ve imalat aşamalarının finansmanı için asgari alım garantisi önemliydi. Zırhlı araç imal etmek için yeteri kadar kaynak aktarıp, yeteri kadar konsantre olmak lazımdı. Ne var ki gerekli ön hazırlıkları ve şartname şartlarını yerine getiren BMC, “dişli” firmaları aşamadı. Bu “dişli” rakipler, Millî Savunma Bakanlığı tarafından 1987'de açılan “taktik tekerlekli silah, araç ve gereçleri” ihalesine katılan MAN, Mercedes ve Otoyol'du (“Askeri ihalede rekabet”, 1987). Halbuki ihaleye girerken, Reo denilen personel taşıyıcı aracın prototipi yapılmıştı. Bu araç, mevcut Reo'lardan çok daha nitelikliydi, araç üzerinde yapılan incelemelerde kayda değer eksik bulunamadı, ancak alım için somut bir ilerleme sağlanamadı (A. Gallia, kişisel görüşme, 17 Ocak 2023).

Netice itibarıyla BMC'nin ordu için özel araçlar üreterek savunma sanayiinde aktör olma arzusu biraz tehir edilmek zorunda kalındı. Bunun yerine Türk Silahlı Kuvvetleri, BMC'nin ürettiği ve muadillerine göre her zaman daha üstün vasıflara sahip olan yeni nesil kamyonları sipariş etti. BMC'nin 1980'li yıllarda kısa bir ortaklık da yaptığı İsveç Volvo teknolojisiyle üretilen Yavuz Volvo Transport araçları, askeri seyyar gözetleme radarlarını taşıyacak askeri taşıta dönüştürüldü (“Kısa kısa”, 1987). Bu bağlamda Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Güvenlik Kuvvetleri tarafından da 1980'li yılların ortalarından itibaren BMC araçlarının kullanılmaya başlandığı vurgulanmalıdır (“BMC'nin askeri araçları”, 1984).

3.1. BMC'nin İsbat-ı Vücut Projesi: BTR 60 Revizyonu

Türk Silahlı Kuvvetleri'nin ana araç tedarikçilerinden biri olma gayretleri akım kalan BMC'nin Çukurova Grubu bünyesine yani Mehmet Emin Karamehmet'in sahipliğine geçmesiyle birlikte her şey yeniden başladı. Rus yapımı olup Doğu Almanya ordusunda kullanılan ancak iki Almanya'nın birleşmesinden sonra Federal Almanya tarafından Türkiye'ye hibe edilen BTR 60 zırhlı personel taşıyıcısının revizyonu amacıyla 1993'te ihale açıldı. Güneydoğu illerinde terörle mücadele kapsamında yürütülen çalışmalarda önemli bir ihtiyaç olan zırhlı personel taşıyıcı gereksinimini karşılamak için “gayri faal” olan BTR 60'ların acilen modernize edilmesi gerekiyordu.

BTR-60'ın sadece zırhı iyi durumdaydı; aracın motor, şanzıman ve diğer tüm aksamının tamamen yenilenmesi gerekiyordu. İki yıl içinde 200 adet BTR 60 zırhlı taşıyıcıyı revizyona tabi tutması gereken BMC'nin işi zor değildi. Mühendislerinin ön çalışmasıyla BTR 60'ları daha güçlü yapacak formülü bulundu. Her birine iki tane Cummins motoru, bir şanzıman ve dingil koyarak araçlar ilk halinden daha özgün ve işlevsel hale getirildi. Güneydoğu'da terör bölgesinde asker naklinde kullanılacak aracın herhangi bir nedenle motorlarından biri zarar görürse diğeriyle yoluna devam edebilecekti. Bu, iki motor takılmasının sebebiydi. Ne var ki ihale alındıktan sonra beklenmedik bir şekilde 5 Nisan 1994 Krizi çıktı, döviz fırladı. Revizyonda kullanılan motor başta olmak üzere bazı parçalar yurt dışından ithal edildiği için ödeme dövizle yapıyordu. İhale ise krizden önce TL olarak alınmıştı. Kâr etmek bir yana ciddi zarar söz konusuydu. Ancak BMC, ihaledeki taahhütlerini yerine

getirmekten vazgeçmedi, çalışmalarına ara vermedi. Bir yandan çalışmalar devam ederken, diğer yandan Jandarma Genel Komutanlığı ve Maliye Bakanlığı nezdinde müracaatlarda bulunarak fiyat farkı istedi. Ancak talep kabul görmedi. BMC yönetimi stratejik bir karar alarak, modernizasyonu gece gündüz çalışıp revizyonun ivedi bitirilmesini sağladı. Böylece 200 adet BTR 60, dokuz ay gibi rekor bir sürede tamamlanıp Jandarma Genel Komutanlığına teslim edildi (Ş. Karagüney, kişisel görüşme, 23 Kasım 2022).

Dönemin BMC Genel Müdürü Mehmet Demirpençe'nin dediği gibi, BTR 60'ların revizyonunda elde edilen başarı, BMC'ye para değil ama Türk Silahlı Kuvvetleri'nin güvenini kazandırdı. M. Demirpençe'nin verdiği bilgilere göre Bornova Doğanlar'daki otobüs fabrikasının bir bölümünde BMC'nin seri üretim yapma tecrübesinin desteğiyle BTR 60'ların modernizasyonuna başlandı. Başlangıçta üç dört günde bir tane yapılırken, kısa zaman içinde günde birkaç tane aracın revizyonu yapılır seviyeye gelindi. Böylece araçların hepsi tam zamanında orduya teslim edildi ve BMC TSK'nden çok iyi bir puan aldı. Demirpençe, bu başarıyı, “Bu bize birtakım yollar açtı: Kara Kuvvetleri'nde, Savunma Sanayii Müsteşarlığında (SSM) ve Genelkurmay'da BMC ismi duyuldu. Cummins motor koyduk. Şanzımanı Hema'dan aldık. Camları kurşun geçirmez yaptık. Bu araçları kullanan askerlerden teşekkür yazıları aldık.” sözleriyle özetleyecekti. (M. Demirpençe, kişisel görüşme, 31 Mayıs 2023)

TSK'nin BMC'ye olan güveni, ordudaki görevi gereği araç revizyonları sebebiyle fabrikayı yakından tanıyan Ordonat Albay olan Muhammet Nadi Postoğlu'nun 1996'da emekli olup BMC bünyesinde katılmasıyla yeni bir aşamaya geçti. Postoğlu'nun vazifeye başlamasıyla fabrikada ilk resmî Savunma Sanayii Bölümü kuruldu. Bu birim, TSK'nin ihtiyaçlarını ve ihalelerini yakından takip etti. Bu kapsamda 1999'da açılan 2,5 tonluk araç ihalesi alınmasının ardından araçlar eksiksiz ve tüm teknik istekleri karşılayacak şekilde teslim edildi, artık cihet-i askeriyede “BMC bu işi yapabilir” görüşü hâkim olmuştu (M. N. Postoğlu, kişisel görüşme, 7 Eylül 2023).

4. BMC'nin Savunma Sanayinin Yüz Akı Projeleri ve Altay Tankının İmali

BMC'nin Türk savunma sanayii aktörleri içine girip adını kalıcı hale getirmesi Savunma Sanayii Müsteşarlığının 2008'de açtığı toplam 1.859 araçlık Tekerlekli Zırhlı Araç ve Taktik Tekerlekli Araç İhalesini kazanmasıyla oldu. Bu ihale sayesinde hem Türk Silahlı Kuvvetleri'nin ihtiyaçlarını yerli imkânlarla karşılamak mümkün oldu, hem de savunma sanayiini geliştirmek amacıyla tesis edilen Savunma Sanayii Müsteşarlığı tarafından BMC yaygın kabul gördü. Türk Silahlı Kuvvetleri'nin ihtiyaç duyduğu kara, hava ve deniz savunma araçlarını yerli imkânlarla oluşturma hedefinden şaşmayarak gerçek bir savunma sanayii ekosistemi kuran SSM için, kuruluşundan itibaren yerleştirme ilkesini odağında tutan BMC önemli bir paydaş oldu.

