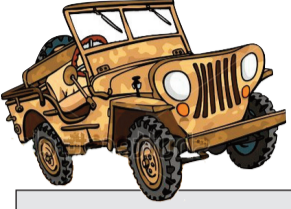


# Tuzla Jeep Fabrikası'nın



## gizemli öyküsü



1961 yılının Haziran ayında, Devlet Demiryolları'nın bazı yönetici ve mühendisleri Ankara'da bir toplantıya çağırıldılar. Kendilerine, yerli bir otomobil üretimi yapılması görevinin TCDD'ye verildiği, bu amaçla belirli bir bütçe ayrıldığı bildirildi. Üretim için verilen süre 4,5 ay'dı! Araba 29 Ekim'de hazır olmalıydı!

Bu "mucize" gerçekleşti. "Devrim" marka iki araba, 29 Ekim 1961'de, Cumhurbaşkanı Cemal Gürsel'e sunuldu. Gürsel'in bindiği birinci taşıtın benzini 100 metre ötede bitti, araba stop etti! Gürsel ikici "Devrim" ile önce Anıtkabir'e gitti, sonra Hipodrom'daki resmi geçite katıldı.

"Devrim" macerası, üretimden tutun da, benzin aksamasına kadar, müthiş bir öyküdür. Gürsel'in, "Batı kafasıyla otomobil yaptınız ama Doğu kafasıyla benzin ikmâlini unuttunuz" lafı da tarihe geçti.

O dönemde Türk basınının projeye en baştan karşı çıkması, sürekli kösteklemesi bugün de sorgulanıyor. O zamanlar Türkiye'de en gözde arabalar; Chevrolet, Ford ve Pontiac gibi, Amerikan markalarıydı. "Devrim" devriminin gerçekleşmesi, bazılarının tekerlerine çomak sokacaktı. Zamanın askeri yönetimine "bazı baskılar" yapıldığı da anlatıldı.

Neticede, "benzin bittiği için", "Devrim" projesi rafa kaldırıldı. Bu hazin son, gizemini sürdürüyor.

"Şaşılacak ne var?" diyor kimi olay tanıkları: "Türkiye'de çift motorlu uçak fabrikaları, ürettikleri uçakları Hollanda ve Polonya'ya ihraç etmeye başlamışlardı. Bu fabrikalar kapatıldı, traktör fabrikası haline getirildi!"



**"Yerli malı kullanmalı" ise...  
Tamamı yerli olan Tuzla Jeep'lerinin  
üretimine neden son verildi,  
bilen var mı ?**

Yıllar sonra, 1988'de, Yıldız Teknik Üniversitesi ve Türk Silahlı Kuvvetleri ortak projesi harekete geçirildi. Tuzla'da, "Askeri Jeep (jip) Üretimi"... Ve Tuzla Jeep Fabrikası, 1990'da seri üretime geçti. 15 yıldan fazla sürede, yerli 13 bin kadar askeri jip üretti, çeşit çeşit; her ihtiyacı karşılayan...

Sonra, 2006'da, üretim durduruldu, hiçbir açıklama yapılmadan!.. "İhtiyaç yok" denildi. Artık ihtiyaçlar daha pahalıya gelen ithal araçlarla gideriliyor...

Tuzla üretimi askeri araçlar halen TSK'da kullanılıyor. Bu üretimlerin ayrıntıları, "askeri proje" olması nedeniyle saydımlıktan uzak tutuldu. Üretim neden durdurulduğunu değil kamuoyu ve basın; projede görev alan askeri ve sivil uzmanlar dahi anlayamadı, açıklayamadı.

Tuzla'da Jeep'lerin üretildiği fabrika, 1954 yılında, "Türk Willys Overland" adıyla kurulmuştu.

