



KAYSERİ ÜNİVERSİTESİ
Sosyal Bilimler Dergisi
KAYSERİ UNIVERSITY JOURNAL OF SOCIAL SCIENCES

Makale Türü	Araştırma Makalesi	Yıl	2022	ss.	62-75
Gönderi Tarihi	19.04.2022	Cilt	4	DOI	10.51177/kayusosder.1106062
Kabul Tarihi	28.06.2022	Sayı	1		
Online Yayın Tarihi	30.06.2022	Ay	Haziran		

Türkiye ve Polonya arasında askeri havacılık alanında iş birliği: Kayseri Tayyare Fabrikası 1936-37*^Δ

Bilateral cooperation between Turkey and Poland in the field of military aviation: Kayseri Aircraft Factory 1936-37.

Osman Fırat BAŞ¹

Öz

1935-1939 yılları arasında Polonya Tayyare Fabrikaları, Türkçeye daha tam çeviriyle “Devlet Havacılık Sanayi İmalathaneleri” [Państwowe Zakłady Lotnicze] PeZeLet’in gövdesi tamamen metalden yapılmış avcı uçağı P-24, havacılık uzmanları tarafından dünyadaki en iyi avcı uçakları arasında sayılıyordu. Uçağın bu modeli martı kanatlı P-11’in yurt dışına ihraç edilmek üzere geliştirilmiş, üzerinde 900 HP’lik (662 kW) Gnome-Rhône 14 Kfs motor bulunan versiyonuydu. 1936 yılında Türk Hava Kurumu P-24 uçaklarının üretim lisansını satın alarak birbirlerinden üzerlerinde bulunan farklı makineli tüfeklere göre ayrılan (14’üne P-24A ve 26’sına P-24C adı verilmiş) iki versiyonda toplamda 40 uçak çatkısı sipariş etmişti. P-24A’ların Kayseri Tayyare Fabrikasındaki lisanslı üretimi Polonya’dan gönderilen bir usta öğretici grubu tarafından başlatılır. Bitirilen ilk P-24A 29 Mayıs 1937 tarihinde uçurulmuş, geri kalan 20’si ise 1938 yılının ilk altı ayı içinde tamamlanmıştır. 1939 yılı sonuna kadar Kayseri’de 50’den fazla TFK işaretli P-24A, P-24C ve P-24G üretilir. 1937 tarihinde Türk Hava Kuvvetleri envanterine giren Kayseri üretimi P-24’ler 1943 yılına kadar görev yapmıştır. Kayseri Tayyare Fabrikası üretimi P-24’lerin günümüze kalan son nüshası İstanbul Hava Kuvvetleri Müzesinde sergilenmektedir. Bu makale, Türkiye’ye gönderilen Polonyalı usta öğretici grubunun başkanı Makine Mühendisi Wilhelm Gibalka tarafından 1960 yılında yayınlanmış ve yazarın Kayseri Uçak Fabrikasındaki bir yıllık çalışma dönemini ayrıntılı olarak anlattığı kapsamlı makaleyi özetlemektedir.

Anahtar Kelimeler: PZL P-24, Kayseri Tayyare Fabrikası, Türk Havacılık Tarihi, Türkiye-Polonya İlişkileri

Abstract

In the years 1935-1939, Polish National Aircraft Works [Państwowe Zakłady Lotnicze] PZL’s all-metal fighter P-24 was ranked among the best fighter planes in the world by aviation experts. It was the developed version of the gull wing plane P-11 for export, powered by 900 HP (662 kW) Gnome-Rhône 14 Kfs. In 1936, the Turkish Aircraft Society purchased the license to build them and ordered 40 P-24 fighters (14 P-24A and 26 P-24C) in two variants with different machine guns. A group of Polish instructors initiated the licensed production of the P-24 at the Kayseri Aircraft Factory. The first P-24A was flown on May 29, 1937, and last 20 were completed in the first half of 1938. Until the end 1939, more than 50 TFK labeled copies of the P-24A, P-24C

^Δ Yazarlar bu çalışmanın tüm süreçlerinin araştırma ve yayım etiğine uygun olduğunu, etik kurallara ve bilimsel atf gösterme ilkelerine uyduğunu beyan etmiştir. Aksi bir durumda Kayseri Üniversitesi KAYÜSOSDER Dergisi sorumlu değildir.

* Etik kurul izni gerektirmeyen çalışmalardandır.

¹ Doç. Dr., Poznan Adam Mickiewicz Üniversitesi Slav Filolojisi Enstitüsü, osman.bas@amu.edu.pl

and P-24G versions were built. P-24's commissioned into Turkish Air Force in 1937, served until 1943. The last example of the P-24 is on display in the Istanbul Aviation Museum in Yeşilköy. This article summarizes the extensive article published in 1960 by m.sc. Wilhelm Gibalka – head of the team of instructors delegated to Turkey, in which the author described in detail his one-year period of work at the in Kayseri.

Keywords: PZL P-24, Kayseri Aircraft Factory, Turkish Aviation History, Turkish-Polish Relations.

1. Giriş

Bu makale, en yalın haliyle, Türkiye’de çok az kişinin hakkıyla bildiği bir yabancı dilin içerisinde oluşturulup orada kilitli kalmış bir “ilk ağızdan tanıklık belgesini” Türkiye’nin askeri havacılık tarihi üzerine çalışan Türk araştırmacılar için – olabildiği ölçüde – erişilebilir kılmaya çabasının ürünüdür. Analizi yapılan bu belge, 1936-37 arasındaki bir yıllık dönemde Kayseri Tayyare Fabrikasında PZL-P-24 uçağının lisanslı üretimini başlatan ekibin başkanı Polonyalı mühendis Wilhelm Gibalka’nın, Türkiye’deki çalışmaları hakkında yayınladığı uzun makaledir. Makale 1960 yılında Polonya’nın en eski ve tanınmış havacılık dergilerinden birinde yayımlanmıştır. Gibalka’nın metnin sınırlarını, her metinde olduğu gibi, yazarının öznel şartları belirler: Anlattığı konu hakkında onun bilgisi dışında gerçekleşmiş ya da bildiği fakat metnine alma gereği duymadığı, belki kısaca özetleyip geçmenin yeterli olacağını düşündüğü olayların geride bıraktığı boşluklar vardır. Bunlar, konunun uzmanları için belki iyi kötü doldurulabilir niteliktedir ama sıradan okuyucuyu meraklandırarak, ek açıklamalar gerektirecektir. Metni olduğu gibi çevirmek yerine, “belge analizi” yapma gereği de bundan doğdu. Gibalka’nın metninde – bu makalenin yazarını da meraklandıran, Türk okuyucunun biraz daha fazla açıklanmalarını talep edebileceği – boşluklar (olaylar, konular, isimler) Polonyalı ve Türk araştırmacıların çalışmalarından alınmış bilgilerle tamamlanmaya çalışıldı.

