

Osman Fırat Baş

# WANDAĆKA



Współpraca między Turcją i Polską  
w dziedzinie lotnictwa wojskowego:  
Wytwórnice Samolotów Tureckiej Ligi Lotniczej  
w Etimesgut (1941–1946) oraz w Kayseri (1936–1937)





Osman Fırat Baş

# WANDAĆKA

**Współpraca między Turcją i Polską w dziedzinie lotnictwa  
wojskowego: Wytwórnice Samolotów Tureckiej Ligi Lotniczej  
w Etimesgut (1941–1946) oraz w Kayseri (1936–1937)**

Lublin 2022

Recenzenci:  
prof. dr Ö. Aydın Süer  
dr Emir Öngüner

Redakcja  
Piotr Dąbrowiecki

Korekta i adiustacja  
Monika Turala

Projekt okładki  
Agata Pieńkowska

Na okładce wykorzystano zdjęcia:  
Wandy Dąbrowieckiej, prototypu samolotu akrobacyjnego THK-2,  
samolotów P-24C wyprodukowanych w Kayseri

Zdjęcie autora na okładce: Stanislava Kostić



**SFINANSOWANO ZE ŚRODKÓW NARODOWEGO INSTYTUTU WOLNOŚCI – CENTRUM  
ROZWOJU SPOŁECZEŃSTWA OBYWATELSKIEGO W RAMACH RZĄDOWEGO PROGRAMU  
ROZWOJU ORGANIZACJI OBYWATELSKICH NA LATA 2018–2030 PROO**

© Copyright by Osman Firat Baş  
© Copyright by Wydawnictwo Werset, Lublin 2022

ISBN 978-83-67064-63-7  
[wersja elektroniczna]

Wydawnictwo Werset  
ul. Radziszewskiego 8/216, 20–031 Lublin  
tel. 81 533 53 53; 501 061 226  
wydawnictwo@werset.pl; www.werset.pl

# Spis treści

Wstęp .....	7
<b>I. Wytwórnia Samolotów Tureckiej Ligi Lotniczej w Ankarze 1941–1946 .....</b>	<b>9</b>
Wczoraj rozpoczęła się wojna niemiecko-polska .....	9
1 września 1939 (piątek) .....	10
Wilhelm Gibalka .....	12
Exodus .....	14
Wielka Brytania .....	16
Budowa wytwórni .....	18
Przyjazd do Turcji .....	20
Miles Magister .....	24
Szybowce .....	26
Prototypy .....	27
Utworzenie Oddziału Inżynierii Samolotowej w Wyższej Szkole Inżynierskiej .....	32
Kampania przeciwko Polakom .....	35
Anegdota .....	38
Pożegnanie .....	41
„Polscy uchodźcy, którzy nie mieli żadnych osiągnięć w światowym przemyśle lotniczym” .....	44
<b>II. Wytwórnia Samolotów w Kayseri 1936–1937 .....</b>	<b>47</b>
Seria P .....	47
Negocjacje i podpisanie umowy .....	48

Przygotowania PZL-u .....	51
Sambuł .....	53
Ankara .....	54
Kayseri .....	57
Współzawodnictwo z Niemcami .....	62
Starcia z tureckimi inżynierami .....	64
Starszy kontroler Koszma .....	65
Pierwsza wizyta premiera Turcji .....	67
Uruchomienie silnika 14 Kfs .....	70
Lot próbny .....	71
Druga wizyta premiera i oficjalne oblatanie P-24 .....	73
Wyjazd z Kayseri .....	74
Bilans .....	75
Życie codzienne na osiedlu przyfabrycznym .....	77
Wanda Dąbrowiecka .....	89
<b>III. Summary</b> .....	97
Bilateral Cooperation between Turkey and Poland in the Field of Military Aviation: Turkish Aeronautical Association (THK) Aircraft Factory 1941–46 and Kayseri Aircraft Factory 1936–37 .....	97
Osman Fırat Baş .....	103
<b>Bibliografia</b> .....	105

## Wstęp

W 2015 roku Ambasada RP w Ankarze wydała dwujęzyczną książkę promocyjną, poświęconą działalności polskich konstruktorów i techników lotniczych w Wytwórni Samolotów Tureckiej Ligi Lotniczej w Ankarze podczas II wojny światowej: *II. Dünya Savaşı'nda Ankarada Polonyalı Havacılar / Polish Aviators in Ankara During World War II* [Lotnicy polscy w Ankarze podczas II wojny światowej]. Książka składała się – pomijając *Przedmowę* ówczesnego ambasadora Mieczysława Cieniucha – z trzech tekstów: obszernego artykułu autorstwa Mehmeta Arifa Demirera pt. *Türkçe Yayınlarında Ankarada Polonyalı Havacılar / Polish Aviators in Ankara During WW2 (in Turkish publications)* [Polscy lotnicy w Ankarze podczas II wojny światowej (w publikacjach tureckich)], artykułu Andrzeja Glassa pt. *Türkiye'de Türk Hava Kurumu Polonya Tasarımları / Polish Aviation Constructions THK/TAA in Turkey* [Polskie konstrukcje THK w Turcji] oraz mojego tekstu pt. *Polonyalı Havacılar ve Türk Hava Kurumu / Polish Aviators and Turkish Aeronautical Association* [Polscy lotnicy i Wytwórnia Samolotów Tureckiej Ligi Lotniczej], stanowiącego – prawdę mówiąc – jedynie streszczenie długiego artykułu profesora Leszka Dulęby pt. *Lotnicza działalność techniczna Polaków w Turcji podczas II wojny światowej*. Publikacja wzbudziła zainteresowanie w Turcji, ponieważ temat ten był w ogóle nieznany – poza wąskim gronem ekspertów – bądź zapomniany aż tak, że nawet dyrektor Muzeum Lotnictwa Wojskowego w Ankarze, znajdującego się dziś na terenie dawnej, już wyburzonej Wytwórni Samolotów

Tureckiej Ligi Lotniczej, po raz pierwszy ode mnie usłyszał, że Polacy pracowali w wytwórni podczas II wojny.

W tej pracy powracam do tego tematu po latach, rozszerzając tym razem jego zakres o produkcję licencyjną samolotów P-24 uruchomioną przez polskich instruktorów pod kierownictwem inż. Wilhelma Gibałki w Wytwórni Samolotów w Kayseri w latach 1936–1937. Rozszerzenie zakresu mojego pierwotnego skromnego tekstu umożliwiły mi nadesłane przez Panią Wandę Dąbrowiecką wspomnienia i materiał archiwalny.

Pani Dąbrowiecka jest córką inż. Gibałki i – najprawdopodobniej – ostatnim dziś żyjącym świadkiem pracy polskiej ekipy instruktorskiej w Kayseri. Mieszkańcy przyfabrycznego osiedla, którzy bardzo lubili ósmioletnią córeczkę Gibałki, chcieli wołać na nią tak jak jej rodzice, ale jakoś nigdy nie potrafili wymówić poprawnie słowa „Wandeczka”. Mówili więc „Wandaćka”, akcentując w dodatku pierwszą sylabę. Dziewczynka raz na zawsze została dla nich „Wandaćką”. Książka zawdzięcza swój pierwszy tytuł właśnie tej niepoprawnej – ale jakże sympatycznej – wymowie imienia „Wandeczka”.

Poznań, 29 maja 2022 r.



# I. Wytwórnia Samolotów Tureckiej Ligi Lotniczej w Ankarze 1941–1946

## Wczoraj rozpoczęła się wojna niemiecko-polska

2 września 1939 r. zapewne wszystkie gazety świata wyszły z nagłówkami podobnymi do tego z tureckiej gazety „Vakit”: „Wczoraj zaczęła się wojna niemiecko-polska”. Jeden z podtytułów głosi: „Zbombardowano wiele polskich miast”<sup>1</sup>. Na trzeciej stronie wymieniono ich nazwy:

[...] niemieckie siły powietrzne dokonały kilku ataków na różne punkty na terenie Polski. Samoloty niemieckie zbombardowały Augustów, Nowy Dwór, Ostrów Mazowiecką, Tczew, Łuck, Jabłoń, Tomaszów Mazowiecki i Katowice. W miastach bombardowanych przez lotnictwo niemieckie wśród ofiar znajdują się także zabici i ranni cywile. [...] Nadchodzą coraz to nowsze doniesienia o trwających bombardowaniach<sup>2</sup>.

A ekspert wojskowy gazety „Son Posta” w dniu 27 listopada podaje, że niemieckie bombowce zaatakowały w pierwszej kolejności strategiczne cele, takie jak wytwórnie samolotów czy składy amunicji<sup>3</sup>.

---

1. „Vakit”, 2 września 1939.

2. Ibidem, s. 3.

3. H. Emir Erkilet, *Leh ordusunun seri mağlubiyetinin esaslı amili: Tayyareler*, „Son Posta”, 27 listopada 1939.

## 1 września 1939 (piątek)

Rankiem 1 września 1939 r. kilka niemieckich bombowców przeleciało nad głową dziesięcioletniej dziewczynki w Warszawie, by zbombardować fabrykę, w której pracował jej ojciec:

Ranek 1 września 1939 roku nie różnił się niczym od poprzednich. Zapowiadał się piękny dzień. Po zabawie z Asikiem poszłam do Danki. Siedziałyśmy w narożnym pokoju mieszkania jej ciotki, na piętrze. Oglądałyśmy podręczniki do VI klasy, które Danka odkupiła od starszej koleżanki, jako że rok szkolny miał się lada dzień rozpocząć. Było wcześnie, chyba około dziewiętej. Nagle jakiś dziwny pomruk idący znad stawu dotarł do naszych uszu. Zaciekawione wyszłyśmy na balkon. Od zachodu nadlatywały samoloty. Ileż ich! [...] Cała ta kawalkada przepłynęła nad naszymi głowami. Już miałyśmy zamiar powrócić do przerwanych zajęć, gdy rozległy się przeraźliwe świsty, huki i ziemia zatrzęsała się w konwulsyjnych drgawkach. Co to? Byłyśmy przerażone. Danka była sama. Jej ciotka gdzieś się akurat tego dnia wybrała. Z nami była tylko wystraszona tak jak i my służąca Jula. Co sił w nogach pobiegłam do domu, żeby dowiedzieć się, co się stało. Przebiegając przez ulicę, zobaczyłam na niebie od południa ciemne kłęby dymu. Boże! To przecież Okęcie, tam jest ojciec! A więc to nie były nasze samoloty! Oczywiście, że nie! Jak mogłyśmy tak głupio myśleć – nasze samoloty lecące nad Warszawę z zachodu ciekawe po co? [...] mama wisiała na telefonie. Chciała dodzwonić się do ojca, ale fabryka milczała. [...] Zaczęła się wojna! Nie pamiętam, ile trwał ten pierwszy nalot, ale nigdy go nie zapomnę, zdawało się, że całą wieczność. Szum powracających samolotów obwieścił nam wreszcie, że ukończyły swe dzieło zniszczenia. Mama nie dodzwoniła się do PZL-u, ani przedtem, ani potem. [...] Ojciec nie wracał. [...] Babcia Ida snuła się po domu jak duch. Raz po raz patrzyła przez okno, czy ojciec jedzie – nie jechał. Oczy się jej zapadły, nos wyciągnął, usta zacisnęły – od rana postarzała się o wiele lat. [...] Kazała mi się nie rozbierać na wypadek nocnego nalotu.



Ilustr. 1. Bombardowanie Warszawy. Domena publiczna.

Sama też położyła się w ubraniu. Kiedy tylko skrzypnęło jej łóżko, Asik, który wiedział, że mu tego nie wolno, ku mojemu zadowoleniu, ulokował się w moich nogach. Tak minął dzień pierwszy końca tamtego świata. Noc okazała się spokojna<sup>4</sup>.

---

4. W. Dąbrowiecka, *Tam, gdzie nigdy nie biją dzwony...* (niepublikowane wspomnienia), s. 161–162 i 164.

Ojciec dziewczynki, Wilhelm, mógł wrócić do domu dopiero następnego dnia, czyli 2 września, kiedy wszystkie gazety świata anonsowały rozpoczęcie wojny. Wilhelm Gibalka pracował w Polskich Zakładach Lotniczych (PZL), które były największą wytwórnią samolotów w Polsce, przed zbombardowaniem przez niemieckie samoloty w pierwszy dzień wojny. Wilhelm został odesłany do domu tylko na jeden dzień. Miał trochę odpocząć, zabrać ze sobą kilka najpotrzebniejszych rzeczy i ruszyć na tajną misję już nazajutrz: po niemieckim bombardowaniu 1 września, władze PZL-u postanowiły utworzyć punkty napraw polskich samolotów w podwarszawskich lasach, a Wilhelma wybrano na kierownika tej grupy<sup>5</sup>.