Türkiye'nin ilk otomotiv fabrikası

sayılan bu yerde, ABD'den getirilen parçalar yerli parçalarla montajlanarak sivil ve askeri amaçlı Jeep, kamyonet üretiliyordu. Fabrika daha sonra Türk Silahlı Kuvvetleri'ne devredildi. 1986 yılından itibaren 'T Model' adıyla jiplerin yerleştirilmesi çalışmalarına geçildi. 1990'lı yıllarda da yüzde yüz yerli GT ve GTD Model olarak askeri jip üretimine başlandı. Araçlara ait marka tescili, 1995'te Türk Patent Enstitüsü tarafından 'Tuzla 1013' adı ve 'T' logosuyla yapıldı. Ayrıca, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı Sanayi Genel Müdürlüğü'nden araç tip onay belgeleri alınarak, ihracat için gerekli şartlar elde edildi.





### NE OLDU ? NEDEN OLDU?

“Tuzla Jeep Fabrikası’nda üretime neden son verildi?” sorusunu, bu işin içinde olan kime sorarsak soralım, yüzlerinde anlamlı, hüznü bir ifade gördük. Yanıt hep aynı: **“Bilmiyorum. Anlamadım.”** Ama sanki biliyorlar, anlıyorlar da söyleyemiyorlar gibi...

Bu konuda, en açık konuşan ve bilgilendiren isim, Yıldız Teknik Üniversitesi Makine Mühendisliği Bölümü Öğretim Üyesi Prof. Dr. Rahmi Güçlü. Kendisi, Tuzla Fabrikası’nda yerli jip üreten ekibin içinde yıllarca görev üstlenmiş bir mühendis ve akademisyen...

“Neler oldu? Neden oldu? Tuzla Jeep Fabrikası’nın yerli üretimi neden durduruldu?” sorusuna yanıt verirken, “Bu konuyu yetkililer de bilmiyor. Yanıtı ancak üst düzey makam ve yetkililer verebilir, onlara sormak lazım. Ordu’nun bir konsept değişikliği yapacağı, imalat sektöründen çıkacağı, farklı bir konseptte gireceği şeklinde bir düşünce ifade ediliyordu. Bu fabrikada üretimin durdurulacağı, hatta fabrikanın kapatılacağı zaten sürekli konuşulan bir şeydi. Birileri bu işten memnunken, birileri de rahatsız olmuş olabilir” diyerek söze başlayan Prof. Güçlü şöyle devam ediyor:

“İmalat kolay iş değil. Yatırım, risk gerektirir. Herkes bunu göze alamıyor. Çoğu sanayici bundan kaçınıyor, ithalat kolaya geliyor. TSK da bugün ithal ediyor... Bizim yapmaya, gerçekleştirmeye çalıştığımız; yerli olarak ürettiğimiz ama her seferinde içeriden ve dışarıdan önümüzün kesildiği onlarca proje var. Devrim arabaları bir örnek... Benzin unutuldu diye proje iptal edilir mi? Buna kim inanır? Türkiye uçak

yapıp Hollanda’ya ihraç ettiği zaman da proje durduruldu. Dış güçler engel oluyor ama tabii içeriden de onlara destek olanlar çıkıyor.”



**“Bu projede geldiğimiz noktada ürettiğimiz araçlar, teknolojik açıdan, yurtdışından ithal edilen araçlardan çok daha üstündü...”**

“Tuzla Fabrikası, Türkiye’nin yerli malı ilk seri üretim otomotiv fabrikasıdır. Burada 4 x 4 yerli askeri arazi araçları üretildi, 15 farklı model... Komutan aracı, personel aracı, mobil silah araçları, ambulans... Ben kesin cümlelerle şunu ifade edeyim: Bu projede geldiğimiz noktada ürettiğimiz araçlar, teknolojik açıdan, yurtdışından ithal edilen araçlardan çok daha üstündü. İthal taşıtların tırmanamadığı eğime bizimkiler tırmanır...”