Bu makale, aynı zamanda, bugün 90’ını aşmış ve çeşitli hastalıklarla boğuşan bir insanın bir arzusunun – belki de artık son arzularından birinin – yerine getirilmesidir. Türklerin küçükken “Vandaçka” adıyla bildikleri Wanda Dabrowiecka, makale yazarına bir biçimde ve herhangi bir dilde yayınlaması için çok sayıda belge, geniş bir fotoğraf arşivi ve amatörce kaleme aldığı anılarını göndermişti. Wilhelm Gibalka’nın kızı Bayan Dabrowiecka, PZL ekibinin Kayseri’deki bir yıllık çalışma döneminin – büyük olasılıkla – yaşayan son tanığıdır. Kayseri Tayyare Fabrikası lojmanlarının 8 yaşındaki Wanda’yı çok seven sakinleri, ona annesinin seslendiği gibi “Vandeçka” [Vandacık] diye seslenmek isteyip dilleri dönmediği için hep “Vandaçka” demişlerdir. Onlar için hep “Vandaçka” olarak kalmıştır küçük kız.

2. P Serisi

Geçtiğimiz yüzyılın 30’lu yıllarının ikinci yarısında Polonya Tayyare Fabrikaları PZL’in P serisi uçakları büyük sükse yapmıştı. Bu serinin tasarımı makine mühendisi Zygmunt Rafal Pulawski’ye aitti. Genç mühendis kendi tasarımı olan ve sonradan PZL-12 diye adlandırılacak PZL-H’yi kullanırken geçirdiği bir kazada ölünce, P serisi projesinin başına Wsiewolod Jan Jakimiuk getirilmişti (Samoloty w Lotnictwie Polskim, t.y.). Jakimiuk, P-11’den başlayarak seride önemli değişiklikler yapar ve sonunda da 1934’te en gelişmiş prototipe ulaşır: P-24/II. Bu model aslında P-11’in ihracat için geliştirilmiş versiyonudur. Üzerinde Gnôme-Rhône 14 Kfs motoru vardır. 28 Haziran 1934’te Polonyalı pilot Boleslaw Orlinski’nin bu uçakla 414 km/s hıza ulaşarak radyal motorlu savaş uçakları hız rekorunu kırmayla birlikte P-24’ün önüne “süper” sıfatı getirilir. Kıvrılan bu rekor doğal olarak tasarıma olan ilgiyi artırmış; Bulgaristan, Romanya, Yunanistan, Yugoslavya, Estonya, Macaristan ve Türkiye’den siparişler alınmıştır (Samoloty w Lotnictwie Polskim, t.y.).

Resim 1

PZL P-24. Beynelmillel Tayyare Sergisi, Paris 1934



Kaynak: Dąbrowiecka, W. (2013). *...tam gdzie nigdy nie biją dzwony...* [Wanda Dąbrowiecka'nın özel arşivi]. Yazarın elindeki kopya.

3. Görüşmeler ve sözleşme

Türkiye, 1933'ten beri ilgilendiği P-24'ü satın almak için 1936 yılı başında resmi talepte bulunur. 30 adet P-24 uçak çatkısı satın almak istemektedir. Taraflar arasında görüşmelere başlanır fakat süreç çok yavaş ilerlemektedir. Bu uzamanın nedeni, Türk tarafının resmi görüşmelerin başlamasından önceki döviz cinsinden nakdi ödeme vaadinden görüşme masasına oturduğunda caymış oluşudur. Türkiye'nin Türk lirası ısrarıyla Polonya'ya ödeyeceği paranın büyük bir bölümünün ülke içinde kalmasını hedeflediği anlaşılıyor. Görüşmeleri tıkayan bu sorun 1936 baharında, yine öyle anlaşılıyor ki, Polonya'nın, alacağı paranın tasarrufunda Türkiye'ye odaklı bir harcama planı düşünmesiyle aşılmıştır. Bu plana göre: Alınacak tutarın yarısı Türkiye ile yapılacak ithalat-ihracat işlemleri için T.C. Merkez Bankasındaki bir kliring hesabına yatırılacaktır. Polonya Tütün Tekel Kurumunun Türkiye'den tütün alınması yönündeki talebi, söz konusu bu hesaptaki tutarın kısa sürede kullanılabilmesi şansı doğurmaktadır. Geri kalanı, sterlin olarak üçüncü şahıslara yapılacak ödemeler ya da Kuzey Amerika ülkeleri haricindeki tüm ülkelere malzeme alımı bedelleri kaleminden PZL'e bırakılır. Ancak bu türden satın alımlar yapılmaz ve dolayısıyla da üçüncü şahıslara herhangi bir ödeme yapılmaz ise, ayrılan tutarın Polonya'nın Türkiye'den yapacağı ithalata, ilk sırada da tütün alımına harcanması öngörülmüştür. PZL, kendisine bırakılan bu tutarın bir kısmını peşinen malzeme siparişi bedellerinin, ödenmesi gereken harçların, acente komisyonlarının ve Polonya'dan gelen montaj ekibinin maaşları ile hazır olarak gönderilen uçakların Eskişehir Hava Üssündeki teslimatları sırasında yapılacak testlerin masraflarının karşılanmasına ayırır. Ayrıca P.C. Ankara Büyükelçiliği binasının o yıllarda devam eden inşaatı ile diplomatik personelinin maaşları için de bir pay ayrılır (Mazur, 2008, s. 24). Sonuçta Türkiye, satın aldığı uçakların bedelini Türk lirası cinsinden ödemeyi Polonya'ya kabul ettirmekle, ödediği paranın çoğunun (montaj personelinin maaşları, yapılacak test maliyetleri vs. kalemleriyle) Türkiye içinde kalmasını sağlamıştır. Daha da önemlisi, satın aldığı uçakların ve teknolojinin karşılığını büyük bir oranda ihracatıyla, özellikle de tütün ihracatıyla karşılamıştır.

Baş, O. F., (2022). Türkiye ve Polonya arasında askeri havacılık alanında iş birliği: Kayseri Tayyare Fabrikası 1936-37.

Taraflar arasında sözleşme 24 Nisan 1936'da imzalanır. Sözleşmenin konusu, Türk tarafının ayrıca satın aldığı motor, telsiz ve silahlar hariç olmak üzere, 40 tane hazır P-24 çatkısı ile Polonya tarafının parçalarını 4 ay içerisinde Türkiye'ye getirip montajlarını Kayseri Tayyare Fabrikasında Türk işçileriyle birlikte yapmayı taahhüt ettiği 20 P-24A tedarikidir. Varşova'da hazırlanan aksesuarların 1 Ekim 1936 ila 15 Ocak 1937 tarihleri arasında partiler hâlinde İstanbul'a ulaştırılması kararlaştırılmıştır. Sözleşme bedeli 5696 zloti olup bunun 4894.200 zlotilik kısmı PZL'in ürettiği uçak çatkılarının karşılığı, kalanı ise lisans ve montaj malzemeleri maliyetleri içindir. Bu tutar Türk lirası cinsinden ve %30'luk avansı hariç olmak üzere her bir parti üretimin teslimat tarihlerinde taksitler hâlinde ödenecektir (Mazur, 2008, s. 24).

Türkiye'ye gönderilecek versiyona başlangıçta P-24D adı verilmiştir, sonradan sözleşmede PZL-24A adında karar kılınır ve üzerlerindeki silahların farklılıklarını belirtmek için sipariş edilen toplam 40 uçağın 14 tanesine P-24A, 26 tanesine ise P-24C denilir (Samoloty w Lotnictwie Polskim, t.y.).