## Wilhelm Gibalka

Urodzony w 1893 roku Wilhelm Gibalka studiował inżynierię mechaniczną na Polytechnische Institut Strelitz w Niemczech. W 1939 roku był inżynierem z 22-letnim stażem w zawodzie i kierownikiem warsztatu kadłubowo-skrzydłowego PZL-u. W latach 1936–1937 pełnił funkcję kierownika grupy polskich instruktorów przy seryjnej produkcji P-24 w Wytwórni Samolotów w Kayseri<sup>6</sup>.

Noc 2 września była koszmarem dla warszawiaków. Niemieckie siły powietrzne w dzień aż siedem razy bombardowały Warszawę i jej okolice w dwugodzinnych odstępach, a ostatniego nalotu dokonały wieczorem około godziny 20.30<sup>7</sup>. Gibalkowie spędzili noc z 2 na 3 września w rowie – schronie wykopanym w ogrodzie za domem. Rano inżynier, czekając w zaciemnionym saloniku na pojazd, który miał go zawieźć do lasu na spotkanie ze swoją ekipą, słuchał radia, żeby dowiedzieć się czegoś o aktualnej sytuacji<sup>8</sup>. Kil-

---

5. Ibidem, s. 165.

6. Ibidem, s. 768.

7. „Akşam”, 3 września 1939.

8. W. Dąbrowiecka, op. cit., s. 168.

ka minut po 11.00 podano w radiu wiadomość napełniającą nie tylko jego, ale również wszystkich Polaków nadzieją. Za jej sprawą warszawiacy z radości wyszli na ulice. Oto Wielka Brytania i Francja wypowiedziały wojnę III Rzeszy, która nie reagowała na ich ultimatum z żądaniem wycofania wojsk z Polski<sup>9</sup>. Gibałka pożegnał swoją rodzinę przepelnioną nadzieją: „Teraz nam pomogą, teraz ruszą. Damy sobie radę”<sup>10</sup>. Ani on, ani nikt inny w tłumie warszawiaków wiwatujących na ulicach na cześć Francji i Wielkiej Brytanii jeszcze nie wiedział, że wypowiedzenie Niemcom wojny przez Wielką Brytanię i Francję było „pozorowane”:

[...] oba kraje – nie licząc niewielkiej francuskiej ofensywy w Saarze we wrześniu 1939 roku – nie podjęły realnych działań zbrojnych przeciwko III Rzeszy. W związku z tym okres od 3 września 1939 r. do maja 1940 r., gdy Niemcy dokonały inwazji na Francję, Belgię, Holandię i Luksemburg, nazywany jest dziwną wojną lub pozorowaną wojną<sup>11</sup>.

5 września około południa przyjaciele przywieźli do domu Gibałkę w bardzo złym stanie z potłuczoną nogą. W lesie podczas niemieckich bombardowań skoszony bombą konar drzewa spadł mu na nogę. Nie miał otwartej rany, ale kończyła od uderzenia cała zsiniała i spuchła. Gibałka podejrzewał, że w grupie był szpieg, który podawał Niemcom ich namiary, bo chociaż stale zmieniali miejsca postoju w lesie, każda ich kolejna kryjówka została zbombardowana<sup>12</sup>.

---

9. „Akşam”, 3 września 1939.

10. W. Dąbrowiecka, op. cit.

11. B. Niedziński, *Kampania 1939. Brytyjski historyk przypomina o niespełnionych obietnicach pomocy dla Polski w 1939 roku*, dokument elektroniczny: <https://dzieje.pl/wiadomosci/brytyjski-historyk-przypomina-o-niespelnionych-obietnicach-pomocy-dla-polski-w-1939-roku>, dostęp 19.02.2022 r.

12. W. Dąbrowiecka, op. cit., s. 171.

## Exodus

Wojska niemieckie miały lada chwila wkroczyć do stolicy. Tysiące jej mieszkańców zaczęły uciekać na wschód. Gibałka też chciał jak najprędzej opuścić Warszawę przed wkroczeniem Niemców. Jego mama była Niemką, a sam ukończył studia w Niemczech, dobrze znał język. Ze względu na niemieckie pochodzenie Rosjanie podczas I wojny zesłali go i jego brata na trzy lata na Syberię do obozu pracy. Teraz groziła mu przymusowa współpraca z Niemcami, którzy mogliby uważać go za swojego, zwłaszcza że jego profesja była bardzo przydatna w warunkach trwającej wojny. Gdyby odmówił, zostałby uznany za zdrajcę, a wiedziano, co czeka zdrajcę w niemieckiej okupacji. Rodzina postanowiła więc wyjechać z Warszawy, zostawiając za sobą w domu tylko babcię i jej siostrę oraz pieska Asika. Gibałkowie mieli być może jeden atut w porównaniu z tysiącami uciekinierów pieszo ewakuujących się z Warszawy – ich wiśniowo-brązową škodę, zarekwirowaną przez wojsko po ogłoszeniu mobilizacji powszechnej 31 sierpnia 1939 r., która teraz wróciła do nich zupełnie przypadkiem. Samochód był przydzielony jakiemuś pułkownikowi wraz z kierowcą o nazwisku Lubieniecki, który miał porozwozić rodzinę pułkownika w bezpieczne miejsca na wsi. Lubieniecki po drodze wpadł do znanego mu z PZL-u Gibałki, żeby pożyczyć od niego pieniądze dla swej żony, która na dniach spodziewała się dziecka. W zamian za pomoc Lubieniecki zgodził się wyprowadzić Gibałków z Warszawy. Tak wyruszone w drogę siódmego dnia wojny<sup>13</sup>.

Gibalkowie i Lubieniecki, który w końcu zdecydował się pojechać z nimi tak daleko, jak się da, jechali, nie wiedząc dokładnie dokąd. Początkowo podążali za wojskowym konwojem medycznym wraz z kilkoma prywatnymi autami. Dalej jechali sami, starając się unikać bombardowanych miast. Trasa, którą w pewnym sensie wyznaczyły im niemieckie bombowce, po pełnej przygód

---

13. Ibidem, s. 173–176.



Ilustr. 2. Eugenia, Wanda i Wilhelm Gibałkowie.

podróży 22 września poprowadziła ich do stolicy neutralnego kraju – do Bukaresztu.

W Rumunii znalazło się też mnóstwo byłych pracowników PZL-u. Zamierzali dotrzeć do Francji, ale w Rumuni nie dano im wiz. W końcu poprosili o pomoc ich byłego kierownika w znalezieniu im pracy w Rumunii. Gibałka znał dyrektora naczelnego jednej z rumuńskich wytwórni samolotów. Nie zwlekając, napisał do niego list i wkrótce otrzymał pozytywną odpowiedź informującą, że zarówno on sam, jak i jego koledzy zostaną zatrudnieni w fabryce. W ten sposób rozpoczął się roczny epizod pracy Gibalki i około trzydziestu polskich rzemieślników (techników) w rumuńskich zakładach lotniczych Industria Aeronautică Română (IAR) w Braszowie. To małe miasteczko leżące w Karpatach, mniej więcej w samym sercu Rumunii, było azyłem także dla wielu innych

Polaków. Przebywał tam między innymi ówczesny minister spraw zagranicznych Polski Józef Beck z swoją rodziną<sup>14</sup>.

## Wielka Brytania

Prócz tej niewielkiej grupy pracowników polskiego przemysłu lotniczego zatrudnionej w rumuńskiej wytwórni IAR, istniała także większa grupa polskich konstruktorów i techników lotniczych, którzy po klęsce kampanii wrześniowej schronili się we Francji i Wielkiej Brytanii. Stosunkowo dobrze szło tym, którzy znaleźli zatrudnienie we Francji, choć byli rozdzieleni pomiędzy różne wytwórnie. Ale dużo gorzej było z tymi, których zatrudniały – z wielkimi trudami i często niechętnie – brytyjskie wytwórnie i biura konstrukcyjne. Brytyjczycy uważali Polaków za niewystarczająco wykształconych, gdyż nie przeszli przez ich własny system kształcenia. Zatrudniali Polaków często na niższych stanowiskach, nieodpowiadających ich kwalifikacjom zawodowym.

W takich warunkach zrodziła się idea zgromadzenia możliwie największej grupy polskich ekspertów lotniczych pod dachem jednej wytwórni. Pomysłodawcą był przedsiębiorczy inżynier, „przed wojną dyrektor Doświadczalnych Warsztatów Lotniczych, produkujących samoloty RDW”<sup>15</sup>, Jerzy Wędrychowski. Chciał zapewnić swoim kolegom po fachu lepsze warunki pracy oraz utrzymać razem w miarę największą grupę polskich ekspertów lotniczych, którzy po wojnie, mającej – według Wędrychowskiego – zakończyć się prędzej czy później klęską Niemców, mogliby od razu zabrać się do odbudowy zniszczonego polskiego przemysłu lotniczego. Przed Turcją próbował zrealizować ten plan w Rumunii i Jugosławii:

---

14. Ibidem, s. 175–210.

15. A. Glass, *Polskie konstrukcje THK w Turcji*, „Polska Technika Lotnicza (Materiały Historyczne)” 2008, nr 44 (7), s. 1–2.



Teren jego działań – Europa południowo-wschodnia – wynikał z dotychczasowego kierunku eksportu polskich samolotów: [...] Wędrychowski uznał jednak Rumunię za niepewną – jak się okazało, słusznie: naciski niemieckie były tam dość silne, a po dwóch latach formalnej neutralności, w 1941 r. Rumuni przystąpili do wojny po stronie Osi. Jugosławia leżała zbyt blisko linii frontu, aby lokować tam «polski przemysł lotniczy na obczyźnie»<sup>16</sup>.

Wędrychowski znalazł wreszcie okazję do zrealizowania swojego pomysłu w Turcji na początku 1941 roku:

Rząd turecki zwrócił się do rządu angielskiego z prośbą o skierowanie do ich kraju grupy specjalistów lotniczych, którzy przy pomocy robotników tureckich zorganizowaliby wytwórnię samolotów (w pierwszej kolejności) i silników. Zaspokoili by one potrzeby szkoleniowe Turcji, która posługiwała się samolotami francuskimi, niemieckimi i angielskimi, a których dostawy urwały się z chwilą wybuchu wojny, i zaangażowania przemysłu lotniczego tych krajów w produkcji na własne potrzeby wojenne. Propozycja ta była dla rządu angielskiego bardzo wygodna, ponieważ chcieli jak najmocniej związać Turcję z państwami antyhitlerowskimi, zwłaszcza że Winston Churchill nosił się z myślą, podówczas jeszcze nie ujawnioną, dokonania inwazji na Europę nie przez Francję, ale przez Turcję, Bułgarię i Rumunię do Polski<sup>17</sup>.

Ale z drugiej strony rząd brytyjski nie chciał obciążyć dodatkowymi zadaniami swojego przemysłu lotniczego, zaangażowanego w całości na własne potrzeby wojenne. Wiedząc o zamiarach Wędrychowskiego, zaproponował Turcji przekazanie jej dokumentacji samolotu szkolnego Miles M.14A Magister i uruchomienie

---

16. Ibidem.

17. L. Dulęba, *Lotnicza działalność techniczna Polaków w Turcji podczas II wojny światowej*. Cz. I, „Technika Lotnicza i Astronautyczna” 1981, nr 7, s. 19 (dalej: L. Dulęba I).

seryjnej produkcji tego samolotu w nowo utworzonej wytwórni pod kierownictwem polskich inżynierów. Turcy przyjęli tę propozycję, co stworzyło pole działania w Turcji dla polskiego inżyniera<sup>18</sup>. Wędrychowski przystąpił do ówczesnego prezesa Tureckiej Ligi Lotniczej (Türk Hava Kurumu – THK), Şükrü Koçaka (Szu-kru Koczaka), z propozycją przekształcenia warsztatów naprawczych Ligi w Ankarze w wytwórnię, która będzie produkować lekkie samoloty, przede wszystkim szkolne. Strony ustaliły, że polscy inżynierowie zorganizują wytwórnię pod nazwą Fabryka Samolotów Tureckiej Ligi Lotniczej: rozbudują według projektu polskiego architekta Janusza Ostrowskiego obiekty THK – warsztaty naprawcze, szkołę pilotów i magazyny części zamiennych, znajdujące się pod Ankarą w Etimesgut. Zdolność produkcyjna nowo utworzonej wytwórni miała wynosić ok. 120 samolotów szkolnych rocznie i odpowiednią liczbę silników lotniczych. Założono także utworzenie w wytwórni biura konstrukcyjnego do projektowania samolotów lekkich i szybowców. Dyrektorem wytwórni został Wędrychowski, a jego zastępcą – turecki inżynier Selahattin Beler. Na początku prawie wszystkie stanowiska kierownicze zajęli polscy inżynierowie i technicy, a pod opiekę każdemu z nich przyznano tureckiego asystenta, którego mieli dokształcać, żeby po wyjeździe Polaków wytwórnię mogła przejąć doświadczona i dobrze wykształcona kadra turecka<sup>19</sup>.