2008 SSM ihalesiyle birlikte BMC, sivil ihtiyaçları karşılamayı ikinci planda tutarak, kendini tamamen askerî araç üretimine odakladı. BMC Savunma Sanayii Bölümü başta olmak üzere tüm BMC çalışanları, taahhütlerini yerine getireceklerine güveniyordu. Bu güvenin temelinde kamyon üretim altyapısıyla yetişmiş nitelikli mühendisler ve neredeyse her şeyin prototipini imal etme becerisi olan üretim atölyesi vardı. Yapılması gereken tek şey mevcut altyapının askerî araçlara adaptasyonuydu. Postoğlu, “kısa sürede bu geçişin gerçekleştirildiğini; üretim hatlarının, yan sanayiinin ve testlerin buna göre adapte edildiğini ve sonuç olarak da BMC'nin ürettiği araçların TSK'nin testlerinden geçecek hale getirilip teslim edildiğini” aktarıyordu (M. N. Postoğlu, kişisel görüşme, 7 Eylül 2023).

Dönemin BMC Genel Müdürü Mehmet Demirpençe de 1.859 araçlık ihaledeki tüm araçların tamamen NATO standartlarında Türk Silahlı Kuvvetleri'nin istek ve talepleri doğrultusunda üretilerek teslim edildiğini belirterek, SSM'nin bu ihaleyle savunma sanayiini kurmak için büyük bir temel attığına dikkat çekerek, bu vizyonla Türk Silahlı Kuvvetleri'nin dışa bağımlı olmaktan kurtulacağı, ambargolardan etkilenmeyeceği, sınırsız operasyonel kullanım hakkını elde edeceği bir süreci girdiğini belirtiyor ve “Üçüncü ülkelere satış sınırlamaya tabi olmayacaktı. TSK bunun dışında geleceğe yönelik ihtiyaç duyacağı yeni araçları da BMC'ye tasarlatarak geliştirme ve üretirmek imkânını sağlamış olacaktı. Bu adım Türk savunma sanayiinin kurulması için atılmış tarihi bir adımdı.” tespitini yapıyordu (“BMC'nin projeleri”, 2009).

Bu ihale kapsamında 2,5 ton, beş ton, 10 ton ve MRAP (Kirpi) serisi araçlar bulunuyordu, 1.859 aracın 464'ü Kirpi'ydi. BMC bu büyük ihalede, 2,5 tonluk kamyon ihalesinde Mercedes'i, beş ve 10 tonluk kamyonlarda MAN'ı ve MRAP serisinde de Otokar'ı saf dışı bıraktı. Zira SSM ihalede sadece uygun fiyata değil, teknik puanın yüksek olmasına da bakıyordu. Bu araçlar üretilirken 2009'da fabrikayı ziyaret eden dönemin Milli Savunma Bakanı Vecdi Gönül, anı defterine yazdığı düşüncelerinde BMC'nin Türk sanayiinin montajın çok ötesinde entegre bir imalata geçişini yaparak bütün yerli sanayiye örnek olduğunun altını çiziyor ve “Yapacağı taktik araçlarla ümit ediyoruz ki, BMC Savunma Sanayimizin yeni bir merkezi ve teknolojisinin bütün sektöre yayılacağı bir teknoloji yayma merkezi olacaktır.” sözleriyle devletin BMC'ye olan güvenini en üst seviyedeki yetkili olarak vurguluyordu (BMC Hatıra Defteri [Mehmet Emin Karamehmet Arşivi'nden], 2009).

4.1. Kirpi ve Kardeşleri Vuran ile Amazon

Kirpi “Yürüyen Kale” lakabıyla anılan, mayına dayanıklı yapısıyla BMC'nin savunma sanayiindeki yıldızını parlatan asıl araçtı. Savunma Sanayii Müsteşarlığı daha 2008 ihalesini açmadan Albay Postoğlu yönetimindeki BMC Savunma Sanayii Bölümü, BTR 60'ın revizyon işinden sonra mayın patlaması sonu şehit düşen asker kayıplarını önlemeyi aklına koymuştu. Hedef, bölücü terör örgütüne karşı yürütülen mücadelede kullanılmak üzere daha güçlü ve sağlam bir mayına karşı koruma sağlayan araç yapmaktı. Bu amaçla dünyada savunma sanayii araçlarını üreten firmaları yakından takip edildi ve bu sektörde uzman yabancı bir firma ile iş birliğine gidildi (M. N. Postoğlu, kişisel görüşme, 7 Eylül 2023).

TSK tarafından “Kirpi” adı verilecek olan Mayına Karşı Kısmi Korumalı Araç'ın temel özelliği, tabanının V şeklinde olmasıydı. Böylece aracın altında bir mayın patladığında basınç yanlardan dışarıya savruluyor, araç içindeki askerlerin mayından etkilenmesi asgari düzeye indiriliyordu. BMC'nin Çukurova Grubundan TMSF'ye geçmesinden sonra 2013'te TSK için stratejik öneme sahip Kirpi'nin bütün sınaî mülkiyet hakları satın alınarak yerleştirildi. Bu süreçte Kirpi, BMC mühendisleri tarafından sürekli modifiye edildi, teknik özellikleri geliştirildi ve dünya çapında efsanevi bir askerî araca dönüştü. (M. Demirpençe, kişisel görüşme, 31 Mayıs 2023; M. N. Postoğlu, kişisel görüşme, 7 Eylül 2023).

Türk savunma sanayiinin gerçek anlamda kuruluşunun ve küresel üne kavuşmasının taşıyıcısı olan Kirpi, Türk Silahlı Kuvvetleri'ne terörle mücadelede tartışmasız avantaj sağladı (T. Cankılıç, kişisel görüşme, 23 Kasım 2022). Kirpi TSK'nin yanı sıra Tunus, Türkmenistan, BAE, Ukrayna, Katar, Somali ve Pakistan gibi ülkelere de ihraç edildi.

Kirpi'nin tasarımının ve özelliklerinin geliştirilmesiyle oluşturulan yeni modele “Kirpi 2” adı verilirken, farklı kullanım alanlarına göre yeni versiyonlar üretildi. Kirpi 2'yi Kara Kuvvetleri Komutanlığının, Kirpi'nin yeni versiyonlarından Vuran'ı Jandarma

Komutanlığının, Amazon'u ise Emniyet Genel Müdürlüğünün kullanımına sunan BMC, Türkiye'nin hem yurt içi hem de yurt dışı tehditlere karşı güvenliğinin sağlanmasında önemli bir vazifeyi yerine getirdi. Kirpi en üst seviyede koruma ve teknik özelliklerde, Vuran onun bir alt seviyesinde, Amazon ise şehir içi operasyonlarda kullanılacak vasıflarda üretilmişti. Kirpi'den sonra Vuran da Temmuz 2019'dan itibaren Türk Silahlı Kuvvetleri envanterine girdi. 2021 yılında Vuran'a Roketsan ve Makine Kimya Endüstrisi tarafından geliştirilen 107 milimetre Çok Namlulu Roketatar Sistemi (ÇNRA) entegre edildi ("ÇNRA'lı Vuran", 2021). Geliştirme çalışmaları 2017 yılında tamamlanan 4x4 Amazon, taşıma kapasitesinden elektronik donanımına kadar pek çok alanda kapsamlı iyileştirmelere tabi tutuldu. Aracın ilk ihracatı ise aynı yılın sonunda Katar'a gerçekleştirildi ("Yenilenen Türk zırhlısı", 2023).