4. PZL'in hazırlıkları

PZL yönetimi, Türkiye'den er geç bir sipariş alınacağına kesin gözüyle baktığından, Türkiye'ye göndereceği modelin seri üretimleri için gerekli teknik dokümantasyon hazırlıklarına 1935'te başlar. Buna karşın Türkiye'de görevlendireceği ekibi ve başkanını ancak 1936'nın Ekim ayı başında belirler. Başkanlığına o tarihte 42 yaşında olan ve 400 kadar metal avcı uçağı üretmiş bir atölyenin başında bulunan Wilhelm Gibalka getirilmiştir. Mühendis, lisans sözleşmesine ilişkin tüm konularda PZL'in Türkiye'deki tek yetkilisi olarak görev yapacaktır. Görevlendirme tarihinden itibaren 2 hafta içinde görev yerine ulaşması gerekmektedir (Gibalka, 1960a, s. 15). Türkiye'ye ilk o gidecek, ekibinin diğer üyeleri ve Polonya'da staj görecek Türk personel daha ilerideki bir tarihte yanına gelecektir (Gibalka, 1960c, s. 11).

Gibalka yola çıkarken, Kayseri'de üretilecek aksesuarların çizimlerinin hazırlanması için gerekli olan teknik dokümantasyonu yanına alamaz. 1935'ten beri üzerinde çalışılmasına rağmen belge henüz bitirilememiştir ve Kayseri'ye gecikmeli olarak ulaştırılacaktır. Üstelik – Gibalka'ya göre – teknik dokümantasyonda öngörülen aksesuar ve özel cihazlar Türkiye'de montajı yapılacak uçaklara büyük oranda uygun değildir. Mühendis bu olumsuz sonucu PZL'in o dönemki Teknik Dokümantasyon Bürosunun zayıflığına ve Türkiye'de bu işi yapacak ekiple koordineli çalışılmamasına bağlamaktadır ki bu ikinci neden de aslında PZL'in Türkiye'de görevlendireceği ekibi çok geç belirlemesinden ileri gelmiştir (Gibalka, 1960a, s. 15).

Derkenarda: Gibalka, Türkiye'ye bir yıllık görevle gideceğini göz önüne alarak eşini ve sekiz yaşındaki kızını da yanında götürmek ister. PZL yönetiminin pek sıcak bakmadığı bu öneri, Türk tarafınca kabul edilir. Ailenin yol masrafları Türkiye tarafından karşılanır. Ekibin aile babası diğer üyeleri de bu ilk örneği izleyip Kayseri'ye eşleri ve çocuklarıyla giderler. Onların da yol masraflarını Türkiye karşılar. Mühendisin sonradan, Kayseri'deyken, sezdiği kadarıyla Türkler Polonyalı uzmanların bu kadar uzak bir ülkeye beraberlerinde ailelerini de getirmelerini bu işe verdikleri önemin göstergesi saymışlardır (Gibalka, 1960b, s. 11).

5. Kayseri

Gibalka ailesi Türkiye'ye girişlerinde önce İstanbul'da, ardından Ankara'da kısa birer mola verirler. İstanbul'dayken Gibalka, P-24'lerin nakliye işini yapan Dabkowitz-Galata Firmasının yetkilileriyle görüşüp Ankara yolculuğunun harcırahını alır (Gibalka, 1960b, s. 11). Ankara'da ise PZL'in Türkiye temsilcisi Selahattin Rifat ve Mehmet Hayri Ortaklığından Hayri Bey ile beraberce Hava Müsteşarı Kurmay Yarbay Celâl Yakal'a giderler. Teknik konuların görüşüldüğü toplantıda Gibalka, teknik dokümantasyon kaynaklı sorunları açıkça ortaya koyar. Detay aksesuarlarda küçük seri (yaklaşık 50 uçak) ile normal seri (100-200 uçak) yapıları arasında önemli farklılıklar

bulunmaktadır (Gibařka, 1960a, s. 15). Bu yüzden, Kayseri'ye gönderilecek çizimlere göre aksesuar üretimi yapılmasının hem teslimat sürelerinin uzamasına hem de maliyetlerin artmasına yol açabileceğini belirtir (Gibařka, 1960b, s. 11). Teslimatların tarafların anlaştıkları tarihlere yetişebilmesi PZL'den hazır olarak gelecek parçalarda yapısal değişiklikler yapılmasına, dolayısıyla da Kayseri'deki iş tezgâhı sayısına da bağlıdır (Gibařka, 1960a, s. 15). Lisansla birlikte hazırlanan çizimlerin küçük seriye büyük ölçüde uymadığı, büyük seri için parça üretiminin ise epey bir emek ve zaman gerektirdiğı bilgisi, Celâl Bey'in hiç hoşuna gitmez. Konunun epey ayrıntısına inilen uzun bir tartışmanın sonunda Gibařka'ya, öngördüğü bu sorunları aşabilmesi için, PZL'den gelecek aksesuarlar üzerinde kendisinin uygun göreceğı değişiklikleri yapma yetkisi verilir.

Gibařka 23 Ekim 1936'da Kayseri'ye ulaşmıştır. Onu ve ailesini Kayseri Garında Müdür Avni Okar ile beraberindeki bir heyet karşılar. Gibařka'nın Kayseri'de çalışacağı yer Junkers'ten kalan ve yalnızca tesviye ile montaj işlerine ayrılmış bir hangardır. Komşu hangarda ise konstrüksiyonu ahşap ve çelik karışımı olan, bez kaplama Gotha eğitim uçağının seri üretimi yapılmaktadır. Gibařka işe elde bulunan ve eksik olan malzemenin ayrıntılı bir dökümünü yaparak başlar. Polonya'dan sürekli malzeme gelmektedir ancak mühendisin ilk tespitlerine göre epeyce duralüminyum levha eksikliği vardır, hangardaki tezgâhlar da hem az hem her parçanın üretimi için uygun değildir. Üstelik PZL'den Kayseri'ye yalnızca 3 takım çizim gönderilmiştir. Yukarıda da belirtildiğı gibi teknik dokümantasyonun tamamı 2,5 aylık bir gecikmeyle, 1937'nin Ocak ayı ortaları gibi Kayseri'ye ulaşacaktır. Fakat bu durumun iş bitirme sürelerinin aşılmasına yol açabileceğini henüz Polonya'dayken öngören Gibařka, Türkiye'ye hareketinden önceki o kısa süre içerisinde ekibiyle geceli gündüzlü çalışarak uçağın bütün gövde geometrisinin 0,5 mm kalınlıkta alüminyum sacdan şablonlarını çıkarmıştır (Gibařka, 1960b, s. 11). Yanında getirdiğı 800 kadar gövde, kanat ve kuyruk şablonu çalışmalara hemen başlayabilmesini ve dokümantasyonun tamamlanacağı tarihe kadar da işleri ilerletebilmesini sağlayacaktır (Gibařka, 1960c, s. 11). Kayseri Tayyare Fabrikası, gövdesi tamamen metal bir uçağın ilk seri üretimine bu şartlarda başlar (Gibařka, 1960b, s. 11).