## Budowa wytwórni

W tym rozdziale niniejszej pracy wykorzystano informacje zaczerpnięte głównie z obszernego – opublikowanego w 1981 r. w trzech częściach – artykułu autorstwa inżyniera, konstruktora lotniczego i po wojnie profesora Politechniki Warszawskiej,

---

18. A. Glass, op. cit.

19. L. Dulęba, op. cit.



Ilustr. 3. Fabryka Samolotów Tureckiej Ligi Lotniczej w Etimesgut.

Leszka Dulęby, który w latach 1941–1946 kierował działem rysunkowym w biurze konstrukcyjnym tureckiej wytwórni. W swoim artykule profesor zamieszcza bardzo szczegółowy opis całego przebiegu pracy polskich ekspertów w Ankarze, przy tym jednak jedynie krótki akapit poświęca budowie wytwórni:

Istniały projekty znacznej rozbudowy w celu pomieszczenia dość dużej wytwórni, ale nie były one zrealizowane w czasie wojny i pierwszych latach po niej. Podczas wojny dobudowano tylko do hangaru pomieszczenia dyrekcji, biur administracji, biura konstrukcyjnego i działu przygotowania produkcji wg projektu Polaka inż. arch. Janusza Ostrowskiego<sup>20</sup>.

Jest to bardzo ciekawa informacja, ponieważ jest sprzeczna z ustaleniami tureckich badaczy, np. Tuncaya Deniza<sup>21</sup> i Özgüra

---

20. Ibidem, s. 20.

21. T. Deniz, *Türk Uçak Üretimi*, İstanbul 2004.

Gença<sup>22</sup>, którzy podają, że budowa wytwórni według projektu budowlanego opracowanego w 1940 r. została zakończona w 1941 roku (czyli powstała w ciągu niecałego roku), a jej powierzchnia wzrosła około 1,5-krotnie za sprawą prac budowlanych prowadzonych niemal nieprzerwanie w latach 1942–1945. Ponieważ niemożliwe byłoby, żeby profesor Dulęba nie zauważył tych górlowych prac rozbudowawczych na terenie wytwórni, można przyjąć, że nie uwzględnił ich w swoim artykule, uznając wykonane rozbudowy za zbyt małe w porównaniu z założeniami przewidzianymi w pierwotnych projektach.

## Przyjazd do Turcji

Polscy eksperci zaproszeni przez Wędrychowskiego do pracy w wytwórni dotarli do Ankary z dalekich krajów, pokonując wiele trudów wynikających z wojny. Ale:

[...] szczególnie ciekawe były perypetie inżynierów [...] Andrzeja Anczutina, Franciszka Janika, Zbigniewa Arndta oraz Jerzego Bełkowskiego. Francja była wówczas pod niemiecką okupacją, więc ich wyjazd był niemożliwy. Wędrychowski znalazł jednak na to sposób: udało mu się przekonać parlament turecki do nadania czterem tułaczom... obywatelstwa tureckiego. Parlament przyjął stosowną uchwałę, dzięki czemu, jako obywatele kraju neutralnego, mogli oni wyjechać za granicę. Jechali Orient-Expressem z Paryża do Stambułu. Problemem było jednak, że Anczutin nie miał pieniędzy, więc postanowił dać sobie radę inaczej i całą drogę przebył... na wózku podwozia wagonu. Jakoś udało mu się nie wypaść – a podróż trwała 2 dni – ale wskutek hałasu (zwłaszcza od hamowania) do końca życia miał przytępiony słuch. Natomiast ludzie podróżujący z Anglii musieli spędzić na statku 2,5 miesiąca – jako że nie mogli przepłynąć

---

22. Ö. Genç, *Türk Hava Kurumu (THK) Etimesgut Uçak Fabrikası* (niepublikowana praca magisterska, Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Ankara 2018), s. 51–58.

przez Morze Śródziemne, ale musieli „nieco” nadłożyć drogi, płynąc dookoła Afryki<sup>23</sup>.

Przez wytwórnię przeszło łącznie 35 Polaków, ale liczba Polaków pracujących w tym samym okresie nigdy nie przekroczyła 29. Tylko 21 z nich pracowało nieprzerwanie od maja 1941 do czerwca 1946 r. Prace związane z organizacją wytwórni zostały rozpoczęte na początku 1941 r. W tej początkowej fazie zatrudniono w wytwórni ogółem – oprócz Wędrychowskiego – 18 Polaków, w tym 11 znalazło się już w Turcji i poszukiwało pracy, 7 zaś przyjechało z Rumunii na wezwanie Wędrychowskiego<sup>24</sup>. Gibalka, który przyjechał z Rumunii, by objąć stanowisko kierownika wydziału produkcji, był niewątpliwie gwiazdą polskiej grupy. Turcy specjalnie chcieli, żeby w składzie polskiej grupy znalazł się właśnie Gibalka, którego dobrze pamiętali z jego jednorocznego pobytu w Wytwórni Samolotów w Kayseri, gdzie polski inżynier kierował licencyjną produkcją myśliwców PZL P-24 w latach 1936–1937. A nawet dyrektor tamtej wytwórni Avni Okar, jak się tylko dowiedział, że Gibalka przyjechał do Turcji, od razu zaprosił go do Kayseri. „Tym razem ojciec wybrał się tam sam, ale od Avni Beja i jego rodziny w dowód przyjaźni przywiózł nam mnóstwo fotografii” – wspomina Wanda Dąbrowiecka<sup>25</sup>. Polski inżynier był mile zaskoczony, że nadal pamiętali go w wytwórni i tak serdecznie go przyjęli. Przeżył wielki dzień w Kayseri: „Po hangarach szło ponoć jak echo – *Mühendis Gibalka geldi! Lehli mühendis geldi!* (Inżynier Gibalka przyszedł! Polski inżynier przyszedł!). Załoga otaczała go tłumnie, żeby się z nim przywitać”<sup>26</sup>.

Po kilku wolnych dniach spędzonych w Ankarze Wędrychowski, Gibalka i Jerzy Hoffman, który przyjechał z Rumunii wraz

---

23. A. Glass, op. cit.

24. L. Dulęba, op. cit., s. 20.

25. W. Dąbrowiecka, op. cit., s. 247.

26. Ibidem.



Ilustr. 4. Polscy eksperci lotniczy zatrudnieni w Ankarze. Od lewej strony: 1 – Jerzy Lewczuk, 2 – Zbigniew Arndt, 3 – Wilhelm Gibałka, 4 – Zbigniew Pilch, 5 – Stanisław Rogalski, 6 – Władysław Mikulski, 7 – Leszek Dulęba, 8 – Jerzy Hoffman, 9 – Mieczysław de Lippa (?), 10 – Franciszek Janik, 11 – Witold Wasilewski.

z Gibałką, zaczęli już regularnie jeździć do wytwórni<sup>27</sup>, ponieważ w marcu 1941 r. rozpoczęto prace nad przygotowaniem do produkcji rysunków samolotu Miles Magister<sup>28</sup>.

W międzyczasie Gibałkowie i Hoffmanowie poszukiwali mieszkania, które chcieli wspólnie wynająć. Ponieważ mężowie codziennie jeździli do wytwórni, musiały się tym zająć kobiety, którym towarzyszyła Wandeczka. Gibałka dowiedział się od tłumacza wytwórni, że *kiralik* oznacza po turecku „do wynajęcia”, więc należało szukać po mieście mieszkań z napisem *kiralik* w oknach. Znalaziono w końcu wymarzone mieszkanie w dzielnicy Ulus,

27. Ibidem, s. 238.

28. L. Dulęba, op. cit.



Ilustr. 5. Ulica Kediseven.

przy małej bocznej uliczce, odchodzącej od Bulwaru Atatürka. Była to ulica Kediseven, co po turecku oznacza „ulica lubiąca lub lubiących koty”. Na drugim piętrze kamienicy bliźniaczej pod nazwą „Salah Bej Apartmani”:

Z obydwu balkonów rozpościerał się imponujący widok na zakole Bulwaru Atatürka i liczne rządowe budynki, przeważnie banki, którymi ta trasa była usiana aż po sam Yenişehir. W oddali, na wzgórzach dostrzec można było – Kavaklıdere – dzielnicę ambasad,



Ilustr. 6. Kamienica, w której na drugim piętrze Gibalkowie znaleźli mieszkanie.

a nawet zarysy odległej o kilkanaście kilometrów Czankai (Çankaya), gdzie rezydował prezydent<sup>29</sup>.

## Miles Magister

Zaprojektowany w 1936 r. przez Fredericka George'a Milesa w wytwórni Philipps and Powis Aircraft Ltd. był dwumiejscowym samolotem treningowym w układzie dolnopłata, o konstrukcji drewnianej, napędzany silnikiem de Havilland Gipsy Major I/120<sup>30</sup>. Szczególnie trudnym zadaniem była produkcja tego sa-

29. W. Dąbrowiecka, op. cit., s. 239–240.

30. *Miles M.14 „Magister”*, 1936, dokument elektroniczny: <http://www.samolotyplskie.pl/samoloty/1875/126/Miles-M-14-Magister>, dostęp 21.02.2022





Ilustr. 7. Samolot szkolny Miles Magister. Altuncuoğlu et. al. *Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketinden (TOMTAŞ) 2'inci Hava Bakım Fabrika Müdürlüğüne Uzanan Yolda Kayseri Uçak Fabrikaları* (Kayseri: Kayseri Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları, 2021), 254. 2'inci HBFM Arşivi [Archiwum Wojskowych Zakładów Lotniczych Nr 2].

molotu w Turcji w trakcie wojny, kiedy możliwości sprowadzenia jego oryginalnych części z zagranicy były bardzo ograniczone. Przy przewycięzaniu problemu z materiałami bardzo przydatne okazały się doświadczenia Wędrychowskiego zdobyte w małym zakładzie DWL, będącym niemalże manufakturą<sup>31</sup>. Pierwszy Miles Magister, ukończony w maju 1942 r., nosił wiele znaków myśli praktycznej Wędrychowskiego: oryginalne materiały zostały zastąpione odpowiednikami dostępnymi w Turcji, wiele części zostało wyprodukowanych na miejscu, a nawet dokonano drobnych zmian konstrukcyjnych niektórych małych zespołów. Pierwsze samoloty produkcji seryjnej zostały oblatane w 1944 r. W pierw-

---

31. A. Glass, op. cit., s. 4.

szych trzech kwartałach 1945 r. wyprodukowano około 30 sztuk samolotu Miles Magister, a założone tempo produkcji osiągnięto w czwartym kwartale, w którym wykonano 30 kolejnych sztuk. Jednak wraz z zakończeniem wojny Tureckie Siły Lotnicze zaczęły znowu sprowadzać samoloty szkolne bezpośrednio z Wielkiej Brytanii. Liczba wyprodukowanych samolotów Miles Magister przewyższała potrzeby szkół Ligi Lotniczej, aż tak że już nie było gdzie ich magazynować. W związku z tym ich produkcja została powstrzymana<sup>32</sup>.

## Szybowce

Wobec nadwyżki samolotów Miles Magister szkoły pilotów Ligi zgłaszały duże zapotrzebowanie na szybowce szkolne. Przy wyborze kandydatów na pilotów wojskowych używane były szybowce sprowadzone z Związku Radzieckiego. Jednym z nich był Sz-5, a pozostałe dwa to Us-4 i Ps-2 zaprojektowane przez Olega Antonowa. Były one proste, w całości drewniane, dlatego łatwo i często ulegały uszkodzeniu, a w trakcie wojny niemożliwe było sprowadzanie nowych w miejsce uszkodzonych. W latach 1943–1944 wytwórnia skupiała swoją działalność na produkcji szybowców Us-4 i Ps-2. Latem 1945 r. wykonano kilkadziesiąt sztuk Us-4 oznaczonych THK-4. W tym samym okresie do obozu szybowcowego THK w İnönü dostarczono pierwsze egzemplarze Ps-2 wyprodukowane pod nazwą THK-7. W tureckich wersjach tych szybowców, których rysunki wykonał Dulęba, wprowadzono także pewne ulepszenia aerodynamiczne.

Zmiana polegała na zastosowaniu prosto wykonanej lotki szczelinowej z osią obrotu skrzydła i wprowadzeniu dość dużej różnicy wychyleń lotki w górę i w dół. Było tak skuteczne, że szybowiec po

---

32. L. Dulęba, op. cit., s. 22.

przeciągnięciu w czasie niesterowanego pochylenia się reagował prawidłowo na wychylania lotek<sup>33</sup>.

W latach 1944–1945 wykonano również rysunki szybowców Sz-5, które zostały wyprodukowane w niedużej liczbie pod nazwą THK-6. Ponadto Liga posiadała szybowiec akrobacyjny Habicht, na którym nie można było wykonywać akrobacji ze względu na długi okres użytkowania i hangarowania. Rysunki tego szybowca wykonano bez jego demontażu, następnie zbudowano kilka sztuk pod nazwą THK-8<sup>34</sup>.