Türk savunma sanayisinde ana muharebe tankları, topçu sistemleri, zırhlı araçlar, askeri kamyonlar, lojistik destek araçları vb. çeşitli tiplerdeki askerî kara araçları ile geniş bir ürün yelpazesi sunan BMC, özellikle terörle mücadelede Türkiye'ye avantaj sağladı. Bilhassa Kirpi, Vuran, Altuğ ve Amazon gibi ZMA (Zırhlı Muharebe Aracı) ve ZPT (Zırhlı Personel Taşıyıcı) araçları güvenlik kuvvetlerinin hem terör unsurlarına hem de iklim ve coğrafi zorluklara karşı güvenli şekilde görev yapmasına katkı verdi (Tombak, 2024).

4.2. Ana Muharebe Tankı Projesi ve Yeni Altay'ın Üretimi

BMC Savunma Sanayii Bölümü Koordinatörü Emekli Ordonat Albay M. Nadi Postoğlu, TSK'nin ihtiyaçlarını yakından biliyor, tankın da en başta gelen gereksinim olduğunu düşünüyordu. Dönemin Genel Müdürü Mehmet Demirpençe'nin desteğiyle Amerikan General Dynamics ile irtibata geçerek Abrams tankının üretimi için görüşmelere başladı. Bu esnada Savunma Sanayii Müsteşarlığı, Tank 2000 adıyla teşhir olan "1000 Ana Muharebe Tankının Ortak Üretim Programı" ihalesini açtı. 1999 yılı Eylül ayında açıklanan ihale sonuçlarına göre beş yabancı firma finale kaldı: "ABD'den General Dynamics, Fransa'dan GIAT, Almanya'dan Krauss-Maffei, Ukrayna'dan Ukrspetseksport, İtalya'dan Iveco ve OtoBreda." Ana yüklenici her firma beş Türk firması ile (FNSS, Otokar, ASMAŞ, BMC ve Roketsan) üretime başlayacaktı. Nihai safhada BMC Amerikan General Dynamics Abrams tankı, Otokar Alman Leopard tankı, İş Bankası iştiraki ASMAŞ ise Ukrayna tankı ile teklif verdi ("Tank projesinde büyük", 1999).

İhalenin sonuçlanması beklenirken, Başbakan Recep Tayyip Erdoğan başkanlığındaki Savunma Sanayii İcra Komitesi ihaleyi Mayıs 2004'te iptal etti. İptal sebebi ise "yabancı bir firmanın lisansı altında üretim yapılmaması, tamamen yerli ve millî bir tank imal edilmesi" düşüncesine dayanıyordu. İptalin basına yansıyan sebebi ise yabancı şirketlerin yerli sanayiye sınırlı pay vermesi ve tank başına maliyetin de 15-18 milyon dolar gibi yüksek bir oranda bulunması gösterildi. Yerli tank üretimi için bu kadar ısrar edilmesinin sebebi, daha sonraki dönemlerde Savunma Sanayii Başkanlığı (SSB) Kara Araçları Daire Başkanlığı görevinde bulunan Ahmet Raci Yalçın tarafından "Tank yapabiliyorsanız her türlü kara platformunu yapabiliyorsunuz demektir. Teknoloji bunun göstergesi, bir anlamda kendini ispat etmenin de göstergesi." şeklinde açıklanacaktı. ("Tank fizibilite", 2004; "Tank tasarım sözleşmesi" 2004; A.R. Yalçın, kişisel görüşme, 21 Aralık 2023).

İhalenin iptalinden sonra SSM, üç askerî araç üreticisi BMC, Otokar ve FNSS'den oluşan konsorsiyum ile "Türkiye'de Tank Tasarımı ve Üretimi Fizibilitesi" için sözleşme imzaladı, bu üç firma Türkiye'de tank üretiminin mümkün olduğunu tespit ederek, maksimum yerli sanayi imkânları kullanılarak 250 adet tank üretilmesini planlayacaktı ("Tank tasarım sözleşmesi", 2004; "Tankta Türk ortak", 2004). Bu üç şirketin birlikte hazırladığı rapor sonrasında 2007'de önce Altay tankının tasarım ve prototip ihalesi yapıldı. Bu aşamada

Türkiye'nin millî projesi olan millî tank üretiminin fizibilite çalışmasını kurdukları şirket ile birlikte yapan üç şirketin, teklifi de üçlü konsorsiyum olarak vermesi beklenirken, Otokar tek başına, diğer iki şirket ise birlikte teklif verdi ("Tank fizibilite", 2004; "Tank tasarım sözleşmesi", 2004). Nihayetinde Altay tankının tasarım ve prototip ihalesini Otokar kazandı ve 2008'de sözleşmeyi imzalayarak ana yüklenici firma oldu. Almanya ambargosu sebebiyle prototip yapımında Türk Silahlı Kuvvetleri'nin isterlerine en yakın tankı üreten Güney Kore ile çalışıldı. Tasarım ve prototip dönemi hem Türk Silahlı Kuvvetleri hem SSB Proje Yönetimi hem de ASELSAN, Roketsan, Makine Kimya, HAVELSAN gibi şirketlerin bir ekip halinde çalışmasıyla tamamlandı. Dört yıllık süren süreç sonunda ilk yerli Türk tankı prototip aracı, 15 Kasım 2012 tarihinde Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın katıldığı törenle yürütüldü ve 2014 yılına kadar da diğer prototipler üretilerek, Türk Silahlı Kuvvetleri'ne teslim edildi.

Birinci aşama olan tasarım ve prototip üretiminden sonra, proje seri üretim safhasına ulaştı. 2017'de Altay ana muharebe tankının prototipini geliştiren Otokar ile SSB seri üretim için idarî, malî ve teknik yönlerden anlaşma sağlanamadığından aynı yıl Altay tankının seri üretimi için ilk aşamada 250 adet tank üretimi için ihale açıldı ("Seri üretim için", 2017). SSB ihaleye katılan BMC, FNSS ve Otokar'dan "en iyi son tekliflerini" 5 Mart 2018 tarihine kadar ulaştırmalarını istedi ("Altay tankı için", 2018). Otokar'ın 7 milyar dolar teklif verdiği Altay tank seri üretim ihalesine, BMC 4 milyar dolarlık teklif verdi, daha sonra bu teklifini 3,5 milyar dolara indirdi (Uzun, 2020). Görüşmelerin ardından 10 Aralık 2018'de BMC ile Savunma Sanayii Başkanlığı arasında seri üretim anlaşması imzalandı (Altay tank ihalesini, 2018).

BMC yerli ve millî tank üretimi Altay tankı ihalesini kazanınca, Sakarya Arifiye Tank Palet Fabrikası şirketin kullanımına açıldı. Kamuoyunda bilinenin aksine bu bir kullanım imkânının sağlanmasından ibaretti. 2005'te tank tasarım ve prototip ihalesini kazanınca Otokar'a ayın imkân tanınmış, prototiplerin kule ve gövdeleri burada imal edilerek, test alanları kullanılmıştı. Dönemin BMC CEO'su Murat Yalçıntaş Tank Palet Fabrikası'nın Türk Silahlı Kuvvetleri'nin malı olduğunu, BMC tarafından 25 yıl süreyle sadece işletmesinin devralındığını hatırlatıyor ve "[BMC'nin tankın üretiminden sorumlu şirketi] BMC Savunma'nın Türk Silahlı Kuvvetleri'nin gözetiminde, denetiminde ve yönlendirmesinde Arifiye fabrikasının işletmesini üstlenmiş durumda" olduğunu aktarıyordu (M. Yalçıntaş, kişisel görüşme, 31 Temmuz 2023).

İhaleyi hangi firma alırsa alsın Altay tankının güç grubu (motor, transmisyon ve ısıtma-soğutma sistemi) Almanya'dan tedarik edilecekti. Bu amaçla Alman Rheinmetall firmasıyla "Rheinmetall BMC Savunma Sanayii" (RBSS) adıyla Ankara'da ortak şirket bile kuruldu (T. Şenol, kişisel görüşme, 10 Kasım 2023). Ne var ki Almanya, Türkiye ile yaşanan siyasî gerilim sebebiyle "bazı silah, mühimmat ve parçaların" verilmesine yanaşmadı ("Altay siyasete kilitlendi", 2017). Açıkçası Almanya'nın koalisyon hükümeti, Türkiye'nin tankları Güneydoğu'da sınır bölgesinde ve Afrin Operasyonunda kullanmasını gerekçe göstererek bu iş birliğini engelledi (M. Yalçıntaş, kişisel görüşme, 31 Temmuz 2023).