6. Almanlarla rekabet

Polonyalı mühendisin Kayseri'ye ulaştığı gün hangarda çalışan işçi sayısı yaklaşık 60'tır ama PZL'e toplamda 100 kişilik bir personel ayrılmıştır (Gibařka, 1960c, s. 11). Bu personel içinde yalnızca 5 zanaatkâr ile 3 ustanın yurtdışında staj deneyimi vardır (Gibařka, 1960b, s. 11). Kendi ekibinin de, Varşova'ya staja gönderilmiş Türk personelin de henüz gelmemiş oluşu, Gibařka'yı komşu hangardaki Alman ekibininkinden daha farklı bir çalışma düzeni kurmak zorunda bırakır. Almanlar yalnızca talimat verip geri çekilmekte ve sonra bitirilen işlerin kontrolünü yapmaktadırlar. Gibařka ise asli görevi olan eğitmenlik dışında usta ve ustabaşı görevlerini de üstlenip PZL hangarındaki bütün işlerin tek sorumlusu olur. Aralık 1936'da kendisinin 5 kişilik ekibi ve Polonya'ya staja gönderilmiş 5 Türk ustabaşı da Kayseri'ye gelirler. Onların geldikleri tarihte PZL hangarında yaklaşık 80 kişi çalışmaktadır. Bunun üzerinden çok geçmeden, aralık ayı sonlarında (2 mühendis ve 5 ustabaşından oluşan) ikinci Türk ekibi de stajdan döner (demek ki Polonya'ya staj için toplamda 12 kişi gönderilmiştir). Böylece öngörülen 100 kişilik kadroya ve bunların hepsine iş sağlayacak bir çalışma temposuna ulaşılır (Gibařka, 1960c, s. 15 ve [4], s. 11). PZL ekibi, sözleşmede dışarıdan tedariki öngörülmediğı için tüm standart parçaları (vida, civata, somun vs.) Kayseri'de üretmek zorunda olmasına rağmen (Gibařka, 1960d, s. 11), işe onlardan iki ay önce başlamış ve tüm çizimleri neredeyse tamam, bunun dışında standart parçaları da eksiksiz olan Gotha ekibini yavaş yavaş geride bırakmaya başlamıştır. Fabrika yönetimi, ekibinin tamamlanmasından sonra da Gibařka'nın atölye şeffliğinde kalmasını ister, çünkü uyguladığı sistem Türklere Almanlarınkinden daha uygun gelmiştir (Gibařka, 1960c, ss. 11, 15). Gerçi Polonya'ya staja gönderilenler arasında bulunan ve fabrikada PZL uzmanı olarak kabul edilen teknik müdür, sivil Yük. Müh. Şerafettin Eranıl Polonyalı mühendise bu kadar geniş yetkiler verilmiş olmasından hoşnut olmadığını belli etmektedir ancak yetkilerin kaynağı doğrudan Celâl Yakal olduğu için pek ses de edememektedir.

Baş, O. F., (2022). Türkiye ve Polonya arasında askeri havacılık alanında iş birliği: Kayseri Tayyare Fabrikası 1936-37.

Fakat davranışları ile benim bu kadar geniş yetkilere sahip olmamın Türkler için kötü bir şey olduğunu kanıtlamak gayretindeydi. Bana göre onunki bilindik bir kendini beğenmişlikti, zira vaki değildi ki PZL'in kusurundan kaynaklı herhangi bir mühim hatayı Türklerden gizlemiş olayım.

Şerafettin Bey, PZL hangarında uygulanan muhasebe yönteminin yanlış olduğunu ileri sürerek Gibalka'ya dış geçirmeye çalışır. Atölyede işçilik ve malzeme hesabı parça başına değil de bitirilen aksam başına yapılmaktadır ve teknik müdüre göre aslında bunun tersinin uygulanması gerekmektedir. Oysa Gibalka bu yöntemi hem daha pratik, dolayısıyla işleri hızlandırıcı ve hem de küçük seri üretime daha uygun bulduğu için uygulamaktadır. Bu görüş ayrılığında yönetimin hakemliğine başvurulmuş, Avni Bey'in Gibalka'dan yana tavır almasıyla muhasebe yöntemi değişmeden kalmıştır. Fakat bu sonuç Şerafettin Bey'in Polonyalı mühendise olan düşmanlığını daha da arttırır; şimdi ona karşı başka bir hamle hazırlığındadır (Gibalka, 1960d, s. 11).

Resim 2

Gibalka'nın objektifinden Kayseri



Kaynak: Dąbrowiecka, W. (2013).

Resim 4

Gibalka'nın objektifinden Kayseri



Kaynak: Dąbrowiecka, W. (2013).

Resim 3

Gibalka'nın objektifinden Kayseri



Kaynak: Dąbrowiecka, W. (2013).

Resim 5

Gibalka'nın objektifinden Kayseri



Kaynak: Dąbrowiecka, W. (2013).

7. Türk mühendislerle sürtüşmeler

Kayseri’de bitirilen her bir parçanın kabulü teknik kontrolle yapılmaktadır. Başlangıçta Polonyalılar ile teknik kontrolleri yapan Türk personel uyumlu çalışmıştır. Türk ekibi P-24’leri iyi tanımamalarından dolayı değerlendirmelerinde bazı hatalar yapsa da, genel anlamda Polonyalılara karşı kasten zorluk çıkarıcı bir tutum içinde değildir. Fakat teknik kontrol şefliğine Dr. Müh. Ertuğrul Esat’ın getirilmesiyle birlikte bu tutum radikal şekilde değişir. Uzmanlık alanı aerodinamik olan, yurt dışında eğitim ve staj görmüş Türk mühendisin eşi Almandır ve – Gibalka’nın hissettiği kadarıyla – işte bu nedenle Polonyalılara karşı pek bir muhabbet beslememektedir. Kontrollerde en önemsiz bir nedenden ötürü bile hangardaki bütün işler durdurulmaya, teknik müdürün de katıldığı uzun toplantılar yapılmaya başlanır. Gibalka’nın bu durumun gecikmeye yol açacağı yönündeki uyarıları dikkate alınmaz, hatta ona Müh. Esat’ın şahsında yeni bir düşman daha kazandırır. Aynı dönemde komşu Gotha hangarından da teknik kontrollerde PZL’in sürekli sorun yaşadığı, Türk pilotların bu uçaklarla uçmayı asla istemeyecekleri vs. türünden dedikodular tüm fabrikaya yayılmaktadır. Bu aleyhte propaganda ve teknik kontrollerde yaşanan sorunlarla tek başına baş edemeyen Gibalka, SEPEWE’in Türkiye temsilcisi Roman Buczynski’den yardım ister (Gibalka, 1960d, s. 11).