## Prototypy

Dyrektor Wędrychowski od samego początku marzył o przekształceniu nowo tworzonej wytwórni w taką, która mogłaby projektować własne samoloty. Z tego, co napisał na ten temat profesor Dulęba, wynika, że polscy pracownicy wytwórni traktowali prace projektowe raczej jako „trening” umożliwiający utrzymanie w formie polskich konstruktorów oraz jako szkołę dla młodych tureckich inżynierów, dostarczającą „podstawy dalszego rozwoju wytwórni”<sup>35</sup>. To ostatnie zdanie jest ważne ze względu na dyskusję, o której będzie mowa poniżej.

W 1941 r. biuro produkcyjne poświęciło połowę swoich roboczogodzin na projektowanie szybowca transportowego. Dlaczego prace projektowe rozpoczęto od pojazdu powietrznego niesilnikowego? Otóż projekt ten przeszedł do porządku dziennego po desancie niemieckim na Kretę. Podczas tej operacji o kryptonimie „Merkury” Niemcy bardzo skutecznie wykorzystali swoje

---

33. Ibidem.

34. Ibidem, s. 22–23.

35. L. Dulęba, *Lotnicza działalność techniczna Polaków w Turcji podczas II wojny światowej. Cz. II. Konstrukcje własne*, „TliA” 1981, nr 8, s. 13 (dalej: L. Dulęba II).

szybowce DFS 230, co zostało odebrane przez Turków jako zwiastun nowej ery w lotnictwie wojskowym, jak to wyraził ówczesny premier Turcji Refik Saydam na VIII Kongresie Ligi Lotniczej: „Druga wojna światowa dokonała wielkich zmian także w zakresie sposobu wykorzystania sprzętu lotniczego, szybowiec uważany za pojazd sportowy i spadochron używany do tej pory jedynie dla bezpieczeństwa, wykazały zaskakujące efekty w ostatnich bitwach”<sup>36</sup>. Turecki rząd, który znalazł się po raz pierwszy w obliczu tak bardzo realnej groźby ataku ze strony Niemców, uznał zatem za konieczne dysponowanie przez turecką armię szybowcami podobnymi do niemieckich, mogącymi przewozić żołnierzy i amunicję. Jednak rozpoczęcie prac projektowych od pojazdu bez silnika wynikło także trochę z konieczności, ponieważ nie można było raczej myśleć o zaprojektowaniu prototypu napędzonego silnikiem, kiedy Liga odczuwała brak silników nawet do eksploatowanych samolotów<sup>37</sup>.

Szybowiec THK-1 o udźwigu ok. 1000 kg (dziesięciu żołnierzy z uzbrojeniem) był dolnopłatem o konstrukcji całkowicie drewnianej (co wynikało przede wszystkim z ówczesnych technologii stosowanych w budowie szybowców, ale także z ograniczonych możliwości wytwórni i doświadczenia konstruktorów). Prace nad projektowaniem szybowca i wykonywaniem jego części zajęły cały 1942 r., a „prace zakończeniowe” wykonano w 1943 r. Projektowanie szybowca THK-1 pochłonęło 29 000 godzin pracy biura konstrukcyjnego.

Kadłub szybowca był półskorupowy z wręgami eliptycznymi. Kabina załogi była dla dwóch pilotów, dlatego też otrzymała podwójne sterownice. Szybowiec był 12-miejscowy. Drzwi do kabiny znajdowały się w przodzie i tyle kadłuba. Płóza szybowca była amortyzowana piłkami futbolowymi. Do startu służyły dodatkowe koła. Szybowiec był wolnonośnym dolnopłatem. Skrzydło było dwudźwigarowe kry-

---

36. „Vatan”, 6 czerwca 1942, s. 3.

37. L. Dulęba, op. cit.



Ilustr. 8. Szybowiec transportowy THK-1.

te sklejką. Stateczniki o konstrukcji drewnianej były pokryte sklejką, zaś stery – kryte płótnem. Rozpiętość skrzydeł była rzędu 26 m<sup>38</sup>.

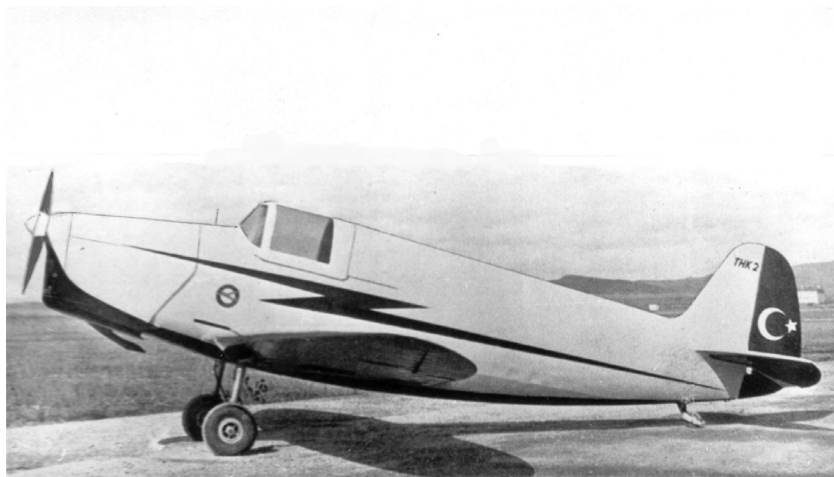
Tureckie Siły Powietrzne nie wykazały najmniejszego zainteresowania tym szybowcem, do tego stopnia, że odmówiły nawet Lidze udostępnienia samolotu do jego wyholowania. Nigdy nie doszło więc do oblatania prototypu, chociaż był gotowy do lotu w 1943 r. Zdaniem Dulęby, przyczyną nieprzychylniej postawy Sił Powietrznych wobec własnych konstrukcji wytwórni były „jakieś tarcia personalne między kierownictwem Ligi a Dowództwem Lotnictwa”<sup>39</sup>. W rezultacie, ponieważ Liga nie dysponowała ani dostatecznie dużym samolotem do holowania tak ciężkiego szybowca, ani wolnym miejscem przechowywania go w hangarze, pozostawiony na wolnym powietrzu THK-1 w ciągu roku uległ zniszczeniu pod wpływem czynników atmosferycznych.

Podobny los czekał prototyp samolotu treningowo-akrobacyjnego THK-2, skonstruowanego w latach 1943–1944: spotkał się

---

38. Ibidem.

39. Ibidem.



Ilustr. 9. Prototyp samolotu akrobacyjnego THK-2.

on z obojętnością Sił Powietrznych i nie wszedł do seryjnej produkcji. THK-2 – jednoosobowy, całkowicie drewniany i pokryty płótnem, wyposażony w silnik Gipsy Major 99 kW (135 KM) i skrzydło o eliptycznym obrysie – był samolotem zdolnym do wykonywania pełnej akrobacji<sup>40</sup>.

W 1944 r. biuro konstrukcyjne rozpoczęło prace nad opracowaniem projektu kolejnego samolotu oznaczonego jako THK-5. Pierwszą wersją prototypu był samolot sanitarny przeznaczony do przewożenia dwóch chorych na noszach i lekarza. Drugi prototyp oznaczony jako THK-5A, później przemianowany na THK-10, był to samolot transportowy stanowiący w gruncie rzeczy wersję pierwszego prototypu ze zmodyfikowaną kabiną na cztery osoby i dwóch pilotów. Obydwie wersje były samolotami dwusilnikowymi wyposażonymi w parę silników jedynych dostępnych w tych

---

40. Ibidem.



Ilustr. 10. Prototyp THK-5 podczas prób.

latach w Turcji, czyli Gipsy Major 99 kW (135 KM). W kadłubie wersji sanitarnej zastosowano większy wykrój drzwiowy do ustawiania noszy z chorymi oraz ogrzewaną i dźwiękowo izolowaną kabinę. Budowa samolotu została zakończona w 1945 r., ale i w tym przypadku nie doszło do produkcji seryjnej wobec braku zamówień<sup>41</sup>.

THK-11 był trzymiejscowym samolotem turystycznym o konstrukcji drewnianej, którego tworzenie rozpoczęli Polacy w 1945 r., a dokończyli tureccy pracownicy w 1946 r. po wyjeździe znacznej części polskich specjalistów z Turcji. Górnopłat o skrzydłach trapezowych miał nietypową konstrukcję. Krótki kadłub z silnikiem z tyłu i pchającym śmigłem zapewniał doskonałą widoczność do przodu<sup>42</sup>. W kadłubie zastosowano rozwiązanie z konstrukcji przekładkowej kadłuba samolotu de Havilland D.H. 98, tj. skleję-

---

41. Ibidem, 14.

42. Ibidem, 15.

ka – balsa – sklejka<sup>43</sup>, z jedną różnicą, że w tureckiej wersji balse zastąpiono sosną.

Wszystkie konstrukcje własne miały starannie opracowane obliczenia aerodynamiczne, osiągow i wytrzymałościowe. Były one wykonywane prawie całkowicie przez inż. F. Janika<sup>44</sup>, gdyż współpracownicy tureccy nie mieli dostatecznego wykształcenia w tym zakresie. Dopiero w 1946 r. zatrudniono paru wychowanków Politechniki Stambulskiej, którzy wysłuchali wykładów z przedmiotów lotniczych prowadzonych przez Polaków z wytwórni THK<sup>45</sup>.

## Utworzenie Oddziału Inżynierii Samolotowej w Wyższej Szkole Inżynierskiej

Oprócz prac projektowych i produkcji prototypów wytwórnia prowadziła także prace tzw. rutynowe – konserwacje i naprawy samolotów i szybowców eksploatowanych przez Ligę Lotniczą. Raz wykonano generalne remonty samolotów floty Tureckich Linii Lotniczych z rodziny de Havilland D.H. 89 Super Dragon, użytkowanych na liniach krajowych<sup>46</sup>. Poszukiwano surowców ze źródeł krajowych, tzn. drewna i stali odpowiednich do budowy samolotów, a pobrane próbki badano w wytwórni. Głównym zadaniem warsztatu silnikowego była produkcja silników do samo-

---

43. *De Havilland DH-98 „Mosquito”, 1940*, dokument elektroniczny: <http://www.samolotypolskie.pl/samoloty/790/126/De-Havilland-DH-98-Mosquito>, dostęp 15.04.2022.

44. Franciszek Janik.

45. L. Dulęba, op. cit. Próbné loty wszystkich prototypów (z wyjątkiem szybowca THK-1) oraz pierwszych egzemplarzy samolotów wykonanych na podstawie licencji bądź według wzorca były przeprowadzane przez oblatywaczy tureckich oraz polskich inżynierów: Jerzego Lewczuka i Stanisława Rogalskiego.

46. L. Dulęba, *Lotnicza działalność techniczna Polaków w Turcji podczas II wojny światowej. Cz. III. Konstrukcje własne*, „TliA” 1981, nr 9, s. 20 (dalej: L. Dulęba III).



lotów Miles Magister. Liga Lotnicza miała zamiar przekształcić go w małą wytwórnię silników<sup>47</sup>, ale w czasie wojny nie udało się zrealizować tego planu. Czekało przede wszystkim na nadejście maszyn i materiałów, jakie obiecywała dostarczyć Anglia, ponieważ technologia, jaką dysponował istniejący warsztat silnikowy, w ogóle nie nadawała się do produkcji seryjnej. I właśnie z tego powodu nie osiągnięto założonych celów produkcyjnych, tj. rocznie min. 100 silników<sup>48</sup>. W omawianym okresie udało się warsztatowi wyprodukować jedynie 30 silników do samolotów Miles Magister zbudowanych w wytwórni. Mimo swoich ograniczonych możliwości technologicznych, warsztat przez cały czas z powodzeniem prowadził jednak prace związane z przeglądami i naprawami silników użytkowanych na samolotach Ligi Lotniczej. W celu zmniejszenia uzależnienia wytwórni od materiałów zagranicznych utworzono dział przyrządów pokładowych kierowany przez Szwajcara, inż. Mambury, oraz dział chemiczny prowadzony przez inż. Eugeniusza Janiszewskiego. Pierwszy z nich zajmował się montażem przyrządów na samolotach, ich regulacją oraz niewielkimi naprawami, w drugim zaś produkowano lakiery nitrocelulozowe, kleje i proszki do spawania itp. na potrzeby wytwórni<sup>49</sup>.

Ważną kwestią dla dyrekcji Ligi Lotniczej było kształcenie przyszłych kadr tureckich, które miały przejąć kierowanie zakładem po wyjeździe zagranicznych ekspertów. W tym celu prezes Ligi, Şükrü Koçak, 5 czerwca 1941 r. wystąpił do Kancelarii Prezesa Rady Ministrów z propozycją powołania oddziału inżynierii lotniczej w Wyższej Szkole Inżynierskiej, później przemianowanej

---

47. *Türk Hava Kurumunun Çalışmaları. Seri halinde mektep tayyareleri yapılmaya başlandı*, „Nakit”, 20 listopada 1941, s. 3.

48. M. Arif Demirel, *Türkçe Yayınlarında Ankara’da Polonyalı Havacılar, II. Dünya Savaşı’nda Ankara’da Polonyalı Havacılar* (Polonya Cumhuriyeti Ankara Büyükelçiliği, Ankara 2015), 40.