Alman MTU motoru ve Renk transmisyonun Altay tankında kullanılamaması sorunu Güney Kore ile aşıldı. Güney Kore'nin ürettiği K2 tankında kullandığı Doosan motoru ve S&T Dynamics transmisyonu alındı, ilk iki Yeni Altay tankına yerleştirildi ("Yerli tank için", 2021). Almanya'nın, Güney Kore üretimi transmisyon sisteminde kullanılan parçalar için Türkiye'ye uyguladığı ambargo, "Koreleştirme" ile aşıldı. Böylece ilk yerli ve millî tank olan Altay tankının üretimindeki en büyük engel geride bırakılarak üretim sürecinin sonuna gelindi.

Ne yazık ki her şey bir anda gerçekleşmedi, dört yıllık sıkıntılı bir süreç sonunda hedefe ulaşıldı. Altay tankının motor ve transmisyon sorunu, Tosyalı Holding şirket yönetimini devraldığında müzminleşmiş şekilde sürüyordu. BMC CEO'su Yalçıntaş'ın ifadesiyle SSB bile projeyi “sorgular”, Türkiye'nin güvenliği ve savunması için bir numaralı önceliğe sahip tank ihalesi, ilerleme sağlanamadığı için iptal edilebilir hale gelmişti (M. Yalçıntaş, kişisel görüşme, 31 Temmuz 2023).

BMC yönetimi Altay tankının seri üretim ihalesinin resmî sözleşmesini 2018'de imzalar imzalamaz, ana alt sistemlerin tedarikçileriyle zaten devam eden görüşmelerini bitirip imza aşamasına geçti. Motor için Alman MTU firmasıyla, transmisyon için de Alman Renk firmasıyla gerekli kontrat müzakereleri yapıp anlaşmalar imzalandı. Sözleşmeyi takip eden üç veya dört ay içinde ilgili Alman firmalarının Federal Ekonomi ve İhracat Denetim Kurumu BAFA'dan [Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle] gerekli ihracat iznini alıp tankın güç grubunu teslim etmesi gerekiyordu. Ancak BAFA, bir türlü ihracat iznini vermeyerek, Türkiye'yi oyalyordu. Bunun adı diploması lisanında gizli engelleme girişimiydi. Dönemin BMC CEO'su Murat Yalçıntaş ise bu süreci “doğrudan hayır yerine Türkiye'yi uzun bekleyiş dönemine alma” şeklinde ifade ediyordu. Resmî olarak ne evet ne de hayır diyorlardı. Ortaya çıktı ki Almanlar, Türk Silahlı Kuvvetleri'nin Güneydoğu'da ve sınır ötesinde ülke güvenliğini sağlamak için mutlak şart olan operasyonları devam ettirdiği sürece Altay tankının yapımına destek vermeyeceklerdi. Deyim yerindeyse örtülü oyalama stratejisi, yine kamuoyu önünde resmen ifade edilmemekle birlikte fiili ambargoya dönüştürülmüştü. Ne yazık ki daha önce başlatılan güç grubu yerleştirme süreci de aynı nedenlerle sonuçsuz kalmış ve TÜMOSAN (Türk Motor Sanayi ve Ticaret Anonim Şirketi) ihaleden çekilmek zorunda kalmıştı.

Bunun üzerine BMC CEO'su Murat Yalçıntaş göreve gelir gelmez, ilk etapta tank üretimi yapabilen farklı ülkelerle görüşme trafiği başlatarak, alternatif güç grubu tedarik sürecini başlattı. Pandemi döneminde seyahatler nedeniyle beş kez Kovid-19'a yakalanarak on binlerce kilometre yaptı.

Altay tankının motor ve transmisyon başta olmak üzere bazı parça ve alt sistemlerine yönelik doğrudan ve dolaylı ambargolar uygulandı. Güney Kore'den gelen iki güç grubu, tezgâh üstü testlerden başarıyla geçirilerek Yeni Altay tankının gövdesine monte edildi. BMC'nin Yalçıntaş liderliğindeki ekibi göreve geldikten 10 ay sonra Yeni Altay tankının “güç grubu” ile buluşup yürümesini sağlamış, feshedilme noktasına gelen Altay Projesi böylece yeniden hayata dönmüştü (Yalçıntaş, 2026). Yalçıntaş yabancı ülkelerin gizli ambargo uygulamasının sebebini Türkiye'nin güçlü ve modern bir tanka sahip olması yerine kendi satacakları silahlara mahkûm olmasını istemelerine bağlıyor, bunun anlaşılır bir şey olduğunu ancak Türkiye'nin böyle bir bağımlılık istemediğini vurguluyordu. Yalçıntaş, “Biz de kendi modern silahlarımızı geliştirmek ve bu silahların bakım ve idamesinde bağımsız olmak istiyoruz. Bu yüzden Türkiye kendi modern tankını geliştirmek; yabancı ülkeler de yine bu yüzden ülkemizin tank geliştirmesini engellemek zorundaydı. Altay tankının hikayesinin özeti budur.” diyordu. (M. Yalçıntaş, kişisel görüşme, 31 Temmuz 2023).

Engellere takılan, müttefik ülkeler tarafından ihracat lisansı verilmeyen dolayısıyla “Almansızlaştırılması” tek tank parçası, güç grubu değildi. Batılı dost ve müttefik ülkelerin ambargoyu aratmayan bu yaklaşımları sebebiyle Altay tankının birçok unsurunun yeniden tasarlanması gündeme geldi. Güç grubunun yanı sıra 12 tane alt sistem yerleştirildi (Yalçıntaş, 2026). M. Yalçıntaş'ın verdiği bilgilere göre (Kişisel görüşme, 31 Temmuz 2023) “yeni sistemlerin yerleştirilmesi için tasarlanması, tasarlanmış olan sistemlerin ise yerli üretimlerinin sağlanması, bununla ilgili tedarikçilerin geliştirilmesi, ekosistemin

güçlendirilip büyütülmesi, bu çerçevede yeni bir prototip üretilmesi, bu yeni prototipin test edilmesi oldukça uzun bir zaman aldı. Bu diplomatik açıdan da, tedarik açısından da, teknik açıdan da sıkıntılı bir süreçti.” Türkiye tank projesini hayata geçirmekte zaman kaybetmişti ama sürecin sonunda her şeyiyle kendisine ait bir tanka ulaşmayı da başarmıştı.

Türkiye Devleti’nin bağımsızlığının teminatı olan Yeni Altay tankı, büyük bir mücadele ve gayretin ardından tamamlanarak, 23 Nisan 2023’te bağımsızlığımızın simgesi Türkiye Büyük Millet Meclisi’nin açılışının 103. ve Cumhuriyet’in 100. yıl dönümünde, Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan’ın katıldığı törenle Türk Silahlı Kuvvetleri’ne teslim edildi. Ticarî araçta elde ettiği derin deneyim ve birikim ile yerleştirme kabiliyetini savunma sanayiine sunan BMC, Türk Silahlı Kuvvetleri’nin gücüne güç katan taktik tekerlekli zırhlılardan mayına karşı korumalı araçlara ve nihayet yerli tanka kadar girdiği her işten alınının akıyla çıkmayı başardı. Özellikle Altay tankının üretimi sürecinde karşılaşılan engellemeleri “yerleştirme” silahıyla devre dışı bırakarak, Türkiye’yi tank yapan ülkeler kategorisine kalıcı olarak soktu.

Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, teslim töreninde yaptığı konuşmada ambargo ve engellere maruz kalındığını doğrulayarak, Türk mühendislerin pek çok engelin üstesinden gelmek için büyük fedakârlıklarla emek harcadığını, ihracat lisansı alınamayan tüm alt sistemlerin yerine yerli ve millî alt sistemler tasarladıklarını, her stratejik üründe olduğu gibi tanka da çamur atıldığını, gizli açık ambargolarla sürecin sabote edilmek istendiğini belirtti ve “Maruz kaldığımız onca saldırıya rağmen yılmadık, pes etmedik. Mevcutla yetinmek yerine daha iyisini, bugünün değil yarının teknolojisiyle mücehhez olanı üretmek için canla başla çalıştık. Kara aracı alanında çok şükür neredeyse bütün ihtiyaçlarımızı yerli ve millî kabiliyetlerle karşılar hale geldik.” bilgisini verdi. Türkiye’nin kendi için üretmekle yetinmeyerek, dost ve müttefik ülkelere de kara aracı ihraç ettiğinin altını çizen Cumhurbaşkanı Erdoğan, Türkiye’nin artık bu alanda dünyada ilk sıralarda yer alan, ürünleri birçok ordu tarafından kullanılan tedarikçi bir ülke konumuna geldiğini, taktik tekerlekli zırhlılardan mayına karşı korumalı araçlara kadar çok sayıda aracın üretimini başarıyla gerçekleştirdiğini ifade etti. Ayrıca TSK envanterinde bulunan tank ve zırhlı muharebe araçlarının en son teknolojilerle modernizasyonlarını yapıldığını, bunlarla birlikte askeri araçlardaki silah sistemlerinin, elektronik sistemlerin, anti tank mühimmatların, ekipman ve teçhizatların da yerli olarak üretildiğini bilhassa vurguladı (Koyuncu ve Akbir, 2023).

Cumhurbaşkanı Erdoğan’ın teslim töreni konuşmasında övgüyle bahsettiği savunma araçlarının tamamı, BMC fabrikalarında üretilmişti. BMC fabrikaları Türk Silahlı Kuvvetleri’nin en büyük tedarikçisi olmanın ötesine geçerek, Türkiye’nin en büyük kara aracı ihraç eden ilk şirketlerinden biri olmuştur. Geçen on yıllık süreç içinde kazandığı yeni ve üstün nitelikler ve muadillerine göre daha güvenli ve dayanıklı olması sebebiyle Altay tankına “Yeni Altay” tankı deniyordu. Zira tanka muharebe sahasının değişen ihtiyaçlarına göre teknolojik, dijital ve mekanik birçok yeni sistemi entegre edilmişti. Sonuçta ortaya “yüksek yerlilik oranı, ileri teknolojisi, dünyadaki benzerlerinden üstün özellikleriyle” Yeni Altay çıkmıştı. Özetle Cumhurbaşkanı Erdoğan’ın dediği gibi “Yeni Altay tankımız 10 yıl önce ilk ortaya konan prototipten çok farklı ve üstün kabiliyetlere sahipti.” (“Koyuncu ve Akbir”, 2023).

Yerli tank üretmekle uğraşanların bahtiyarlıklardan biri de yerleştirilmesi gereken en önemli kısmı olan yerli güç grubuyla Yeni Altay tankının yürütmesine tanıklık etmektir. M. Yalçıntaş’a göre bu yürüyüş, Türklerin tank üretemeyeceğini söyleyenlere en büyük cevaptır. Bu cevap da ilk iki Altay tankının tesliminden kısa bir süre verildi. 20 Temmuz 2023 tarihinde Yeni Altay tankı, Arifiye Tank Palet Fabrikası’nda BMC Power tarafından

üretilen “ilk” yerli ve millî güç grubu olan Batu ile entegre olmuş halde “ilk” yürüyüşünü yaptı. Aslında Yeni Altay tankının oluşumunda büyük payı olan SSB, yerli tank üretiminde nihai hedefe ne zaman ulaşılmalı olacağını en iyi bilen kurumdur. Dönemin SSB Kara Araçları Daire Başkanı Ahmet Raci Yalçın, şu an ulaşılan durakta tüm engelleme ve sıkıntılara rağmen Türkiye’de tank üretilebildiğini gösterildiğini, artık Türkiye’nin Altay diye bir yerli tankı olduğunu belirterek, nihai hedefi şöyle açıklıyordu: “Bundan sonraki hedefimiz, tankın seri üretimine geçilmesi... Dünyanın en büyük tank satıcısı ülkesi olduğumuz gün de nihai hedefimize ulaşmış olacağız. Çünkü Altay tankı şu an dünyanın en iyi tankı, dünyada en çok satılan tank olacağından da eminiz.” (A.R. Yalçın, kişisel görüşme, 21 Aralık 2023).

4.3. Stratejik Askerî Araçlar için Yerli Güç Grubu ve Motor Üretimi

Türk savunma sanayiinin en büyük darboğazı olan “motor ve güç grubu” sorunu BMC’nin stratejik hamleleriyle çözüme kavuşturulmaktadır. Motor geliştirme amacıyla kurulan BMC Power şirketi bünyesinde, Türkiye’nin millî ana muharebe tankı Altay için 1500 beygirlik BATU motoru ve Fırtına obüsü için 1000 beygirlik Utku Güç Grubu geliştirme çalışmaları yürütülüyor. Test aşamasındaki bu projeler sonuçlandığında Türkiye, kendi tank motorunu ve transmisyonunu tasarlayıp üretebilen sayılı ülkeler arasında yer alacak. Bu katkı, sadece teknik bir başarı değil; uluslararası ambargoların ve kısıtlamaların Türkiye’nin savunma kararlarını engelleyemeyeceği bir “teknolojik bağımsızlık” hayalinin hayata geçmesidir.

Aslında BMC’nin yerli güç grubu geliştirme görevi Fırtına obüslerinin ihracının Alman güç grubu kullanılması yüzünden engellenmesiyle 1000 beygirlik güç grubu Utku ile başladı. Bu sorunu temelden çözmek amacıyla SSB tarafından 2016 yılında açılan 1000 beygirlik güç grubu ihalesini BMC Otomotiv kazandı. 1000 beygirlik güç grubu ihalesi, aynı zamanda tankta kullanılacak güç grubuna karşı oluşabilecek engelleme ve ambargolara karşı hazırlık anlamı taşıyordu. Savunma Sanayii Başkanlığı Altay tankında kullanılacak 1500 beygirlik güç grubunun yerli üretimi için ihaleye çıkmış, TUMOSAN’ın mevcut işi yapamaması ihtimaline karşı bir alternatif oluşturmuştu.

Böylece 13 Ekim 2017’de iki kurum arasında imzalanan Yeni Nesil Hafif Zırhlı Araç Güç Grubu Geliştirilmesi Projesi ile BMC, güç grubunun yurt içinde özgün olarak tasarlanmasını, geliştirilmesini, prototip üretimi ile test ve kalifikasyonunun yapılmasını gerçekleştirmiş, savunma sanayinde yerli motor dönemi başlatmış, Türk Silahlı Kuvvetleri’nin yeni nesil hafif zırhlı araçların paletli konfigürasyonunda kullanacağı güç grubunun “özgün olarak tasarlanıp geliştirilmesini, prototip üretimi ile test ve kalifikasyonunun” yapılmasını temin etmişti (“Yerli motor işi”, 2017). BMC’nin hafif zırhlı araçlar için geliştirdiği motorlar 400 beygirlik Tuna, 600 beygirlik Azra ve 1000 beygirlik Utku Güç Grubu’ydu.