Burada bir parantez açıp SEPEWE ve onun Ankara’daki temsilciliği hakkında kısa bir bilgi vermek yararlı olacaktır: Tam adı Syndykat Eksportu Przemysłu Wojennego [Harp Sanayi İhracat Sendikası] olan ama daha çok Eksport Przemysłu Obronnego SEPEWE sp. z o.o. [SEPEWE Harp Sanayi İhracat Limitet Şirketi] adıyla tanınan şirket, 1926 yılında devletin 19 sanayiciyle kurduğu bir ortak girişimdir (“SEPEWE,” 2022). Hemen kurulur kurulmaz da Türkiye’ye ihracat olanaklarının araştırıldığı bir sondaj çalışması yapmış, ardından 1927’de Ankara’da bir temsilcilik açmıştır. Enver Paşa’nın kardeşi Nuri Killigil bu şirketin önce danışmanı, 1929’da da temsilcisi de olmuştur. Bu görevde bir yıl gibi kısa bir süre kalan Nuri Paşa’nın ardından temsilciliğin başına, daha önce Polonya’nın İstanbul Başkonsolosluğunda memur olarak çalışmış Roman Buczynski getirilmiştir. Derkenarda: Polonyalı araştırmacı Mazur, Killigil’in temsilcilik görevinde biraz pasif görüldüğü için görevden alındığını yazıyor. Ama bu gerekçenin göstermelik olduğunu da ekliyor, çünkü Killigil görevden ayrıldıktan sonra da – yeni temsilcinin geleceğe tarihe kadar, yani 1935’e kadar – şirkete bir şekilde danışmanlık yapmayı sürdürmüştür. Görevden alınmasının asıl nedeni – Mazur’a göre – Türkiye’deki bazı girişimlerin tamamen SEPEWE yönetiminin acemilikleri yüzünden sonuçsuz kalması ve Killigil’in de bu yüzden merkezi eleştirmiş olmasıdır (Mazur, 2008, ss. 20, 23).

Kayseri’ye gelen Buczynski, Avni Bey ile bir toplantı yapıp ona özetle Ankara’daki diplomatik çevrelerin P-24 üretimini yakından takip ettiklerini, bu girişimin başarıya ulaşmasının hem Türkiye hem Polonya için bir prestij meselesi olduğunu, hükümetin konuya verdiği önemin göstergesi olarak Başbakan İsmet İnönü’nün de yakında Kayseri’ye bir ziyarette bulunmayı planladığını aktarır. Buna karşılık Avni Okar, dedikoduların önünü alacağını (ki bu dediğini de yapacaktır) ama Teknik Kontrol Şefliğinin işine karışmayacağını bildirir. Bu toplantının ardından PZL hangarı aleyhindeki konuşmalar yavaş yavaş kesilmiştir. Gibalka, teknik kontrollerde yaşadığı sorunların üstesinden ise kendisi gelmek zorundadır. Bunun için, kontrolörlerin her hatasını açıkça yüzlerine vurarak onların Türk personel gözündeki otoritesini sarsmayı deneyecektir (Gibalka, 1960d, s. 11). İki hamlesi etkili de olur: Bunlardan ilkinde Türk ekibinin kıdemli kontrolörü, PZL’de staj da gördüğü için P-24 konusundan uzman sayılan Makinist Eşref Koşman’a meydan okumuştur. Koşman, P-24’ün inış takımlarının bir bağlantı parçasının genç bir Türk işçisi tarafından – Gibalka’nın talimatlarına göre – yapılmış markalamasını hatalı bulunca, Polonyalı mühendis onunla bir iddiaya tutuşur. Buna göre: Aynı parçadan bir tane daha çıkarılacak ama onun markalamasını Koşman yapacaktır. Bakalım hangisi dikmelere tam uyacak? Sonuçta markalamasını Koşman’ın yaptığı parça inış takımı dikmelerine geçmezken, genç işçinininki tam oturur. Yenilmeyi hazmedemez Koşman, kendine kızıp hisımla ayrılır fabrikadan. Burada Gibalka’nın bu olayı Koşman’ı küçük gören, alaya alan bir üslupla anlatmadığını da vurgulamak gerekir. Aksine; onun bu davranışını Türk teknisyenlerin iddiacı ve iddiasının da sonuna kadar arkasında duran karakterlerini yansıtan bir davranış olarak anar ve takdir eder (Gibalka, 1960e, s. 14). Koşman’ın bu özelliklerinden başka, Gibalka’nın herhalde bilmediği, bir özelliği daha vardır: Kurtuluş Savaşı gazisidir Koşman. 2. Uçak Bölüğünün, diğer adıyla Kartal Müfrezesinin makinistlerindendir (Okan, 2015, ss. 21-22).

Baş, O. F., (2022). Türkiye ve Polonya arasında askeri havacılık alanında iş birliği: Kayseri Tayyare Fabrikası 1936-37.

İkinci olay, Varşova'dan gönderilen takım çeliklerinin bir partisinin kabulünün yanlışlıkla cıva çeliği gönderilmiş diye reddedilmesine ilişkindir. Oysa gönderilen çeliğin türü o değildir; "Cıva Çeliği" üretici firmanın adıdır. Yaşanan bu iki olaydan sonra Teknik Kontrol Şefliğinin PZL ekibine karşı olan tutumu yumuşar. Bu arada aleyhte propagandayı bırakmış Almanlarla da ilişkiler düzelmiş, hatta PZL hangarı Gotha ekibine birçok işte yardımcı olmaya bile başlamıştır.

8. İsmet İnönü'nün ilk ziyareti

Türkiye Cumhuriyeti'nin başbakanı, Kayseri Tayyare Fabrikasını 1937 yılı Mart ayının ilk günlerinde ziyaret eder. İsmet İnönü'ye kalabalık bir heyet; Dışişleri Bakanı Rüştü Aras, İngiltere büyükelçisi, Hava Müsteşarı Kurmay Yarbay Celâl Yakal, Türkiye Büyük Millet Meclisi temsilcileri, çok sayıda yerli ve yabancı gazeteci eşlik etmektedir. Bu ziyaretin yapıldığı tarihlerde PZL hangarındaki işler bayağı ileri bir aşamdadır. Gövdenin arka kısmı, kanat ve kuyruk iskeletleri neredeyse bitirmek üzeredir. Gibalka'yı başbakanla tanıştırlar. Başbakan İsmet İnönü, geleneksel Türk-Leh dostluğunun sembollerinden biri olacak ilk Türk uçağının gökyüzüyle buluşmasını sabırsızlıkla beklediğini, o günün mutlaka bir bayram havasında kutlanması gerektiğini söyler.

Başbakanla gayet rahat, tercüman aracılığı olmadan konuştum, çünkü her ikimiz de Almanca biliyorduk. Bundan iki sene sonra, yani 1939'da Romanya'da benzer bir pozisyonda çalışacaktım ama orada devlet erkânının fabrika ziyaretlerinde ben ve arkadaşlarım bir büroya kapatıldık.

Polonyalı mühendis, ziyaret sonrası PZL'in Türkiye temsilcilerinden başbakanın Kayseri'den çok olumlu izlenimlerle ayrıldığını bildiren mektuplar alır. Hatta P-24 yapımında ulaşılan aşama Bakanlar Kurulunda konuşulmuş, uçağın ilk uçuşunu (1926'dan 50'li yılların başlarına kadar kullanılan adıyla) 30 Ağustos Zafer ve Tayyare Bayramı'nda yapması kararlaştırılmıştır. Bu yüzden sürelere uyulması artık daha da önemli hâle gelir, çünkü iş bitirme tarihleri Başbakan İsmet İnönü'ye sunulmuş ve onun da onayı alınmıştır (Gibałka, 1960e, s. 14).