49. L. Dulęba III, s. 20.

na Politechnikę Stambulską. Projekt Koçaka zakładał prowadzenie wykładów z aerodynamiki i budowy samolotów przez inżynierów Stanisława Rogalskiego i Jerzego Teisseyre, a z teorii i budowy silników lotniczych przez inż. Jerzego Bełkowskiego. Mieli oni dojeżdżać do Stambułu raz na dwa tygodnie na kilka dni. Wykłady ze statyki i wytrzymałości miały być prowadzone przez tureckich wykładowców ściśle według skryptu autorstwa inżynierów Franciszka Janika i Leszka Dulęby<sup>50</sup>. Rogalski, Janik i Dulęba byli już wprawnymi wykładowcami jako przedwojenni pracownicy Katedry Samolotów i Mechaniki Lotu Politechniki Warszawskiej, która – podobnie jak stambulski oddział – została zorganizowana w 1923 r. początkowo jako oddział Wydziału Mechanicznego<sup>51</sup>. Po wyrażeniu pozytywnej opinii o projekcie Koçaka przez Radę Ministrów, właściwe ministerstwo – czyli Ministerstwo Robót Publicznych, któremu podlegała w tych latach Wyższa Szkoła Inżynierska – zakończyło prace związane z organizacją oddziału do jesieni 1941 r. Oddział rozpoczął swoją działalność w październiku tegoż roku<sup>52</sup>.

Kilku młodych inżynierów Turków, absolwentów tego kursu lotniczego, odbyło najpierw krótką praktykę w biurze konstrukcyjnym Fabryki Samolotów Tureckiej Ligi Lotniczej, a następnie w 1945 r. zostali wysłani na praktykę do Stanów Zjednoczonych AP do wytwórni samolotów Boeing. Po roku wrócili do pracy w Fabryce Samolotów THK<sup>53</sup>.

---

50. BCA, 030.10.61.409.15.

51. Wydział Mechaniczny Energetyki i Lotnictwa PW, *Historia. Korzenie Zakładu*, dokument elektroniczny: <https://www.meil.pw.edu.pl/zsis/ZSiS/O-zakladzie/Historia>, dostęp 24.04.2022.

52. M. Demirer, op. cit., s. 52.

53. L. Dulęba III, s. 21.

## Kampania przeciwko Polakom

Dulęba uważa, że należałoby uznać za duży sukces zorganizowanie wytwórni niemalże od postaw i osiągnięcie założonego tempa produkcji samolotów Miles Magister w tak krótkim, czteroletnim okresie (1941–1945)<sup>54</sup>. Należy też uwzględnić, że wytwórnia – pomijając wszystkie drobne prace przeglądowo-naprawcze – pracowała nad projektowaniem i produkcją własnych konstrukcji samolotów i szybowców, mimo ograniczonych możliwości technicznych warsztatów i braku materiałów. Jednak byli i tacy, którzy nie podzielali jego zdania. W 1951 r. poseł Abdurrahman Boyacıgiller (Bojadżygiller), krytykując w parlamencie dotychczasową działalność Ligi Lotniczej, odnosił się także do polskich pracowników wytwórni:

[...] Liga Lotnicza [...] zaczęła marnotrawić miliony [...] na budowę fabryki samolotów i zakup wielu obrabiarek oraz na zatrudnienie na kierowniczych stanowiskach fabryki polskich uchodźców, którzy nie mieli żadnych osiągnięć w światowym przemyśle lotniczym. Miliony poszły także na tych drugich – rzekomych inżynierów, techników, rzemieślników, przyjętych do pracy przez polskich kierowników na zasadzie protekcji. Wprawdzie na niczym się nie znali, ale przyznano im wysokie uposażenia tylko dlatego, że byli uchodźcami i ich rodakami. Cóż, że fabryka wykupiła licencję na produkcję Miles Magister – angielskiego samolotu szkolnego użytkowanego w lotnictwie wojskowym i rozpoczęła jego seryjną produkcję, skoro nie udało się sprzedać wyprodukowanych samolotów Dowództwu Sił Lotniczych, bo Prezes Ligi nie uznał za konieczne, aby zawrzeć umowę z Dowództwem przed rozpoczęciem produkcji. Po czym fabryka rozpoczęła budowę byle jakich prototypów samolotów i szybowców, których w ogóle nie miały zastosowania w kraju i z żadnego z nich nie było korzyści. Spowodowało to nawet utratę milionów na skutek

---

54. L. Dulęba I, s. 22.

spalenia jednego z tych wyprodukowanych prototypów – szybowca transportowego, na którego budowę wydano pół miliona, ale który nie został nawet oblatany<sup>55</sup>.

W gruncie rzeczy poseł powtarzał jedynie wypowiedzi samych wychowanków polskich inżynierów, którzy w latach 1945–1946 zaczęli ostro krytykować działalność swoich profesorów:

[...] ci młodzi ludzie oskarżali polskich inżynierów za rozrzutność i prowadzenie działalności nieodpowiadającej potrzebom kraju. Wysłanie tych młodych inżynierów na praktykę do USA powstrzymało tylko na jakiś czas napięcie panujące w fabryce<sup>56</sup>.

Ale po powrocie z USA w 1946 r. zaczęli jeszcze bardziej krytykować postawę Polaków. Wkrótce do chóru krytyków dołączył także Ahmet Emin Yalman, redaktor naczelny gazety „Vatan”, i wszczęto kampanię przeciwko Polakom. W tych latach jeszcze nie wiadomo, że Yalman był przedstawicielem amerykańskiego producenta samolotów Curtis-Wright Corporation w Turcji...<sup>57</sup>

Şükrü (Szukru) Er – pracownik wytwórni samolotów i silników lotniczych THK w latach 1944–1948, zatrudniony najpierw jako asystent, później w charakterze inżyniera lotnictwa – w późniejszych latach napisał szereg artykułów i udzielił wywiadów dla czasopism lotniczych i inżynierskich, tematycznie związanych m.in. z latami jego pracy w wytwórni Ligi Lotniczej. W tych publikacjach Er wspominał także polskich pracowników wytwórni. Z treści jego wspomnień można wnioskować, że na reakcję młodych tureckich inżynierów padło trochę cienia zarozumiałości: „Zagraniczni eksperci...” – opowiadał Er. – „Fakt, że byli wśród

---

55. *TBMM Tutanak Dergisi* [Periodyk Wielkiego Zgromadzenia Narodowego Turcji, sprawozdania sterogagiczne z posiedzeń], tom 9, kadencja 9, sesja 1, posiedzenie 97, 2 lipca 1951, s. 27–28.

56. T. Deniz, op. cit., s. 36–37.

57. M. Demirer, op.cit., s. 26–28.

nich światowej klasy uczeni [...] Ale większość stanowili ludzie ze średnim wykształceniem, nieznający się na rzeczy, którzy używali tytułu i uprawnień inżynierskich, choć inżynierami nie byli”<sup>58</sup>. Najwyraźniej przeszkadzało młodym tureckim inżynierom to, że pracowali oni jako podwładni polskich techników, których uważali za gorszych od siebie. Ale też można zauważyć w ich reakcji taki aspekt, który dałoby się nazwać idealizmem młodzieńczym: ci młodzi inżynierowie zdobyli już poziom wiedzy pozwalający im docenić wiedzę i umiejętności swoich polskich profesorów. Co więcej, podczas stażu w USA mogli z bliska zobaczyć, że przemysł lotniczy wkroczył już w zupełnie nową fazę technologiczną, w której stosowano bardziej zaawansowane rozwiązania niż w Turcji. Choć wśród polskich inżynierów były wielkie umysły, jak choćby Stanisław Rogalski, który przed wojną tworzył w Polsce pionierskie projekty (a po wojnie miał odnieść jeszcze większe sukcesy w amerykańskim przemyśle lotniczym, nawet pracować dla NASA), tureccy inżynierowie uważali, że zajmują się oni rzeczami znacznie poniżej ich możliwości, projektami samolotów należących raczej do zamkniętej już dawno temu epoki w przemyśle lotniczym. Z drugiej strony można wnioskować z tego, co profesor Dulęba napisał na temat prac projektowych, że polscy inżynierowie (w tych latach, kiedy jeszcze trwały i wojna, i organizowanie wytwórni, a oni sami dysponowali ograniczonymi możliwościami technicznymi) rozumieli działalność biura konstrukcyjnego raczej jako „szkołę” zarówno dla samych siebie, jak i dla tureckich asystentów. Ale niesamowita ilość roboczogodzin poświęconych na prace projektowe sugeruje, że Polacy poważnie traktowali działalność biura konstrukcyjnego i starali się tworzyć przydatne rzeczy w miarę możliwości, jakimi dysponowali. Ale końcowy wynik ich działalności był dokładnie taki, jak to opisał poseł Boyacıgiller: nikt w Turcji nie wykazał najmniejszego zainteresowania wyprodukowanymi prototypami, nawet samolotów

---

58. Ibidem, s. 30–32.

Miles Magister wyprodukowanych na licencji nie zakupiło Dowództwo Sił Lotniczych.

Dulęba po latach zapytany o przyczynę niechęci wojska do konstrukcji rodzimych udzielił aluzyjnej odpowiedzi:

[...] przyczyna jest prosta: organizowane zakupu wiąże się z delegacjami zagranicznymi obfitującymi w atrakcje, na koszt firmy – ciekawa wyprawa! Do tego dochodzą nieraz prowizje od zakupu. W przypadku konstrukcji rodzimych o czymś takim nie ma mowy<sup>59</sup>.

## Anegdoty

Artykuł profesora Dulęby, jak wskazują powyższe cytaty, jest tekstem o ciężkiej treści technicznej, napisanym żargonem zawodowym typowym dla inżyniera lotniczego. Pomimo tego autor – być może, chcąc dać swojemu czytelnikowi od czasu do czasu chwilę wytchnienia – przeplótł ciężkie treści techniczne zabawnymi anegdotami i wspomnieniami z lat pracy w Turcji. Chyba najciekawsze z nich wiąże się z próbami przełamania bariery językowej pomiędzy polskimi i tureckimi pracownikami wytwórni. Fakt, że kilku Polaków nauczyło się podstawowych słów tureckich, ale tak wąskie ich słownictwo oczywiście niewiele pomagało w porozumiewaniu się w kwestiach stricte technicznych. Zaczęto więc szukać tłumaczy z językiem polskim i (co ciekawe) udało się znaleźć w Ankarze lat 40. kilku młodych ludzi znających polski. Wszyscy oni byli piekarczykami i mówili po polsku z wyraźnym akcentem żydowskim. Okazało się, że przedsiębiorczy piekarz turecki pochodzenia żydowskiego, korzystając z pomocy swoich krewnych z Polski, otworzył piekarnię w przedwojennej dzielnicy żydowskiej w Warszawie, która zrobiła furorę wśród mieszkańców stolicy. A jako piekarczycy ci chłopcy zostali wysłani do Warszawy, gdzie

---

59. A. Glass, op.cit., s. 10.

nauczyli się polskiego w środowisku żydowskim, stąd wziął się ich akcent. Choć sam Dulęba o tym nie wspomina, ale Glass podaje (informację uzyskaną niewątpliwie podczas jego prywatnych rozmów z profesorem), że wielu tych chłopców miało pochodzenie żydowskie<sup>60</sup>. Wyłania się sensowny obraz dopiero z uzupełnienia tej części informacji o inną, mianowicie to, że w Ankarze istniała liczna społeczność żydowska, która od wieków żyła w harmonii ze swoimi tureckimi sąsiadami, a po wprowadzeniu podatku kapitałowego<sup>61</sup> starała się trwać jeszcze do lat 50. zeszłego wieku. Prawdopodobnie zarówno ci młodzi ludzie pochodzenia tureckiego bądź turecko-żydowskiego, wysłani do pracy do Warszawy, jak i piekarz, który ich tam wysłał, byli dziećmi żydowskiej dzielnicy Ankary (nazywającej się dziś Istiklal, czyli „Niepodległość”).

Ale znajomość języka polskiego tych piekarczyków – z akcentem lub bez – niewiele pomagała w tłumaczeniu terminologii technicznej. Dopiero zatrudnienie kilku inżynierów i techników, którzy ukończyli studia w Niemczech i Francji, pozwoliło przewyciężyć do pewnego stopnia trudności językowe. Ale bywały czasem śmieszne, czasem poważne błędy w tłumaczeniach. Aby ich uniknąć, nieraz tworzył się długi łańcuszek tłumaczenia. Przykładowo: tekst napisany w języku polskim tłumaczył najpierw na francuski Polak znający francuski, następnie Turek z francuskim – na turecki, a kolejny Turek z niemieckim – z tureckiego na niemiecki, żeby w końcu Polak znający niemiecki mógł sprawdzić

---

60. Ibidem, s. 8.

61. Jeden ze środków wprowadzonych w 1942 r. przez turecki rząd, żeby zaradzić problemom gospodarczym spowodowanym wojną. Podatek kapitałowy (tur. *varlik vergisi*) był szczególnie dotkliwy dla niemuzułmańskiej ludności kraju. „W dłuższej perspektywie skutkiem *varlik vergisi* było zachęcenie niemuzułmanów, by tak najszybciej przenieśli swoje aktywa i działalność gospodarczą do innych państw, przez co życie gospodarcze Turcji w latach powojennych było coraz bardziej zdominowane przez muzułmanów”. Stanford J. Shaw, Ezel Kural Shaw, *Historia Imperium Osmańskiego i Republiki Tureckiej*, tom 2: 1808–1975, Wydawnictwo Akademickie Dialog, Warszawa 2012, s. 601–603.