### SORUŞTURMA İHTİYACI

Türkiye'nin ilk ulusal yer gözlem uydusu Göktürk-2 projesinde de yer alan Prof. Dr. Rahmi Güçlü, 2006 sürecini "üzücü bir nokta" olarak nitelendirirken ve "Yetkililer tarafından araştırılması, niye böyle olduğunun soruşturulması, sorgulanması gerekir" derken, mevcut sistem ve altyapının farklı bir açıdan ele alınabileceği, üretime tekrar başlanabileceği mesajını veriyor:

"Bugün milli uydumuz Göktürk-2'nin üretilmesi ne kadar önemliyse, 1990'lı yıllarda yerli bir askeri araç tasarlamak ve üretmek de o kadar önemliydi, bugün de halen çok önemli. Bu projenin kahramanları var: Ben o zamanlar Yıldız Teknik Üniversitesi Araştırma Görevlisi olarak ekipteydim. Bir avuç Türk mühendisin ve komutanın örnek gösterilecek başarısıdır bu. Ders kitaplarına, tarihe not düşülecek bir konudur. TSK açısından stratejik önemi çok büyük bir proje ve üretimdi. Ben inanıyorum ki bugün bile böyle bir yerli üretim olanak ve teknolojisine sahip fabrika pek yoktur. O tarihte vites kutusu hataları, orada kurduğumuz deney setiyle tespit edilebiliyor ve böylece tüm vites kutusu hatalı diye çöpe atılmıyordu. Her ihtiyaç ya fabrikada üretilirdi veya iç piyasadan temin edildi. Üretilen araçların maliyeti, ithal edilenlerin maliyetinin çok altındaydı."

### İRADE MESELESİ

"Yurtdışına, ithalata harcanan paranın çok daha az bir bölümü bu projenin yürütülmesine ve geliştirilmesine harcarsaydı bugün dünya markası jiplerimiz olurdu" diyen Prof. Rahmi Güçlü şöyle konuşuyor:

"Böyle bir kabiliyet var, böyle bir başarı yakalanmış. Memleketi, ulusal çıkarları düşünen komutanların başlattığı bir proje... İrade meselesi... Bu araçları tatbikatlarda gören, satın almak isteyen İran, Pakistan gibi ülkeler oldu. O dönemde mevzuat elvermedi. Üretim

devam etseydi, sivil ihtiyaçlara yönelik talepler de karşılanabilirdi. Üretim durduruldu ama fabrika yerinde... Parça üretiliyor, mevcut askeri araçlara lojistik destek sürüyor. Orası daha verimli hale nasıl gelir, imalat yapılabilir mi, gözden geçirmek lazım. İnsanımız çalışkandır, beyin gücümüz de var. İrade ve teşvik gerekiyor. Bu ülkenin başaramayacağı hiçbir şey yok. Tuzla Jeep Fabrikası'nda Jeep üretiminin durdurulması, ülkemize yapılan en büyük kötülüklerden biri olup soruşturulması gereken bir husustur."

### GİZLİ KALAN BAŞARI

"Ülkemizde, Tuzla'da üretilmiş askeri jiplere ilişkin başarı gizli kalmıştır. Türkiye'de yerli araba üretimi denilince, ilk akla gelen Devrim otomobilleridir. Daha sonra da, Anadolu'ların kısa macerası hatırlanır. Devlet yetkililerimiz dahil birçok kişi yerli otomobil yapacak babayiğitler aramaktadır. Ne yazık ki bu araçları üretmiş babayiğitleri bilen yok" diyen Prof. Güçlü şöyle devam ediyor:

"Oysa, Türkiye'de, 1988-2006 yılları arasında, YTÜ işbirliğiyle, Kara Kuvvetleri Komutanlığı 1013. Ordu Donatım Ana Tamir (Tuzla Askeri Jip) Fabrikası'nda "Tuzla 1013" markasıyla on bin'in üzerinde yerli askeri jip tasarlanmış ve seri olarak üretilmiştir. Yani bu jip projesinin yönetimi, tasarımı ve imalatı tamamen ülkemize aittir. Türkiye için övünç kaynağı olan bu başarı hikayesini, ne yazık ki Ordumuzun içerisindeki küçük bir grubun ve otomotiv sektöründeki bazı duayenlerin dışında kimse bilmemektedir. Daha da acısı, bu yerli jiplerin üretimi 2006 yılında anlaşılmasız bir şekilde durdurulmuştur. Dolayısıyla, 'Yerli araç üretiyoruz' iddiaları yanlıştır."