Resim 6

İsmet İnönü'nün fabrikayı ziyareti



Kaynak: Dąbrowiecka, W. (2013).

Gibalka'nın Kayseri'ye geldikten sonra sözleşmedeki iş bitirme sürelerini göz önüne alarak hazırladığı ve Türk yetkililerce de onaylanan iş programı oldukça iddialıdır. İlk seri P-24 üretiminin 1937'nin Şubat-Mayıs ayları içerisinde bitirilmesini, bu tarihten 2 ay sonra da seri üretime geçilmesini öngörmektedir. Fakat bu planın gerçekleştirilebilmesi, Aralık 1936'da PZL çalışmalarına başlayan ve iş programı yine Gibalka tarafından hazırlanan Makine Atölyesinin göstereceği performansa bağlıdır

(Gibalka, 1960c, s. 15). Makine Atölyesindeki bazı gecikmeler nedeniyle ilk uçağın tamamlanma tarihi önce iki hafta ileriye, yani 15 Mayıs 1937 tarihine (Gibalka, 1960d, s. 11), daha sonra da ikinci bir uzatmayla 25 Mayıs 1937 tarihine ertelenmiştir. Başbakanın Kayseri ziyaretinden sonra geriye kalan sürede ilk uçağı bitirmeye yetişmek kâğıt üzerinde mümkün gözükmektedir ancak çok büyük de bir çaba sarf etmek gerekecektir. Türk işçiler yüksek bir tempoda çalışmaya alışık değillerdir ve – aslında daha önemlisi – uçağı hedeflenen tarihe yetiştirebileceklerine de hiç inanamamaktadırlar. Buna rağmen Gibalka'nın yüreklendirmesiyle işe girişen genç Türk işçiler, belirli iş kısımlarını belirlenen sürelerde bitirebildiklerini gördükçe işlerine daha da büyük bir şevkle sarılırlar. Sonunda Türk işçiler ve Polonyalı eğitimci ustaları rekorlar kıran bir çalışma temposuna ulaşır. İlk P-24 belirlenen tarihe yetiştirilecek gibi görünmektedir (Gibalka, 1960e, ss. 14, 15).

9. Deneme uçuşu

Motorun montajı Varşova'dan gönderilen ve 10 Mayıs 1937'de Kayseri'ye ulaşan Makinist Marian Golynski, yerdeki testi ise Gnôme-Rhône Firmasının gönderdiği Fransız makinist tarafından 25 Mayıs'ta yapılır. Geriye artık uçağın kabulünün yapılıp deneme uçuşu için izin verilmesi kalmıştır. Ancak Türk teknik kontrol ekibi uçağın kabulünü yapmayı reddeder. Gibalka bunun bürokratik bir engelden kaynaklandığını söylüyor fakat ne olduğunu tam açıklamıyor. Varsayılabilir ki Türk teknik kontrol ekibinin görevi uçağın bitirilen parça ve aksamalarının ayrı ayrı kabulünü yapmaktır, uçağın bir bütün hâlinde kabulü ise komisyon kurulmasını gerektirmektedir. Bu konu hakkında Hava Müsteşarlığının görüşü istenmiş, müsteşarlık gecikmeye yol açmamak için kesin kabulün aynı teknik ekip tarafından yapılmasına karar vermiştir. Böylece uçağın kabulü iki gün içinde (27-29 Mayıs) yapılıp uçuş izni verilir.

Resim 7

Bitirilen ilk P-24'ün yanında çekilen hatıra fotoğrafı



Kaynak: Dąbrowiecka, W. (2013).

Not: Bu fotoğrafta Wilhelm Gibalka ve Avni Okar yan yana durmaktalar.

P-24'ün deneme uçuşu 29 Mayıs 1937 tarihinde saat 18.00'de yapılmıştır. Bu ilk uçuşu yapmak üzere Eskişehir Hava Üssünden Pilot Üsteğmen İrfan (Altuncuoğlu vd., 2021, s. 238) gelmiştir. Gibalka'nın metninde Türk pilotun soyadı verilmiyor; üstelik adı da "İzfan" şeklinde hatalı yazılmış. Yalnızca bir varsayım olarak pilotun soyadının "Tansel" (Altuncuoğlu vd., 2021, s. 244) olduğu düşünülebilir, çünkü o yıllarda Eskişehir 1. Tayyare Alayında İrfan Tansel diye bir teğmen görev yapmaktadır ve bu genç subay ileride Türk Hava Kuvvetleri Komutanı da olacaktır ("İrfan Tansel," 2022).

Baş, O. F., (2022). *Türkiye ve Polonya arasında askeri havacılık alanında iş birliği: Kayseri Tayyare Fabrikası 1936-37.*

Türk pilot, Türkiye’de üretilen ilk P-24’ü hangardayken inceler ve çok beğenir. Uçuş öncesi son detaylı kontrol Polonyalılar tarafından yapılarak uçak piste çıkarılır. Kalkış anında “Türklerde âdet olduğu üzere” kurban da kesilmiştir.

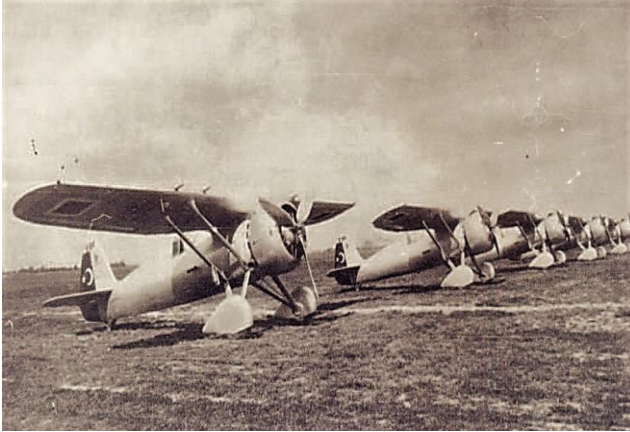
Uçak havalandı. Uçuşu fevkalade büyük bir dikkatle ve nefesler tutulmuş hâlde takip ediliyordu, izleyenlerin yüzlerinde bir endişe ifadesi okunuyordu. Uçak havada ağır ağır yükseldi, uzaklaşıp nihayet gözden kayboldu. Kısa süre zarfında yeniden görüldü fakat artık iyice yüksekteydi. Havaalanı istikametine uçarken alçaldı ve orada toplanmış seyircilerin tam başları üzerinden çok alçaktan uçup geçti. Coşkun alkışlar, tezahüratlar yükseldi: “Bravo Türk’ün tayyaresi, bravo Türk’ün çalışması!”