Ilustr. 11. Biuro konstrukcyjne. W głębi inż. S. Rogalski.

treść pod względem jej zgodności z oryginałem utworzonym w języku polskim.

W czasie konferencji trzeba było nieraz używać pięciu języków: angielskiego, francuskiego, niemieckiego, tureckiego i polskiego, aby można było porozumieć się bezpośrednio. Utworzyły się na terenie fabryki mieszanki językowe, zwłaszcza polski ze słowami tureckimi i angielski z naleciałościami polskimi i tureckimi niezrozumiałe dla osób spoza fabryki<sup>62</sup>.

Kolejna ciekawa anegdota wiąże się ze skłonnością tureckich robotników do poprzestawania na małym. W ogóle trudno było znaleźć wykwalifikowanych robotników i średni personel techniczny wśród Turków, ale chyba jeszcze trudniej było nie stracić zdolnego, już odpowiednio przeszkolonego w zakładzie rodzimego personelu technicznego. Polscy pracownicy wytwórnii z zasko-

---

62. L. Dulęba I, s. 21.



czeniu zauważyli, że turecki robotnik potrafi cieszyć się tym, co mu dają, nie stara się zarobić więcej, co było niesłychaną rzeczą w Europie. Profesor Dulęba próbuje wytłumaczyć to zjawisko różnicą kulturową między Zachodem a Wschodem, ograniczonością potrzeb człowieka Wschodu wobec człowieka Zachodu, u którego „zaspokojenie jednych potrzeb powoduje natychmiastowe powstanie nowych”<sup>63</sup>. Ale chyba to wiąże się raczej z faktem, że rewolucja przemysłowa dotarła na ziemię tureckie dość późno, dopiero w drugiej połowie XIX w. i nawet po proklamowaniu republiki społeczeństwo tureckie wciąż było przeważnie rolnicze. Klasa robotników, więc świadomość proletariatu zaczęła się kształtować w latach 30. zeszłego wieku za sprawą rozwoju przemysłu, co było nowym zjawiskiem dla społeczeństwa tureckiego<sup>64</sup>. Zatrudnieni w wytwórni tureccy robotnicy pochodzili z okolicznych wiosek Ankary<sup>65</sup>, byli zdolni do wykonywania różnorodnych robót, ale ich podstawowym fachem było rolnictwo i pracę w wytwórni traktowali raczej jako dorywczą, dającą im dodatkowe źródło dochodu. Dlatego turecki robotnik, dobrze i szybko wykonujący powierzone mu zadania, mógłby raptem chcieć odejść z pracy, a zapytany o powód dać następujące wyjaśnienie: „Przecież za ostatni miesiąc wypłaciliście mi zarobek wystarczający na dwa miesiące, więc przez ten miesiąc nie mam powodów do pracy. Za miesiąc wrócę do fabryki”<sup>66</sup>.

## Pożegnanie

Wraz z zakończeniem wojny Polacy zaczęli grupami opuścić Turcję. W czerwcu 1946 r. Polska Ludowa przysłała jeden wagon do zabrania znacznej części Polaków zatrudnionych w wytwórni,

---

63. Ibidem.

64. S.J. Shaw, Ezel Kural Shaw, op. cit., s. 94.

65. A. Glass, op. cit., s. 4.

66. L. Dulęba I, op. cit.

którzy chcieli powrócić do swojej ojczyzny. O tym w ogóle nie wspomina się w źródłach polskich, w tym także w artykule Dułęby, ale niektóre tureckie źródła podają, że Şükrü Koçak, były prezes Ligi Lotniczej, a od sierpnia 1946 r. minister transportu, pod wpływem antypolskiej kampanii musiał rozwiązać kontrakty z Polakami. Jeżeli nawet informacja ta jest prawdziwa, należy ją sprostować w ten sposób, że „rozwiązano kontrakty ze znaczną częścią Polaków”, ponieważ w czerwcu 1946 roku pozostało jeszcze kilku Polaków w Ankarze. Wśród pozostających byli m.in. Stanisław Rogalski i Jerzy Wędrychowski. Zadaniem tej ostatniej grupy było stopniowe przekazanie zakładu w ręce tureckich inżynierów do 1948 r. Po czym, jak wspomniano powyżej, Rogalski wyjechał do USA. Wędrychowski też był jednym z tych, którzy wybrali USA. Obaj kontynuowali tam swoje kariery. Leszek Dułęba i Jerzy Henryk Teisseyre, jeden z ważniejszych konstruktorów polskich, powrócili do PRL w 1946 r. Pracowali w instytucjach przemysłu lotniczego i na uczelniach wyższych<sup>67</sup>.

Wilhelm Gibałka – jeden z głównych ukrytych bohaterów historii opisaney w tej książce – należał do grupy Polaków, którzy w 1946 r. powrócili (wagonem wysłanym po nich z Warszawy) do Polski. Gibałka po powrocie do kraju odmówił bycia człowiekiem nowego reżimu i członkiem partii, za co nie dopuszczono go przez 10 lat do pracy w przemyśle lotniczym. Przez długie lata utrzymywał się, pracując jako inżynier w sektorze budowlanym i dopiero w okresie tzw. odwilży pozwolono mu na powrót do przemysłu lotniczego. Ale nie mógł się już tam odnaleźć, ponieważ w ciągu dekady zmienił się on nie do poznania, zaczęto stosować bardziej zaawansowane rozwiązania, które przewyższały wiedzę inżyniera.

---

67. K. Placha Hetman, *Polski Przemysł Lotniczy – Część 11*, dokument elektroniczny: [https://www.polot.net/pl/polski\\_przemysl\\_lotniczy\\_czesc\\_11](https://www.polot.net/pl/polski_przemysl_lotniczy_czesc_11), dostęp 26.04.2022; *THK Türk Hava Kurumu Ucak Fabrikasi MKEK*, dokument elektroniczny: <http://www.samolotypolskie.pl/samoloty/2982/126/THK2>, dostęp 8.03.2022.



Ilustr. 12. Tablica pamiątkowa w Parku Seğmenler, poświęcona polskim inżynierom i lotnikom współtworzącym turecki przemysł lotnictwa wojskowego w okresie II Rzeczypospolitej. Napis: *Pamięci polskich konstruktorów, inżynierów i techników zaangażowanych w latach 1936–1947 w konstrukcję i produkcję licencyjną samolotów myśliwskich w zakładach Kayseri Tayyare Fabrikası oraz w zorganizowanie wytwórni lotniczej Türk Hava Kurumu w Etimesgut. Ich działalność przyczyniła się do rozwoju tureckiego przemysłu lotniczego oraz tureckiego lotnictwa wojskowego i cywilnego.*



Ilustr. 13. Odsłonięcie tablicy pamiątkowej przez marszałka Sejmu Marka Kuchcińskiego, 28 października 2016 r. Zdjęcie: Paweł Kula.

## „Polscy uchodźcy, którzy nie mieli żadnych osiągnięć w światowym przemyśle lotniczym”

Biorąc pod uwagę ogromny ciężar finansowy, jaki ponieść musiała strona turecka w związku z realizacją całego tego przedsięwzięcia (tj. zakupu licencji na samolot Miles Magister, zorganizowanie niemalże od postaw wytwórni, mającej prowadzić produkcję zakupionych samolotów, sprowadzenie do Turcji i zatrudnienie w wytwórni pracowników polskiego przemysłu lotniczego, rozproszonych po Europie wraz z kapitulacją Polski, jednoczesne tworzenie rodzimych kadr), trudno przyjąć, że władze Tureckiej Ligi Lotniczej tylko z konieczności przyjęły propozycję Anglików złożoną za pośrednictwem Wędrychowskiego. Innymi słowy: gdyby Turcy nie widzieli realnej możliwości realizacji tego przedsięwzięcia z pomocą polskich inżynierów i techników, chyba w ogóle nie narażaliby się na tak duże koszty. U podstaw zaufania Turków do polskiego przemysłu lotniczego leżały jego zasłużony sukces i osiągnięty przez niego poziom wysoko oceniony przez ekspertów lotniczych. O tym fakcie może świadczyć nawet krótki cytat z jednego, ale całkiem losowo wybranego spośród wielu długich artykułów poświęconych sprawom krajowego i zagranicznego lotnictwa cywilnego i wojskowego, ukazujących się obficie w tureckich dziennikach tych lat:

Polskie lotnictwo swoimi modelami zaprezentowanymi podczas Międzynarodowego Salonu Lotniczego w Paryżu w 1938 r. w pełni udowodniło już swoją dojrzałość pod względem wysokiej jakości swoich konstrukcji oraz fakt, że polski przemysł lotniczy jest bardzo rozwinięty. Zwłaszcza modele polskich samolotów rozpoznawczych, myśliwskich i bombowych, choć mających pod pewnymi względami niższe standardy niż angielskie i niemieckie samoloty, reprezentują sobą unikatową wartość, jeżeli chodzi o zdolność bojową i skuteczność<sup>68</sup>.

---

68. *Polonya tayyareleri, Almanya için ciddi bir tehlike olacaktır*, „Anadolu”, 8 sierpnia 1939, s. 6.



Ilustr. 14. PZL P-24. Paryż 1934.

Słowa piosenki Boyaciğerler zawierały więc tylko częściową prawdę: Tak, polscy inżynierowie i technicy lotniczy zatrudnieni w wytwórni Ligi Lotniczej byli faktycznie „uchodźcami”, musieli opuścić swój kraj, ale jednocześnie pod koniec lat 30. ubiegłego wieku dokonali wielu osiągnięć, które zyskały rozgłos w światowym przemyśle lotniczym. Z drugiej strony pozytywna decyzja władz Ligi Lotniczej w sprawie zaangażowania polskiego personelu w uruchomienie wytwórni opierała się nie tylko na „suchej”, zdobytej jedynie na podstawie obserwacji wiedzy o wysokim poziomie polskiego przemysłu lotniczego, ale także na realnym doświadczeniu: „Zapewne przyczyniły się do tej decyzji pozytywne wnioski z dotychczasowej współpracy polsko-tureckiej; wszak podstawowym myśliwcem w lotnictwie tureckim był PZL – P.24”<sup>69</sup>. I w ten sposób zostają uchylone drzwi otwierające się w latach 1936–1937 i Wytwórnia Samolotów w Kayseri.

---

69. A. Glass, op. cit., s. 4.



## II. Wytwórnia Samolotów w Kayseri 1936–1937

### Seria P

Konstrukcje PZL P, choć – jak wspomniano w końcowej części poprzedniego rozdziału w cytacie z tureckiej gazety – być może pozostawały standardami trochę w tyle za swoimi angielskimi i niemieckimi odpowiednikami, rzeczywiście zdobyły w drugiej połowie lat 30. zeszłego wieku wielką renomę solidnych i szybkich samolotów myśliwskich. Twórcą serii P był inżynier mechanik Zygmunt Rafał Puławski. Po tragicznej śmierci młodego inżyniera w 1931 r. w katastrofie pilotowanego przez samego siebie samolotu PZL-H własnej konstrukcji (oznaczonej później P-12), inż. Wsiewołod Jan Jakimiuk przejął kierownictwo projektu<sup>1</sup>. Jakimiuk, począwszy od wersji P-11, wprowadził szereg istotnych zmian w serii P, aż w końcu osiągnięto w 1934 r. najbardziej rozwinięty prototyp oznaczony P-24/II. Ostatnia ta wersja, przeznaczona wyłącznie na eksport, była wyposażona w silnik Gnôme-Rhône 14Kfs. Na tej wersji samolotu 28 czerwca 1934 r. pilot Bolesław Orliński pobił światowy rekord prędkości dla samolotów myśliwskich z silnikiem gwiazdowym – 414 km/h. Odtąd P-24, obdarzony mianem „super”, był najszybszym samolotem wojskowym

---

1. *Puławski Zygmunt Rafał*, dokument elektroniczny: <http://www.samolotyplskie.pl/samoloty/2214/126/Pulawski-Zygmunt-Rafal2>, dostęp 13.03.2022.

świata. Osiągnięty przez Orlińskiego wynik naturalnie zwiększył zainteresowanie modelem P-24. Otrzymano zamówienia z Bułgarii, Rumunii, Grecji, Jugosławii, Estonii, Węgier i Turcji<sup>2</sup>.