Altay tankı prototip yapım süreci devam ederken, Fırtına obüslerinde yaşanan güç grubu sorununun Altay tankında yaşanmaması için Türk Silahlı Kuvvetleri, yerli güç grubunun üretilmesine istedi ve SSB bu amaçla vazifelendirildi. Altay tankının seri üretim sözleşmesi imzalanmadan bir yıl önce Altay tankı güç grubu olan Batu için ihaleye çıkıp sözleşme yapıldı. BMC Otomotiv, Mart 2018’de yeni ihaleyi kazandı ve 13 Haziran 2018 tarihinde de gerekli sözleşmeyi imzalayarak, 3 Ekim’de de gerekli süreci başlattı. Bu ihaleye girip kazanan da BMC Otomotiv olduğundan Savunma Sanayii Başkanlığı sözleşmeyi bu şirketle imzaladı. 4 Ocak 2018’de Utku Projesi, dokuz ay sonra yani 4 Ekim 2018 tarihinde Batu Projesi BMC’nin sorumluluğuna verilmişti. Hızla mühendislik çalışmalarına başlanan güç grubunun ilk testleri 2021’de yapılmaya başlandı. Tank, muhtelif zırhlı araç ve makinelerde kullanılacak Batu motoru Türk mühendisler tarafından yapılmış ve ateşlemesi başarıyla gerçekleştirilmişti (“Bizim mühendisler”, 2021).

Motor geliştirmekten sorumlu BMC Power şirketi 2017’de çalışmalarına başladığında ilk projesi, 600 beygirlik bir motor geliştirmektir. Ancak Vuran araçlarında kullanılmak üzere 400 beygirlik motor geliştirme ihtiyacı ortaya çıkınca mevcut kazanımlarla birlikte bu göreve yoğunlaşıldı. Sebebi ise 2018’de SSB ile imzalanan 713 adetlik Vuran sözleşmesi kapsamında, son 90 adet aracın yerli motorlu üretilip teslim edilmesi şartıydı. Testler, Taktik Tekerlekli Zırhlı Araç (TTZA) motoru, Arifiye yerleşkesinde yer alan BMC Power bünyesinde geliştirip üretimi yapıldı. Üretilen ilk 20 adet TTZA motoru, İzmir Bornova’daki BMC Otomotiv fabrikasında imal edilen Vuran 4x4 araçlara konulmak üzere Sakarya’dan 2 Şubat 2023 tarihinde düzenlenen törenle yola çıkarıldı (“İlk yerli askeri”, 2023). Bu törende TTZA motoruna resmen “Tuna” ismi verildi (“İlk seri üretim”, 2023) ve milli motorun sevkıyatı yapıldı.

İlk etapta 100 adet üretilen Tuna motorunun takıldığı Vuran araçları Türk Silahlı Kuvvetleri’ne teslim edildi. Tuna motoru Vuran’dan sonra 2024 yılının ilk aylarından itibaren de Kirpi ile buluşacak, ardından da Yük ve Personel Taşıyıcı araçlara yol verecekti.

Taktik tekerlekli araçlar için Azra adı verilen 600 beygirlik motorun geliştirmekle görevlendirilen BMC, bu çalışmaları Alman menşeli mühendislik firması olan Fev ile birlikte yürüttü. BMC Power çalışmalarını Tuna, Azra, Utku ve Batu kara motor ve güç gruplarıyla sınırlamadı. Gelecek vizyonu çerçevesinde deniz platformlarını hedefine aldı. Bu kapsamda askeri amaçlı gemiler üreten tersanelerle yakın temasa geçen BMC Power, askeri gemi inşa eden sivil tersanelerin yetkililerinin neredeyse tamamıyla görüştü. Onların ihtiyaçlarını toparlayarak bir yol haritası oluşturdu. Bu amaçla 600 beygirlik Azra motorunun denize uyarlanmasıyla ortaya çıkan motora da “Marin Azra” adı verildi.

4.4. Türk Topçusunun Gururu: Fırtına Obüsleri

Türk Silahlı Kuvvetleri’nin muharebe yeteneğini artıran en önemli vasıtalarından biri, “Fırtına obüsleri” kabul edilir. Türk topçusunun Çanakkale Savaşı’ndan beri en büyük başarı aracı olan obüsler, Fırtına serisiyle birlikte modern dönemde, ülke savunmasının en başta gelen silahı oldu. Güney Kore’nin STX firması tarafından Alman lisansı altında üretilen MTU 881, TSK’nın Arifiye Fabrikası’nda geliştirilerek “Fırtına obüsleri” imal edildi. Güney Koreliler Almanya’dan lisans aldığı için Türkiye’de bu obüsleri ihraç edeceği zaman Almanya’dan onay alması gerekiyordu. Almanya, 2010 yılında Türkiye’nin Azerbaycan’a 36 adet Fırtına obüsü satışına Ermenistan ile Yukarı Karabağ anlaşmazlığını gerekçe göstererek izin vermedi. Almanya aynı engeli 2017 yılında da Suudi Arabistan’a yapılacak ihracat içinde çıkardı (“Fırtına obüsü yurt dışı”, 2018). Bunun üzerine gerekli güç grubu ve bazı parçalar tedarik edilemediği için Fırtına obüsü üretimine bir süre ara verilmek zorunda kaldı.

Bu arada Türk Silahlı Kuvvetleri’nin envanterinde bulunan ve görevini başarıyla yerine getiren ilk nesil Fırtına obüsüne yeni nesil atış kontrol, otomatik mühimmat yükleme, sürücü görüş, otomatik yangın söndürme, iklimlendirme, uzaktan kumandalı silah, yenileştirilmiş palet askı donanımı, yeni nesil yardımcı güç grubu gibi pek çok kritik özellik eklenmesi gerekiyordu. BMC, Türk Silahlı Kuvvetleri’nin bu “ister”lerini, bu teknolojileri yeni nesil Fırtına obüsüne uyarlayarak karşılamak için 2018’de “yeni nesil obüs Fırtına 2”nin prototip üretimini tamamladı. Yeni nesil Fırtına obüsünün ilk üç adedinin teslimatı, 3 Ocak 2021 tarihinde yapıldı (Ergan, 2021).

Fırtına obüsünün namlusu Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumundan, atış kontrol sistemleri ASELSAN’dan, güç grubu dışındaki diğer sistemler ise yerli üreticilerden tedarik edildi. Otomatik doldurma sistemi sayesinde dakikada altı atım yapabilen Fırtına obüsü, tam

zırh özelliğiyle mürettebatını da koruyordu. Türkiye sınırlarını terörist yapılanmalara karşı başarıyla savunmanın simgesi haline gelen Fırtına obüsünden 6 tanesi daha Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın katıldığı törenle 2023 yılında Türk Silahlı Kuvvetleri'ne teslim edildi. Yeni nesil Fırtına 2 obüsünde Almanya'dan tedarik edilen güç grupları kullanıldı. Bundan sonra teslimi yapılacak obüslerde yerli güç grubu Utku'nun kullanılması hedefleniyor. Böylece bazı ülkeler tarafından uygulanan dolaylı ve dolaysız tüm ambargolar anlamını yitirecekti (Ayvaz ve Şimşek, 2023).

4.5. Yeni Nesil Taktik Tekerlekli Zırhlı Araçlar: Altuğ ve Panter

BMC savunma sanayii için ürettiği zırhlı muharebe aracı ve personel taşıyıcı araçlarını 8x8 sınıfında daha da geliştirdi. Bu gelişimin sonucu üretilen ve “Altuğ” adı verilen araç, 8x8, hem 35 milimetre silah kule montajıyla zırhlı muharebe aracı hem de 12,7 milimetre silah kuleli haliyle zırhlı personel taşıyıcı olarak tasarlandı ve kendi sınıfında konvansiyonel ve asimetrik muharebe sahasının tüm ihtiyaçlarına cevap verebilecek şekilde dizayn edildi (“Türkiye’nin yeni zırhlı”, 2021).