"Bu askeri jiplerin geliştirilmesi projesinde üniversite-sanayi işbirliği kapsamında görev aldım. Bugün Türk Silahlı Kuvvetleri'nin envanterinde, 10 binden fazla yerli askeri jip ve mobil

silah yer alıyor; hâlâ kullanılmakta olan bu araçları kışlalarda ya da törenlerde görebilirsiniz. Bugüne kadar bu jiplerin kamuoyu tarafından bilinmemesi, askeri bir proje olmasından kaynaklanıyor."

"Hem yerli araç olarak, hem de üzerine yerleştirilen farklı silah platformlarıyla mobil silah olarak, askeri açıdan büyük stratejik öneme sahip Tuzla jiplerinin başarısı ve kalitesi, gerçekleştirilen testlerle ve yapılan bilimsel çalışmalarla kanıtlandı. Yurtdışından ithal edilen emsal araca göre teknik açıdan daha üstün ve çok daha ucuza mal olmasına rağmen, üretimin neden durdurulduğunun yetkili makamlarca araştırılması gerekiyor."

### 15 FARKLI MODEL

Bu askeri jiplerin ve mobil silah platformlarının geliştirilmesi projelerinde, Fabrika'nın komutanlarından Tuğgeneral Rumi Özyalçın, mühendislerden Albay Sabahattin Ergönenç, Bnb. Hamdi Akgül, Yzb. Tevfik Zengin, Yzb. Mevlüt Yerlikaya, Yzb. Süleyman Yangınlar, birçok subay, astsubay ve sivil personel ile YTÜ'den Prof. Necati Tahralı öncülüğünde, kendisiyle birlikte, YTÜ Rektörü Prof. Dr. İsmail Yüksek, Prof. Dr. Ahmet Topuz, Prof. İrfan Yavaşlıoğlu ve Makina Müh. Bölümü'nden bazı öğretim elemanlarının yer aldığını ve halen hayatta olduklarını belirten Prof. Dr. Rahmi Güçlü, asker ve sivil Türk mühendislerin başarılarıyla, 15 farklı model yerli askeri aracın üretildiğini vurguluyor. Özellikle, Tuzla 1013 markalı GT Model Jip'in vites kutusuyla ilgili çalışmaların kendi doktora tezi konusu olduğunu, süspansiyon sistemiyle ilgili çalışmaların da Prof. Dr. İsmail Yüksek'in doktora tez konusu olduğunu ifade eden Güçlü, "Devrim arabasının başına gelenlerin Tuzla askeri jiplerinin de başına geldiğini ve aynı kaderin yaşandığını" belirtiyor.

Tuzla Askeri Jiplerini Geliştirme Projesi'nde, motor dahil tüm parçaların Türkiye'de üretildiği, özellikle vites kutusu, arazi dişlileri, diferansiyel mekanizması, şaftları ve diğer aktarma organları, şasi, kaporta, iç ve dış tüm aksamın K.K.K. 1013. Ordu Donatım Ana Tamir Fabrikası'nda yerli olarak üretildiği belirtiliyor.





**ORDUDONATIM**



**ANA TAM. FAB.**



**1013 NCÜ ORDUDONATIM ANA TAMİR FABRİKASI  
TUZLA /İSTANBUL**

burkacak ve çok sayıda film yapılabilecek gerçek hikayeler mevcuttur. Bu fabrikada var olan yüzde yüz yerli askeri araç ve mobil silah üretimi yeteneğimizi kaybederek yeniden yurtdışına bağımlı hale gelmemiz, ülkemiz adına çok büyük bir kayıptır.”