W gruncie rzeczy Turcja od 1933 r. była zainteresowana nabyciem samolotów P-11 lub P-24, ale na rozpoczęcie oficjalnych negocjacji trzeba było czekać do roku 1936. Pomimo tego polscy obserwatorzy, którzy odnotowywali „wyraźny trend ku rozbudowie sił powietrznych” we wszystkich krajach, byli pewni, że Turcja prędzej czy później zapuka do drzwi PZL-u. Rzeczywiście na początku 1936 r. Turcja zadeklarowała zamiar nabycia 30 sztuk płatowców P-24 i rozpoczęło negocjacje, które miały przeciągnąć się dłużej, niż zakładano<sup>3</sup>.

## Negocjacje i podpisanie umowy

Przyczyną przedłużenia rozmów było wycofanie się Turcji ze swoich przednegocjacyjnych obietnic zapłaty gotówkowej w dewizach, kiedy już zasiadła do stołu negocjacyjnego. Zdaje się, że strona turecka, upierając się przy dokonaniu płatności w lirach tureckich, dążyła do zatrzymania w kraju znacznej części kwot, jakie miała zapłacić na rzecz Polski. Udało się stronom pokonać ten problem hamujący proces negocjacyjny wiosną 1936 r. – zdaje się, że dzięki przyjęciu przez stronę polską planu wydatków, w którym przeznaczono przyśługujące jej należności głównie na transakcje z Turcją. Według tego planu połowa sum miała być zamrożona na koncie clearingowym w tureckim Banku Centralnym i wykorzystana w przyszłości w polsko-tureckich rozliczeniach handlowych. Złożona akurat w tym samym czasie przez PMT deklaracja o zamiarze zakupu tytoniu z Turcji

---

2. *PZL P-24, 1933 („Jastreb”)*, dokument elektroniczny: <http://www.samoloty-polskie.pl/samoloty/2401/126/PZL-P-242>, dostęp 13.03.2022.

3. W. Mazur, *Eksport polskiego sprzętu wojennego na Bałkany w latach 1926–1939. Turcja*, Biuletyn DWS.org.pl, 2008, nr 1, s. 23–24.



stwarzała szanse szybkiego ich odmrożenia. Resztę pozostawiono PZL-owi w funtach wolnych na pokrycie zobowiązań na rzecz osób trzecich i na zakup materiałów we wszystkich krajach z wyjątkiem Ameryki Północnej. Gdyby takie zakupy, a więc płatności na rzecz osób trzecich, nie miały miejsca, zakładano przeznaczenie tej kwoty „na zakup towarów tureckich dla Polski, w pierwszym rządzie tytoniu”. PZL przypadającą sobie kwotę przeznaczył z góry „na pokrycie kosztów uzyskania zamówienia materiałów, opłat urzędowych, prowizji agentów oraz utrzymanie ekipy technicznej, potrzebnej do montażu i prób odbiorczych płatowców na lotnisku w Eskisehir”<sup>4</sup>.

Poza tym przeznaczone zostały środki także na trwającą jeszcze w tych latach budowę gmachu Ambasady RP w Ankarze oraz „utrzymanie personelu dyplomatyczno-konsularnego w Turcji”<sup>5</sup>. Podsumowując: Turcja, której udało się przekonać (raczej zmusić) stronę polską do przyjęcia warunku zapłaty w lirach tureckich, sprawiła przez to, że znaczna część zapłaconych Polsce kwot pozostała w Turcji (z tytułu kosztów utrzymania polskiej ekipy montażowej, prób odbiorczych itp.). Co więcej, pokryła koszty zakupionych samolotów i technologii eksportem swoich produktów, zwłaszcza tytoniu.

Strony zawarły umowę w dniu 24 kwietnia 1936 r. Przedmiotem umowy był zakup:

[...] 40 kompletnych płatowców P.24 (bez osobno nabywanych przez Turków silników, radiostacji i uzbrojenia) oraz elementy do budowy dalszych 20 płatowców w wersji „a”, które strona polska zobowiązała się dostarczyć w ciągu 4 miesięcy, a następnie zmontować w wytwórni w Kayseri z udziałem miejscowych robotników. Gotowe aparaty miały nadejść do Stambułu partiami, między 1 X 1936 a 15 I 1937 r. Należność 5 696 tys. zł – z czego 4 895 200 zł stanowiła cena płatowców wykonywanych w PZL, zaś pozostałą część koszt licencji i materiałów do montażu – płatna była w funtach tureckich ratami

---

4. Ibidem, s. 24.

5. Ibidem.



Ilustr. 15. Samoloty P-24C wyprodukowane w Kayseri.

wypłacanymi (prócz 30% zaliczki) w terminach odbioru poszczególnych transz maszyn<sup>6</sup>.

Wersja 40 samolotów, mających zostać wysłanych do Turcji, otrzymała początkowo oznaczenie P-24D, potem w umowie strony uzgodniły na oznaczenie P-24A, a żeby odróżnić od siebie dwie wersje o innym uzbrojeniu, 14 samolotów określono jako P-24A, 26 zaś – jako P24-C<sup>7</sup>.

---

6. Ibidem.

7. *PZL P-24, 1933 („Jastreb”)*, dokument elektroniczny: <http://www.samoloty-polskie.pl/samoloty/2401/126/PZL-P-242>, dostęp 13.03.2022.

## Przygotowania PZL-u

Dyrekcja PZL-u, odczytując „skierowanie jesienią 1934 r. na staż do polskiego lotnictwa wojskowego dwóch tureckich oficerów”<sup>8</sup> jako sygnał, że Turcja już wkrótce może złożyć zamówienie na dostawę i licencję samolotów P-24A, od razu przystąpiła do opracowywania dokumentacji technologicznej tureckiego wariantu jeszcze w 1935 r., czyli dużo wcześniej niż rozpoczęcie oficjalnych negocjacji. Pomimo tego wyznaczyła kierownika i personel inżynierski wyprawy tureckiej dopiero na początku października 1936 r. Kierownikiem został wybrany inż. Wilhelm Gibałka, mający wtedy 42 lata i kierujący warsztatem budowy kadłubów i skrzydeł, z którego „wyszło do tego czasu około 400 metalowych myśliwców”. Inżynier miał działać w Turcji jako pełnomocnik dyrekcji, odpowiedzialny za wszystkie sprawy z licencją. Wyznaczono mu dwa tygodnie na wyjazd do Turcji od daty jego mianowania<sup>9</sup>. Najpierw on sam miał dotrzeć do Turcji, a później miało do niego dołączyć pięciu polskich rzemieślników, wchodzących w skład jego zespołu, oraz tureckich majstrów skierowanych na praktykę do PZL-u<sup>10</sup>.

Gdy Gibałka wyruszał w drogę do Turcji, nie mógł zabrać ze sobą dokumentacji technologicznej, „która była potrzebna do instrukcji wykonywania części, jak również rysunków przyrządów i narzędzi specjalnych”<sup>11</sup>. Dokumentacja technologiczna jeszcze nie była przygotowana i miała zostać dostana do Kayseri dopiero w późniejszym terminie, po dotarciu na miejsce polskiej ekipy, choć gorliwe prace nad nią trwały od 1935 roku. Co więcej, zdaniem Gibałki, części i przyrządy przewidziane w dokumentacji

---

8. W. Mazur, op. cit., s. 23.

9. W. Gibałka, *Turecka Kariera Myśliwca PZL P-24 (1)*, „Skrzydłata Polska” 1960, nr 4 (446), s. 15 (dalej: W. Gibałka I).

10. W. Gibałka, *Turecka Kariera Myśliwca PZL P-24 (3)*, „Skrzydłata Polska” 1960, nr 6 (448), s. 11 (dalej: W. Gibałka III).

11. W. Gibałka I.

technologicznej nie nadawały się w dużej mierze do płatowców, które miały być montowane w Kayseri. Inżynier tłumaczył ten zły wynik pracy biura dokumentacyjnego przede wszystkim niefachowością ówczesnej kadry biura oraz brakiem koordynacji między nim a ekipą, która faktycznie miała wykonać to zadanie w Turcji, a to ostatecznie wynikało przede wszystkim ze zwlekania dyirekcji z wyznaczeniem kierownika ekipy instruktorów dla Turcji<sup>12</sup>.

Inżynier, biorąc pod uwagę, że jedzie do Turcji z jednoroczną misją, chciał zabrać ze sobą małżonkę i ośmioletnią córkę. Ta jego propozycja, nieprzychylnie oceniana przez dyrekcję PZL-u, została jednak przyjęta przez Turków. Koszty przejazdów rodziny Gibałków pokryła strona turecka. Pozostali członkowie polskiej ekipy, którzy mieli żony i dzieci, poszli za tym przykładem i też zabrali ze sobą swoje rodziny<sup>13</sup>. Koszty ich podróży również zostały pokryte przez Turcję. Inżynier później, będąc już w Kayseri, wyczuł że strona turecka uznała przywiezienie przez polskich ekspertów swoich najbliższych do tak odległego kraju za przejaw wagi, jaką oni przywiązywali do tego zadania.

Jak się później okazało – przyjazd rodziny był bardzo dobrym posunięciem, bo Turkom w Tayyare Fabrikasi bardzo się podobało... i za przejazd mojej rodziny zapłacili bez żadnych kwestii. Wyciągnęli oni z tego taki wniosek, że skoro przysłany szef polskiej grupy przywozi ze sobą z tak odległego kraju rodzinę, to musi on się dobrze znać na budowie pezetelowskich myśliwców<sup>14</sup>.

---

12. Ibidem.

13. „Na początku grudnia przybyli wreszcie z rodzinami nasi rodacy stanowiący załogę ojca. Byli to: 1. Starsze małżeństwo Łuszczynskich. Mieli już dorosłe dzieci, więc przyjechali sami. 2. Młode, bezdzietne jeszcze małżeństwo Retelskich. 3. Małżeństwo Bojanków z dwojgiem dzieci – dziewczynką i chłopcem w wieku 5 i 3 lat. 4. Małżeństwo Paprockich z dwuletnim Jędrusiem. 5. Jedyń kawaler – Leopold Trzankowski”. W. Dąbrowiecka, op. cit., s. 93.

14. W. Gibałka, *Turecka Kariera Myśliwca PZL P-24 (2)*, „Skrzydłata Polska” 1960, nr 5 (447), s. 11 (dalej: W. Gibałka II).

## Stambuł

Trzyosobowa rodzina Gibałków wyruszyła więc do Turcji w pierwszej połowie października 1936 r. Ich podróż utrwaliła się w pamięci ośmioletniej Wandeczki w następujący sposób:

Ojciec tak obmyślił naszą trasę, żebyśmy mogli po drodze jak najwięcej zobaczyć i zwiedzić. Pierwszym przystankiem był Budapeszt. Zatrzymaliśmy się w kolorowym, wesołym hotelu. W windzie były witryny, w których stały piękne lalki w węgierskich strojach ludowych. [...] te lalki mnie chyba zahipnotyzowały, bo zapragnęłam gorąco mieć jedną z nich. Nie było to nic trudnego – tatek kupił mi ją w hotelowym sklepie z pamiątkami. [...] Zatrzymaliśmy się tam, na tyle na ile trzeba było, by pobieżnie obejrzyć miasto. Mimo że był już październik, pogoda była piękna. [...] Bardzo podobało mi się to miasto. Miało jakąś lekkość, fantazję i niepowtarzalną atmosferę. Żadne inne, oglądane potem oprócz Stambułu – nie mogło się z nim równać. Z Budapesztu pojechaliśmy do Belgradu. [...] Miasto było też proste, czyste, nowoczesne. Nic szczególnego nie zachowało się w mojej pamięci. Po Belgradzie nasza droga wiodła do Sofii. Ominęliśmy Rumunię z Bukaresztem, by nie kręcić się zbytnio w tę i nazad po Bałkanach. Naszą podróż opłacały władze tureckie – należało więc zachować umiar w korzystaniu z oferowanych dobrodziejstw. [...] Im bardziej oddalaliśmy się od Polski – tym było cieplej. W Stambule, w drugiej połowie października dogoniliśmy pełnię lata. [...] Słońce, słońce – potoki słońca. Migocące w słońcu morze. Dziwne zarysy budowli, strzeliste minarety. Dziwne melodie, dziwne zapachy, a powietrze tak miękkie, tak przyjemne, jak by się wdychało aksamit. Oczarował mnie Stambuł<sup>15</sup>.

Gibałkowie w Stambule zatrzymali się w Park Hotelu, położonym po europejskiej stronie, w samym centrum miasta. Park Hotel, mieszczący się w gmachu zbudowanym pod koniec XIX w.

---

15. W. Dąbrowiecka, op. cit., s. 82.



Ilustr. 16. Stambuł 1936.

jako rezydencja włoskiego ambasadora, należał w tych latach do najbardziej ekskluzywnych hoteli w Stambule<sup>16</sup>. Pani Wanda pamięta go jako miejsce imponujące, przestronne, otoczone ogrodem, gdzie ciągle czuło się powiewy wiatru znad Bosforu. W trakcie tego krótkiego postoju w Stambule inżynier otrzymał od firmy Dabkowitz-Galata, zajmującej się transportem samolotów P-24, dietę na dalszą podróż do Ankar<sup>17</sup>.