BMC’nin Altay tankını tasarlayan yetenekli tasarım mühendisleri tarafından geliştirilen Altuğ’da yüzde 80’ler seviyesinde yerlilik oranı hedefleniyor. Altuğ’un 12,7 milimetre silah kuleli 8x8 ve 6x6 versiyonlarında yerli motor kullanılması planlanıyor. Yeni versiyonlar çıkana kadar beş adet Altuğ 8x8 zırhlı personel taşıyıcı imal eden BMC, araçları en zorlu saha ve yol şartlarında test ediyor. üç mürettebat ve dokuz personel taşıma kapasitesine sahip Altuğ’un önemli özelliklerinden biri de 7,62 milimetreden 120 milimetreye kadar her türlü silahı taşıyabilmesi... Mayın ve el yapımı patlayıcılara karşı üstün koruma sunan araç, sekiz tona kadar faydalı yük taşıyabiliyor. Çöl şartları dahil yurt dışı testlerinden başarıyla geçen araçlarından biri olan Altuğ 8x8 aracı, BMC’nin ciddi ihracat potansiyeli taşıyan ürünlerinden biri olmasıyla öne çıkıyor (M. Yalçıntaş, kişisel görüşme, 31 Temmuz 2023).

Zırh yetenekleri, erken uyarı sistemleri, ateş gücü, araç performansı ve lojistik yetenekleri gibi özellikler açısından muadilleriyle karşılaştırılan “Altuğ ZMA 8x8 birinci, FNSS Kaplan YN ZMA ikinci, BMC Altuğ ZPT 8x8 ise üçüncü sırada yer aldı.” Bilhassa Altuğ ZMA 8x8, açık düz arazide manevra kabiliyeti ve hızı, sessizlik ve gizlilik özellikleri nedeniyle açık saha operasyonlarında diğer rakiplerine göre birinci sıraya yerleşiyordu (Tombak, 2024).

BMC, Fırtına obüslerinin yanı sıra Milli Savunma Bakanlığına bağlı ASFAT ile imzaladığı sözleşme gereği daha önce Makine ve Kimya Endüstrisi (MKE) tarafından üretilen 155 mm Panter obüsünün, Taktik Tekerlekli Askeri Kamyon Üzerine Uygulama Projesi’ni bir başka ifadeyle Arpan 155’in imalini üstlendi. Bu proje ile Panter obüsleri 8x8 lastik tekerlekli araca monte ediliyor, bu yeni ürüne de ARPAN-155 8x8 kamyonu monteli obüs ya da kısaca “ARPAN-155” adı veriliyor, böylece obüsler mobil hale getirilmiş oluyordu. BMC ve ASFAT AŞ tarafından geliştirilen sistemde, ASELSAN tarafından geliştirilen Modern Atış Kontrol Sistemi kullanılacak. Uzmanlar Panter obüslerinin kamyonu monte edilmesiyle “kısa göreve hazır olma zamanları ve yüksek manevra kabiliyeti” kazanacaklarını, böylece özellikle “At ve Uzaklaş” görevlerinde ayrıcalıklı ve etkin hale geleceklerini belirtiyorlar.

Lastik tekerlekli 155 milimetrelik Panter obüsü sınıfındaki obüsler, dünyada sadece birkaç ülke tarafından üretebiliyor. Türkiye BMC’nin kararlılığı ve üretim yeteneğiyle bu ülkelerden biri olmayı başardı. Fırtına obüsü ve Altay tankında olduğu gibi Panter obüsünün de altında yerli inovasyon ve Ar-Ge çalışmalarının gücü bulunuyor.

Sonuç

Bu makale, BMC'nin 1964'te bir otomotiv fabrikası olarak başlayan serüveninin zaman içinde Türkiye'nin yerli ve millî savunma sanayii kapasitesine katkı sunan stratejik bir kurumsal dönüşüme nasıl evrildiğini incelemiştir. Çalışmada ortaya konulduğu üzere BMC'nin tarihi, sıradan bir şirket büyümesi veya ürün çeşitlenmesi hikâyesi değildir. Bu tarih, teknoloji transferiyle başlayan üretim tecrübesinin, yerli imalat kabiliyetine, oradan da özgün savunma platformları geliştirme iradesine dönüşmesinin somut örneklerinden biridir.

BMC'nin kuruluş yıllarından itibaren benimsediği “montajcı değil imalatçı olma” anlayışı, şirketin daha sonraki savunma sanayii yöneliminin de temelini oluşturmuştur. İlk kamyon üretiminden motor bloklarının dökümüne, yerli şanzıman imalatından yan sanayiın geliştirilmesine kadar uzanan süreç, BMC'yi yalnızca araç üreten bir fabrika olmaktan çıkarmış; onu Türkiye'de mühendislik kültürü, üretim disiplini ve kurumsal öğrenme bakımından önemli bir okul hâline getirmiştir. Bu birikim, ilerleyen yıllarda Türk Silahlı Kuvvetleri'nin ihtiyaçlarıyla birleştiğinde, sivil otomotiv tecrübesinin askerî araç üretimine aktarılmasını mümkün kılmıştır.

Bu dönüşümün ilk belirgin eşiği, Türk Silahlı Kuvvetleri ile kurulan temaslarda görülmektedir. BMC'nin kamyonlarının dayanıklılığı, yüksek yerlilik oranı ve zorlu arazi şartlarına uyumu, şirketin askerî alanda güvenilir bir üretici olarak tanınmasını sağlamıştır. Ancak asıl kırılma, 1993'te BTR-60 zırhlı personel taşıyıcılarının revizyonuyla yaşanmıştır. Bu proje, BMC'ye büyük bir ekonomik kazançtan ziyade stratejik bir itibar kazandırmıştır. Araçların kısa sürede modernize edilerek teslim edilmesi, TSK nezdinde “BMC bu işi yapabilir” kanaatini güçlendirmiştir. 1996'da Savunma Sanayii Bölümü'nün kurulması ise bu güvenin kurumsal bir yapıya dönüşmesini sağlamıştır.

2008 yılında Savunma Sanayii Müsteşarlığının açtığı 1.859 araçlık ihale, BMC'nin savunma sanayiindeki konumunu kalıcı hâle getiren ana dönüm noktalarından biri olmuştur. Bu süreçte geliştirilen Kirpi, Türkiye'nin terörle mücadele şartlarında ihtiyaç duyduğu mayına dayanıklı zırhlı araç ihtiyacına etkili bir cevap vermiştir. Kirpi'nin daha sonra farklı versiyonlarla geliştirilmesi ve dost-müttefik ülkelere ihraç edilmesi, BMC'nin artık sadece iç pazara çalışan bir üretici olmanın ötesine geçerek Türkiye'nin savunma sanayii ihracat kapasitesine katkı sunan bir aktöre dönüştüğünü göstermiştir. Vuran, Amazon, Altuğ ve benzeri platformlar da bu tecrübenin farklı ihtiyaç alanlarına uyarlanmış devamı niteliğindedir.

Altay tankı ve millî güç grubu projeleri ise BMC'nin dönüşümünde daha ileri bir aşamaya işaret etmektedir. Bu projeler, savunma sanayiinde yerleştirmenin sadece gövde, zırh veya araç montajıyla sınırlı olmadığını göstermektedir. Motor, transmisyon, güç grubu, alt sistem ve fıkri mülkiyet gibi daha derin teknoloji alanlarına uzanması gerektiği ortadadır. Altay tankının üretim sürecinde karşılaşılan ambargo, gecikme ve tedarik sorunları, Türkiye açısından savunma sanayiinde dışa bağımlılığın ne kadar kritik bir güvenlik meselesi olduğunu bir kez daha ortaya koymuştur. BMC'nin Batu, Utku, Tuna ve diğer motor-güç grubu projeleriyle bu alana yönelmesi, geçici çözümler yerine kalıcı teknoloji kabiliyeti oluşturma iradesinin sonucudur.

Netice itibarıyla BMC örneği, Türkiye'de savunma sanayiinin yerleşme sürecinin yalnızca kamu politikaları, askerî ihtiyaçlar veya teknolojik yatırımlarla açıklanamayacağını göstermektedir. Bu süreç aynı zamanda uzun vadeli kurumsal hafıza, üretim disiplini, mühendislik birikimi, askerî kullanıcıyla kurulan güven ilişkisi ve stratejik kararlılıkla

şekillenmiştir. BMC'nin otomotivden savunma sanayiine uzanan çizgisi, Türkiye'nin montaj sanayiinden özgün tasarım ve sistem geliştirme aşamasına geçişini izlemek bakımından öğretici bir örnektir.