Sonra İrfan Üsteğmen yönünü Alidağ’a çevirir, herkesi çarpacağına düşündürecek kadar büyük bir hızla yaklaşır dağa ve son anda mükemmel bir manevrayla dik çıkışa geçer. Seyircilerden yine sevinç çığlıkları yükselmiştir. Yeniden alçak uçuşa başlamıştır, pilotun uçağa iyice alıştığı anlaşılmaktadır. Coşku çığlıklarının sonu gelmez. 22 dakika süren uçuşun ardından iniş yapan Üsteğmen İrfan alkışlarla karşılanır. Bu arada Avni Okar beraberinde fabrikanın bütün üst düzey yetkilileri olduğu hâlde Polonyalı mühendisin yanına gelip onu özel olarak kutlamış ve teşekkür etmiştir. Gibalka o günkü duygularını, “uzun meslek hayatımın en büyük mutluluğunu yaşadım” diye anlatıyor.

Pilot uçağın performansından çok memnun kalmıştır. Uçuş sonrası yalnızca hafif sağa kaçma yapan yön lövyesinin ayarı yapılır (Gibalka, 1960e, ss. 15, 19).

Resim 8

Kayseri’de üretilen P-24C’ler ve deneme uçuşundan bir kare



Kaynak: Gibalka, W. (1960e). Turecka Kariera Myśliwca PZL P-24. *Skrzydłata Polska*, 8(450), s. 15.

Resim 9

Kayseri’de üretilen P-24C’ler ve deneme uçuşundan bir kare



Kaynak: Gibalka, W. (1960f). *Skrzydłata Polska*, 9(451), s. 11.

10. İsmet İnönü’nün ikinci ziyareti ve ilk resmi uçuş

Milli Savunma Bakanı Kazım Özalp, üst düzey askeri yetkilerle birlikte 8 Haziran 1937’de Kayseri Tayyare Fabrikasına bir ziyarette bulunur. Bu ziyaretinde bakan PZL’in işleriyle özellikle ilgilenmiş; Gibalka’dan fabrikanın üretim kapasitesi, Türk işçilerin mesleki yeterlilikleri ve Türkiye’de üretilen P-24’ün Polonya versiyonu kadar iyi olup olamayacağı gibi konularda bilgi almıştır. Gibalka’nın fabrika ve Türk işçiler hakkında görüşleri çok olumludur. Son konuda ise, herhalde teknik kontroller başını çok ağrıtmış olduğundan, teknik kontrolörlerin üretim ekibiyle uyumlu çalışması hâlinde Polonya’da üretilenlerden hiç farkı olmayan P-24’lerin Kayseri’de de

üretilebileceği yanıtını verir. Bakanın Kayseri'ye gelişinin, başbakanın ikinci ziyareti öncesi yapılan hazırlık çalışmalarıyla bağlantılı olduğu anlaşılıyor, çünkü bunun kısa bir süre sonrasında Başbakan İsmet İnönü fabrikaya ikinci bir ziyaret gerçekleştirmiştir. P-24 de resmi olarak ilk kez o gün, deneme uçuşundakine kıyasla çok daha kalabalık bir seyirci topluluğu önünde uçurulur.

Başbakan fabrikayı, yukarıda belirtilen plana uygun şekilde, 30 Ağustos Zafer ve Tayyare Bayramı'nda ikinci kez ziyaret eder. Beraberinde yine çok sayıda üst düzey askeri yetkili, TBMM'den kalabalık bir milletvekili heyeti, ABD ve İngiltere büyükelçileri başta olmak üzere birkaç ülkenin büyükelçisi, dışişleri bakanı, çok sayıda yerli ve yabancı gazeteci vardır. Üsteğmen İrfan deneme uçuşu sırasında P-24 ile akrobasi hareketleri yapmamıştır ancak bu kez uçuşunu herkesi hayran bırakan bir akrobasi gösterisiyle birleştirir. Başbakan onun havada yaptığı akrobasi hareketlerini hayranlıkla izlerken, bir yandan da Yakal Yarbay'ın P-24'ün üretim sürecine ilişkin olarak (çok kısa bir sürede bitirildiğinin altını çizerek) verdiği bilgileri dinlemektedir. İsmet İnönü inişinden sonra pilotu boynuna sarılarak kutlamış, ilk ziyaretinden hatırladığı Gibalka'yı da yanına çağırıp özel olarak teşekkür etmiştir.

11. Ayrılış

Polonyalı mühendis Kayseri'den ailece ayrılışlarını belleğinde çok hoş bir anı olarak saklamıştır. Avni Bey beraberinde ailesi ve fabrikadan kalabalık bir işçi grubuyla gara kadar gelerek onunla ve ailesiyle vedalaşır. Yolda ise onları Üsteğmen İrfan ile Gotha için çalışan Türk mühendis Kamil Erdik'in hazırladığı bir sürpriz beklemektedir. Trenleri Kayseri'nin on küsur kilometre kadar dışına çıkmıştır ki:

(...) birdenbire yukarıda bir gezi uçağı belirdi, içinde de İrfan ve Kamil vardı. Uçak trenin üzerinde o kadar alçaktan uçuyordu ki mürettebatını uzaktan seçmek mümkündü. Uçak trenin üzerinde bir saat kadar uçtu. Pilot İrfan, Türk pilotların uçak inşası çalışmalarımıza besledikleri iyi duyguları bu şekilde vurgulamıştı.

Resim 10

Gibalkaların Kayseri'den ayrılışı ve onları uğurlamaya uçakla gelen Türk havacılar



Kaynak: Dąbrowiecka, W. (2013).

Resim 11

Gibalkaların Kayseri'den ayrılışı ve onları uğurlamaya uçakla gelen Türk havacılar



Kaynak: Dąbrowiecka, W. (2013).

12. Bilanço

Gibalka, uzun makalesinin son bölümünde 23 Ekim 1936'dan 8 Eylül 1937'ye, yani Kayseri'ye gelişinden ayrıldığı tarihe kadar olan çalışmalarının kısa bir bilançosunu çıkarır. Bu dönemde beş P-24 üretilmiş, fabrikanın üretim kapasitesi de ayda dört P-24 üretilebilecek şekilde ayarlanmıştır (Gibalka, 1960f, s. 11). Sözleşme konusu uçaklar çok küçük bir süre aşımıyla bitirilmiştir. Mazur, bu gecikmenin nedeni olarak Türkiye'nin satın aldığı P-24'lerin silahlandırılmasında kullanılması düşünülen Colt-Browning makineli tüfekleri örneklerinin PZL tarafından geç gönderilmesi ile uygun pervane seçiminin uzun sürmüş olmasını göstermektedir (Mazur, 2008, s. 24). Bunlar büyük olasılıkla Gibalka'nın dönüşünden sonraki çalışmalarda yaşanan gecikmelerin nedenleridir. O Kayseri'deyken istenilen süre uzatımlarına, yukarıda da anlatıldığı gibi, öncelikle Makine Bölümünün bazı işleri bitirmekte geç kalması neden olmuştur. Bunun dışında önemli – ve aslında belki fabrikanın ayrıntılı teknik kontrollerini de işleri yavaşlatıcı bir niteliğe büründüren – sorun da, Polonya'dan hazır olarak gönderilen aksesuarlardan çoğunun (gövdenin ön kısmının ve iniş takımlarının toplanmasında kullanılan aksesuarlar haricindekilerin) nakliye sırasında hasar görmüş olmalarıdır. Bunların montajlarına hemen geçilemez, tamirlerine önemli bir süre ayrılır. Ahşap aksesuarlar ise nakliyeler sırasında tamamen kullanılmaz hâlde ellerine ulaşmış ve bunların Kayseri'de üretilmeleri gerekmiştir. Yine yukarıda değinildiği gibi vida, somun vs. gibi ufak parçalar da dışarıdan alınmamış, fabrikada üretilmiştir (Gibalka, 1960f, s. 11).