Fabrikanın Milli Savunma Bakanlığı ya da Savunma Sanayi Müsteşarlığı'nca ele alınıp, Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'na devredilmesinin ya da TSK Güçlendirme Vakfı'nın TUSAŞ ve ASELSAN örneklerinde olduğu gibi, yerli sanayici ile birlikte otomotiv endüstrisine ve ekonomiye kazandırılmasının uygun olacağını belirten Prof. Güçlü, “fabrikaya sahip çıkılırsa” gerekli revizyonlarla, bu araçların üretimine tekrar başlanabileceğine dikkat çekiyor.

Prof.Dr. Rahmi Güçlü, “Türkiye ve TSK için stratejik açıdan da çok büyük önem arz eden Tuzla askeri jiplerinin tasarım ve üretiminin nasıl başarılı olduğunu ve neden durdurulduğunun araştırılması gerektiğini” belirterek, “bu durumdan, Türkiye'nin savunma sanayindeki hedefleri ve geleceği adına önemli dersler çıkarılarak, aynı akibetin, çalışmalarında yer aldıkları Sakarya Arifiye'deki Askeri Fabrika'da üretilen Fırtına Obüs gibi diğer başarılı projelerin de başına gelmemesi” temennisinde bulunuyor. □

Prof. Güçlü, “3, 4 ve 5 vitesli bu araçlar, sadece komuta kontrol aracı olarak değil, savunmaya yönelik silahlı mobil araç haline dönüştürülerek, üzerine havanlar, tanksavarlar ve çeşitli tip silahlar yerleştirilerek de kullanılmıştır. Bunlarla birlikte, bu araçlara radar sistemleri ve haberleşme amaçlı sistemler de monte edilmiştir. Bu araçlar, şasisi büyütülerek, personel taşıyıcı, ambulans ve cenaze araçları olarak da tasarlanmış ve üretilmiştir. Bu tip araçlar, Ordumuzun talebine göre üretilerek hem ihtiyaç karşılanmaya, hem de yurt dışına bağımlı olmaktan kurtulmaya çalışılmıştır” diyor.

#### MALİYET

Prof.Dr. Rahmi Güçlü, “Yurtdışından ithal edilen araçlarla, Tuzla 1013 markası ile üretilen araçlar arasında bir karşılaştırma yapıldığında, Türkiye'de teknik özellikleri ve kabiliyetleri açısından çok daha üstün bir araç üretildiği görüldü. Bu araçların maliyeti, ithal edilen araçların maliyetinin, modeline göre, yaklaşık dörtte biri veya beşte biriydi. Büyük bir tasarruf sağlanmıştı. Bu jiplerle ilgili yapılan projelerin ve testlerin sonuçları, gerek üniversitede hazırlanan lisansüstü tezleriyle, gerekse Silahlı Kuvvetler Dergisi'nde, bilimsel konferanslarda ve basın yayın organlarında yayımlanan makale ve yazılarla belgelendi. Bu bilgi ve belgeler, Tuzla Askeri Jip Fabrikası'nda mevcuttur” diyor ve ekliyor:

“Benzin konulmasının unutulduğu söylenerek yapımı durdurulan Devrim arabalarına niçin daha sonra benzin konularak çalıştırılmadığını milletçe anlayamadığımız gibi, binlerce adet üretilen Tuzla askeri jiplerinin üretiminin durdurulmuş olmasını da anlayabilmiş değiliz. Bugün farklı bir isim (K.K. Lojistik Komutanlığı 7. Bakım Merkezi Komutanlığı Fabrikası) ve işlevle çalışmakta olan bu askeri fabrikada, o günün şartlarında bir avuç azimli ve vatansever in-



sanın her türlü riski göze alarak elde ettiği, bu içimizi burkan başarı hikayesi, tarih ve ders kitaplarına girecek ve gençlere örnek gösterilecek kadar önemlidir. Devrim Arabası'nın filmini sinemada içimizi burkarak seyretmiştik ama bu fabrikada içimizi binlerce kez