Bu bakımdan BMC'nin 60 yılı aşan tarihi, Türkiye'nin nakil vasıtaları alanında dışa bağımlılığı azaltma arayışından başlayıp, kara araçları, zırhlı platformlar, obüsler, tanklar ve güç grupları üzerinden savunma sanayiinde daha yüksek bir yerlilik ve bağımsızlık seviyesine ulaşma çabasının kurumsal bir izdüşümüdür. Şirket, İngiliz teknolojisiyle başlayan üretim tecrübesini zaman içinde yerli mühendislik kabiliyetine dönüştürmüş; ticarî araçlarda edindiği bilgi birikimini Türk Silahlı Kuvvetleri'nin ihtiyaç duyduğu askerî platformlara aktarmıştır. Böylece BMC, Türk otomotiv sanayiinin gelişimine katkı sunan bir fabrika olmanın ötesine geçerek Türkiye'nin yerli ve milli savunma sanayii ekosisteminde stratejik bir kara aracı üreticisi ve teknoloji geliştiricisi hâline gelmiştir.

Çatışma Beyanı:

Bu makalede herhangi bir çıkar çatışması bulunmamaktadır.

Yazarların Katkı Oranı Beyanı:

Araştırma Tasarısı: Ş.M., M.Y.; Literatür Taraması: Ş.M., M.Y.; Veri Toplama ve Sınıflandırma Analiz, Sentez ve Değerlendirme: Ş.M., M.Y.; Metin Oluşturma: Ş.M., M.Y.

Yapay Zekâ Kullanım Bildirimi:

Araştırmada yapay zekâ kullanılmamıştır.

KAYNAKÇA

- Altay siyasete kilitlendi. (2017, 2 Kasım). *Cumhuriyet*, 4.
- Altay tank ihalesini BMC kazandı. (2018, 25 Nisan). *Hürriyet*, 9.
- Askerî araç pazarı kızıştı. (1986, 17 Ekim). *Cumhuriyet*, 11.
- Askerî ihalede rekabet olanağı. (1987, 27 Mart). *Cumhuriyet*, 8.
- Ayvaz, E. ve Şimşek, Ö.F. (2023, 9 Ocak). “Yeni Nesil Fırtına obüsleri TSK’ya teslim edildi”, Anadolu Ajansı. <https://www.aa.com.tr/tr/gundem/yeni-nesil-firtina-obusleri-tskya-teslim-edildi/2783155>
- BMC’de hayat. (1967, Aralık). *BMC Dünyası*, (6), 10.
- BMC’nin askerî araçları Kıbrıs’ta. (1984, Ağustos-Eylül). *BMC’den Haberler*, (44-45), 2.
- BMC’nin projeleri de hedefleri de büyük. (2009, Temmuz). *Platin*, 39.
- BMC’nin Tuğra’sı yola çıktı. (2018, 20 Eylül). *Cumhuriyet*, 16
- BMC Sanayi ve Ticaret A.Ş.. (1971, Kasım), *BMC Dünyası*, (20), 6.
- ÇNRA’lı Vuran TSK’nin emrinde. (2021, 12 Mayıs), *Sabah*. <https://www.sabah.com.tr/ekonomi/2021/05/12/milli-teknoloji-hamlesi-hiz-kesmiyor-cnrali-vuran-tsknin-emrinde>
- Ergan, U. (2021, 24 Ocak). “TSK’ya yeni nesil 3 Fırtına: ‘Gurur kaynağı’”, *Hürriyet*. <https://www.hurriyet.com.tr/gundem/tskya-yeni-nesil-3-firtina-gurur-kaynagi-41722765>
- Fırtına obüsü yurt dışı yolcusu. (2018, 25 Ekim). *Ekonomi Haber*. <https://ekonomi.haber7.com/ekonomi/haber/2743975-firtina-obusu-yurt-disi-yolcusu-engel-kalkiyor>
- İlk seri üretim yerli ve milli motorun sevkiyatı yapıldı. (2023, 2 Şubat). *Dünya*. <https://www.dunya.com/gundem/ilk-seri-uretim-yerli-ve-milli-motorun-sevkiyatı-yapildi-haberi-684677>
- İnsan ve motor gücü bir büyük zafer kazandı. (1972 Ağustos). *BMC Dünyası*, (21), 11-12.

- İzmir. (1964, 22 Temmuz). *Türkiye Ticaret Sicili Gazetesi*, 1-2.
- Kısa kısa. (1987, 24 Şubat) *Cumhuriyet*, 11.
- Koyuncu, A. ve Akbir, D. (2023, 23 Nisan). “*Erdoğan: Hedefimiz tam bağımsız savunma sanayii*”, *Milliyet*.
<https://www.milliyet.com.tr/gundem/erdogan-hedefimiz-tam-bagimsiz-savunma-sanayii-6936317>
- Land Rover imaline başladık. (1974, Temmuz). *BMC Dünyası*, (29), 3-4.
- Marş! Marş!. (1969, Mart). *BMC Dünyası*, (13), 8.
- Seri üretim için Otokar’a da davet. (2017, Temmuz 20). *Cumhuriyet*, 8.
- Tanışma tanıtma. (1967, Ekim). *BMC Dünyası*, (5), 4.
- Tank projesinde büyük adım. (1999, 11 Eylül). *Cumhuriyet*, 6.
- Tank fizibilite sözleşmesi imzalandı. (2004, 30 Temmuz). *Milliyet*, 8.
- Tank tasarım sözleşmesi. (2004, Temmuz 30). *Cumhuriyet*, 5.
- Tankta Türk ortak timi. (2004, Temmuz 29). *Milliyet*, 9.
- Tombak, F. (2024). Türkiye’nin terörle mücadele tarihinde savunma sanayinin rolü: BMC Örneği. *Korkut Ata Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, 15, 1590-1604. <https://doi.org/10.51531/korkutataturkiyat.1448248>
- Türkiye’nin yeni zırhlı aracı Altuğ 8x8 göreve hazırlanıyor. (2021, 16 Eylül). *Sabah*.
<https://www.sabah.com.tr/ekonomi/2021/09/16/turkiyenin-yeni-zirhli-araci-altug-8x8-goreve-hazirlaniyor>
- Uzun, M. (2020, 29 Kasım). “*Sakarya Arifiye Tank Palet Fabrikası gerçekleri*”, *Sabah*. <https://www.sabah.com.tr/ekonomi/2020/11/29/sakarya-arifiye-tank-palet-fabrikasi-gercekleri>
- Ve «Batu» ateşlendi: Bizim mühendisler yapıyor. (2021, 5 Mayıs). *Sabah*.
<https://www.sabah.com.tr/ekonomi/2021/05/05/ve-batu-ateslendi-bizim-muhendisler-yapiyor>
- Yalçıntaş, M. (2026). *Yeni Altay’ın bilinmeyen hikayesi*. Turkuvaz Kitap, İstanbul.
- Yenilenen Türk zırhlısı Amazon 4x4 göreve hazırlanıyor. (2023 Mart 12). *Sabah*.
<https://www.sabah.com.tr/ekonomi/yenilenen-turk-zirhlisi-amazon-4x4-goreve-hazirlaniyor-6391994>
- Yerli askeri motor teslimatı başlıyor. (2023, 1 Şubat). *TRT Haber*.
<https://www.trthaber.com/haber/bilim-teknoloji/ilk-yerli-askeri-motor-teslimati-basliyor-742721.html>
- Yerli motor işi Sancak’a. (2017, 15 Ekim). *Cumhuriyet*, 9.
- Yerli muhteva. (t.y.). *BMC Sanayi ve Ticaret A.Ş. 1977 Yılı Faaliyet Raporu*, 22.
- Yerli tank için yeni rota Güney Kore. (2021, Ekim 12). *Cumhuriyet*, 12.
- Ziyaretçiler. (1969, Mart). *BMC Dünyası*, (13), 6.