Sonuç olarak; ilk P-24A Mayıs 1937'de bitirilip İrfan Üsteğmen tarafından uçurulduktan sonra, bu modellerin yirincisi ve sonuncusu da 1938 yılının ilk altı ayı içinde bitirilmiştir. 1937'de teknik dokümantasyonun tamamlanmasından sonra da daha güçlü Gnôme-Rhône 14N-07 motorlarıyla donatılmış P-24G serisinin üretimine başlanmıştır. 1939 yılı sonuna kadar P-24A, P-24C ve P-24G'lerden toplamda 50 kusura uçak üretilmiştir. P-24'ler 1937 yılında Türk Hava Kuvvetleri envanterine alınıp görev dışı bırakılacakları 1943 yılına kadar çeşitli av bölüklerinde devriye, 1940'dan sonra da Hava Okulunda eğitim uçağı olarak kullanılmışlardır. Bu P-24'lerden günümüze kalan tek örnek Yeşilköy Havacılık Müzesinde sergilenmektedir (Samoloty w Lotnictwie Polskim, t.y.).

Ayrıca PZL, üzerinde çok daha modern bir motor olan Gnôme-Rhône 14N-01 bulunan P-24J serisi için de Türkiye'ye teklif vermiş ancak bu teklif – büyük olasılıkla – P-24 gövdesinde çok masraflı bir değişim yapılmasını gerektirdiği için Türkiye tarafından kabul edilmemiştir (Mazur, 2008, s. 24).

13. Sonuç

Uzunca sayılabilecek bu makalenin okuyucuya ulaştırdığı bilgiler içinde üçü, makale yazarının fikrinde, kısa birer paragraf halinde altlarının çizilmesini hak ediyor:

1- İki dünya savaşı arasında kalan dönemde birçok ülke, ulusal havacılık gücünü geliştirme çabasına girişmişti. Türkiye'de bu ülkeler arasındaydı ve – Türk mühendislerin Polonyalı mühendisle sürtüşmelerinin ya da Eşref Koşman'ın iddiacılığının düşündürdüğü şekilde – Türk uzmanlar uçak inşası alanında küçümsenemeyecek bir bilgi birikimine ulaşmışlardı.

2- Kendi tasarımlarını üretebilen Polonya havacılık sanayi, doğaldır ki bu yarışta Türkiye'nin birkaç adım önündeydi. Buna rağmen, Kayseri Tayyare Fabrikasındakine benzer atölye şartlarında yetişmiş Polonyalı mühendis ve işçiler Türkiye'deki üretim şartlarına uyum sağlamakta, o şartların gerektirdiği çözümleri üretmekte başarılı olmuştu. Aynı şeyi, örneğin Almanlar için söylemek daha zordu.

3- 1930'ların Türkiye ekonomisi ve onun dünya ekonomisiyle kurduğu ilişki, günümüzün küresel ve karmaşık ekonomik ilişkileri içinde bazılarını fazlasıyla basit gelebilecek olsa da, sonuç getirici bir formüle dayanıyordu: Üretim ekonomisi. Her ülke her şeyi üretemez, en azından belirli bir zaman dilimi için üretemez ama mutlaka üretebilme kapasitesinde olduğu şeyleri üretmelidir. Uçak

üretemezsin belki ama uçağı üretebildiğın tütünle alabilirsin. Petrolün yoksa eğer, buğdayın var. Üretmek bir kültürdür ki gün gelir üretemediğın şeyleri de üretebilme yetisi kazandırır.

Resim 12

Tayyare Fabrikasının misafirhanesi arkasındaki bahçede Wanda ve fabrikanın Türk çalışanlarından bir grup



Kaynak: Dąbrowiecka, W. (2013).

Not: Fotoğraf Gibalka tarafından çekilmiştir.

14. Araştırmanın etik yönü

Bu araştırmanın etik kurul izni gerektirmeyen araştırmalardan olduğunu beyan ederim.

15. Çıkar çatışması beyanı

Bu çalışmada, sonuçları veya yorumları etkileyebilecek herhangi bir maddi veya diğer asli çıkar çatışması olmadığını beyan ederim.

16. Katkı oranı

Çalışmanın tüm aşamaları yazar tarafından tasarlanmış ve yazılmıştır.

KAYNAKÇA

Altuncuoğlu, Ö., Özhan Ö. H., Hodancı Y. ve Erdoğan A. (2021). *Tayyare ve motor Türk anonim şirketinden (TOMTAŞ) 2'nci hava bakım fabrika müdürlüğüne uzanan yolda kayseri uçak fabrikaları*. Kayseri Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları.

Dąbrowiecka, W. (2013). *...tam gdzie nigdy nie biją dzwony...* [Wanda Dąbrowiecka'nın özel arşivi].
Yazarın elindeki kopya.

Gibałka, W. (1960a). Turecka Kariera Myśliwca PZL P-24 (1). *Skrzydłata Polska*, 4(446), 15.

Baş, O. F., (2022). *Türkiye ve Polonya arasında askeri havacılık alanında iş birliği: Kayseri Tayyare Fabrikası 1936-37.*

Gibałka, W. (1960b). Turecka Kariera Myśliwca PZL P-24 (2). *Skrzydłata Polska*, 5(447), 11.

Gibałka, W. (1960c). Turecka Kariera Myśliwca PZL P-24 (3). *Skrzydłata Polska*, 6(448), 11, 15.

Gibałka, W. (1960d). Turecka Kariera Myśliwca PZL P-24 (4). *Skrzydłata Polska*, 7(449), 11.

Gibałka, W. (1960e). Turecka Kariera Myśliwca PZL P-24 (5). *Skrzydłata Polska*, 9(451), 11.

Gibałka, W. (1960f). Turecka Kariera Myśliwca PZL P-24 (5). *Skrzydłata Polska*, 8(450), 14-15, 19.

İrfan Tansel. (2022, Ocak 26). İçinde *Wikipedia*. https://tr.wikipedia.org/wiki/İrfan_Tansel

Mazur, W. Eksport polskiego sprzętu wojennego na Bałkany w latach 1926-1939. Turcja. *Biuletyn DWS.org.pl*, 1, 20-25.

Okan, K. (2015). Babam Tayyare Çavuşu Hasan Okan'ın Anıları: Kartal Müfrezesi. *Anıtkabir Dergisi*, 59, 19-23.

Samoloty w Lotnictwie Polskim. (t.y.) Puławski Zygmunt Rafał. <http://www.samolotypolskie.pl/samoloty/2214/126/Pulawski-Zygmunt-Rafal2>

Samoloty w Lotnictwie Polskim. (t.y.). PZL P-24, 1933 ("Jastreb"). <http://www.samolotypolskie.pl/samoloty/2401/126/PZL-P-242>

SEPEWE. (2022, Nisan 18). İçinde *Wikipedia*. <https://en.wikipedia.org/wiki/SEPEWE>