## Ankara

„Po Stambule otwartym na wszystkie wiatry”, stolica, do której dotarła rodzina po całonocnej podróży, wywarła na dziewczynkę wrażenie miasta „bardzo spokojnego i zacisznego – prawie sennego w swej pustynnej zadumie”<sup>18</sup>. Gibałkowie zatrzymali się w niej

---

16. E. İnce, *Kentin Direnişi: Park Otelin 17 Katı Yıkıldı*, 29 grudnia 2014, dokument elektroniczny: <https://m.bianet.org/bianet/kent/161151-kentin-direnisi-park-otel-in-17-kati-yikildi>, dostęp 25.03.2022,

17. W. Gibałka II.

18. W. Dąbrowiecka, op. cit., s. 82.



Ilustr. 17, 18. Ankara w obiektywie W. Gibalki.

krócej niż w Stambule, dlatego w pamięci Wandeczki niewiele zostało z jej pierwszego pobytu w stolicy Turcji, prócz rundki zrobionej po handlowej dzielnicy Ulus. Biegając od jednego sklepu do drugiego za mamą szukającą czegoś po sklepach, dziewczynka w jednym z nich zobaczyła lalkę – murzynka. Ojciec oczywiście – podobnie jak w Budapeszcie – od razu spełnił zachciankę swojej córeczki i kupił jej lalkę, która do dziś jest ze swoją matką: „Nigdy

nie miałam serca, żeby się pozbyć tego czarnoskórego synka. Jest tylko trochę pokiereszowany – stracił oko i jedną rękę. Co się dziwić, ma już te swoje 80 lat!”<sup>19</sup>.

Inżynier odbył dwa ważne spotkania w Ankarze. Wraz z Hayri Bejem ze spółki „Selahattin Rifat i Mehmet Hayri”, reprezentującej PZL w Ankarze, udał się na spotkanie z ppłk Celalem [Dżelal] Yakalem, ówczesnym podsekretarzem stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej ds. lotnictwa oraz doradcą technicznym inż. Brunonem Stephanem (byłym dyrektorem zakładów Fokkera w Niemczech)<sup>20</sup>. Wojciech Mazur podaje, że pierwsze wzmianki w źródłach polskich o istnieniu przedstawicielstwa datowane są na wiosnę 1933 r., ale jego zdaniem powstało ono wcześniej – w 1932, lub może 1931 r.<sup>21</sup> Na tym spotkaniu, na którym omawiano bardzo szczegółowo techniczne aspekty przedsięwzięcia, polski inżynier otwarcie przedstawił wszystkie problemy wynikające z dokumentacji technologicznej. Zwłaszcza rysunki konstrukcji przyrządów do detali często różniły się dla małej serii (ok. 20 szt.) i dużej serii (100–200 szt.) samolotów. Wykonanie przyrządów dla dużej serii na podstawie nadesłanych przez Warszawę rysunków zajęłoby dużo więcej czasu i tym samym spowodowałoby niedotrzymanie terminów ustalonych przez strony oraz przysporzyłoby dodatkowych kosztów stronie tureckiej<sup>22</sup>. Optymalnym rozwiązaniem mogłoby być wprowadzenie zmian w konstrukcji nadesłanych z Warszawy gotowych części, co z kolei było zależne od liczby obrabiarek w wytwórni. W końcu strona turecka postanowiła upoważnić Gibałą do dokonywania zmian w konstrukcji przyrządów według własnego uznania, aby uniknąć ewentualnych komplikacji przewidzianych przez polskiego inżyniera<sup>23</sup>.

---

19. W. Dąbrowiecka, op. cit.

20. W. Gibała II.

21. W. Mazur, op. cit., s. 22.

22. W. Gibała I.

23. W. Gibała II.



Po rozprawieniu się z władzami tureckimi inżynier udał się do Ambasady RP w Ankarze, gdzie sekretarz przyjął go dość chłodno. Sekretarz podchodził z rezerwą do działalności podjętej przez PZL w Kayseri z powodu dwóch poprzednich polskich przedsięwzięć w Turcji – jednego w budownictwie i drugiego w spirytyście – które skończyły się wielkimi skandalami i stratą ogromnych sum dla Polski. Najwyraźniej obawiał się on, że jeżeli trzecia polska akcja skończy się porażką, to odtąd polscy przedsiębiorcy będą mogli tylko pomarzyć o robieniu interesów w Turcji. Gibałka z przykrym wrażeniem opuścił ambasadę. Po latach tak opisał to, co poczuł wtedy:

[...] widocznie nie mają zaufania do mojej osoby, a łączenie poprzednich działalności polskich przedsiębiorstw prywatnych obliczonych na zysk z przedsiębiorstwem państwowym (PZL) obliczonym przede wszystkim na prestiż – nie było słuszne. Obiecałem sekretarzowi przysłać co miesiąc sprawozdanie o postępie pracy i prosiłem go, ażeby co trzy miesiące przyjeżdżał do Kayseri<sup>24</sup>.

Mimo zaproszenia Gibałki ani sekretarz ani jakikolwiek inny przedstawiciel ambasady nigdy – nawet w takich najważniejszych momentach dla polskiej ekipy – nie pojawił się w Kayseri. Najwidoczniej ambasada pod wpływem poprzednich dwóch złych doświadczeń wolała zachować do końca swój dystans wobec działalności PZL-u w Kayseri.

## Kayseri

Gibałkowie przybyli do Kayseri 23 października 1936 r.<sup>25</sup> Na dworcu przywitał ich dyrektor naczelny Avni Okar wraz z towarzyszącą

---

24. Ibidem.

25. Ibidem.

mu delegacją. Ich pierwsze godziny w nowym mieście tak opisuje Wandeczka:

[...] czekał na nas dyrektor fabryki samolotów w wojskowym mundurze w asyście kilku osób. Po powitaniach zaprowadzono nas do autobusu, który wiozł nas do zakładów lotniczych odległych o kilka kilometrów od miasta. [...] pasmo górskie widoczne na horyzoncie to Taurus, a ta wspaniała góra to wygasły wulkan Erciyas – najwyższy szczyt w Azji Mniejszej, liczący 3 916 m n.p.m. Właśnie jechaliśmy w kierunku tej potężnej góry. Przez bramę z napisem „Turk Tayyare Fabrikasi” – Turecka Fabryka Samolotów – strzeżoną przez żołnierza, wjechaliśmy na jej teren. Niebawem autobus zatrzymał się przed piętrowym kamiennym budynkiem. Wprowadzono nas do środka. Na piętrze pokazano nam dwa pokoje przeznaczone dla nas. Były połączone między sobą i jako tako umeblowane. Pierwszy z nich, do którego wchodziło się prosto z korytarza, był różowy w dość krzyżującym odcieniu, a drugi – niebieski, też bynajmniej nie wyblakły! Ciekawostką było to, że sufity w obydwu pokojach były pomalowane tymi samymi farbami w różowo-niebieskie pasy! [...] zaproszono nas na powitalne wspólne śniadanie. Ten dom, który stał się naszym na kilka miesięcy, był hotelem fabrycznym dla pracowników wyższej rangi. Na tym samym piętrze co nasze pokoje mieściła się sala konferencyjna i tam właśnie urządzono poczęstunek. Na śniadaniu pojawił się znowu dyrektor – już wiedziałam od ojca, że nazywa się Avni-Bej i cała świta fabryki. Zasiedliśmy do długiego stołu w kilkadziesiąt osób. [...] Po tym śniadaniu ojciec poszedł z Avni Bejem oglądać fabrykę, a my wróciliśmy do naszych kolorowych pokoi<sup>26</sup>.

Inżynierowi pokazano miejsce pracy w jednej z hal Junkersa, przeznaczonej wyłącznie do robót montażowo-ślusarskich. W sali sąsiedniej niemiecka brygada budowała seryjnie szkolne samoloty Gotha o konstrukcji mieszanej, pokrytej płótnem. Pierwszym

---

26. W. Dąbrowiecka, op. cit., s. 83–84.



Ilustr. 19. Wytwórnia Samolotów w Kayseri, 1932. Neslihan Altuncuoğlu, et. al., op. cit., 354.

poleceniem dyrektora było wykonanie spisu przysłanych i brakujących materiałów. Z Polski regularnie nadchodził materiał, ale inżynier stwierdził znaczny brak blach duralowych. Stan ilościowy obrabiarek był niski, poza tym nie nadawały się one do wykonywania wszystkich części. Do tej pory Warszawa przysłała do Kayseri tylko 3 komplety rysunków. Jak wspomniano wcześniej, cała dokumentacja technologiczna miała dotrzeć dopiero w połowie stycznia 1937 r.<sup>27</sup>, czyli z 2,5-miesięcznym opóźnieniem. Ale Gibałka, który jeszcze przed swoim wyjazdem z Warszawy przewidział to opóźnienie, przygotował w ciągu zaledwie 10 dni – pracując całą mocą wraz ze swoją brygadą instruktor-ską – szablony całej geometrii płatowca na blasze aluminiowej

---

27. W. Gibałka II.



Ilustr. 20, 21. Kayseri  
w obiektywie W. Gi-  
bałki.



Ilustr. 22, 23.  
Kayseri w obiek-  
tywie W. Gibalki.





Ilustr. 24. Wieś turecka pod Kayseri.

o grubości 0,5 mm. Zabrane ze sobą do Kayseri te szablony kadłuba, skrzydeł i usterzeń (około 800 sztuk) umożliwiły mu natychmiastowe rozpoczęcie robót bez dokumentacji technologicznej<sup>28</sup>. W takich warunkach Wytwórnia Samolotów w Kayseri rozpoczęła seryjną produkcję pierwszego w jej historii samolotu w całości metalowego<sup>29</sup>.

## Współzawodnictwo z Niemcami

W dniu przyjazdu polskiego inżyniera do Kayseri w hali pracowało około 60 pracowników (ślusarzy i blacharzy), ale w ogóle dla PLZ-u zarezerwowano 100 pracowników<sup>30</sup>. Wśród nich tylko 5 rzemieślników i 3 majstrów miało praktykę zagraniczną w budowie

---

28. W. Gibałka III.

29. W. Gibałka II.

30. W. Gibałka III.

samolotów<sup>31</sup>. Do czasu przyjazdu własnej brygady oraz tureckiego personelu wysłanego na staż do Polski Gibałka musiał zorganizować pracę nieco inaczej niż to robili Niemcy w sąsiedniej sali. Oni dawali tylko instrukcje, potem kontrolowali wykonane przez turecki personel roboty. Gibałka zaś poza funkcją głównego instruktora musiał objąć obowiązki jeszcze nieprzybyłych majstrów i brygadzystów, stał się kierownikiem odpowiedzialnym za całość prowadzonych robót w hali PZL-u. Wreszcie w grudniu 1936 r. 12 tureckich praktykantów (2 inżynierów, 10 majstrów) i 5 polskich instruktorów przyjechało do Kayseri. Przed ich przyjazdem liczba pracowników w sali PZL-u wynosiła około 80, wkrótce osiągnięto tempo pracy zapewniające zatrudnienie przewidzianym 100 pracownikom<sup>32</sup>. W przeciwieństwie do Niemców ekipa PZL-u musiała wykonywać wszystkie części znormalizowane, tzw. normalki (czyli wszystkie śruby, sworznie, nakrętki itp.), gdyż w licencji nie była przewidywana ich dostawa od dostawców zewnętrznych. Pomimo tego ekipa PZL-u wkrótce zaczęła powoli wyprzedzać niemiecką ekipę z sąsiedniej hali, która rozpoczęła roboty blisko 2 miesiące wcześniej, poza tym miała nie tylko dokumentację prawie w komplecie, lecz także wszystkie normalki<sup>33</sup>. Dyrekcja wytwórni chciała, żeby Gibałka nadal zajmował stanowisko kierownika warsztatów po skompletowaniu jego personelu, ponieważ stosowany przez niego system bardziej odpowiadał Turkom niż system niemiecki<sup>34</sup>. Dyrektor techniczny inż. Şerafettin [Szerafettin] Eranil – jeden z praktykantów PZL-u – miał na ten temat nieco inne zdanie niż dyrekcja: nie ukrywał swojego niezadowolienia, że polskiemu inżynierowi przyznano tak wysokie uprawnienia,

---

31. W. Gibałka II.

32. W. Gibałka III, s. 15.

33. W. Gibałka, *Turecka Kariera Myśliwca PZL P-24 (4)*, „Skrzydłata Polska” 1960, nr 7 (449), s. 11 (dalej: W. Gibałka IV).

34. W. Gibałka III, s. 11 i 15.

jednak unikał otwartej konfrontacji z Gibalką, bo źródłem jego uprawnień bezpośrednio był pułkownik Dželal.

Jednakże swoim postępowaniem starał się udowodnić, że posiadanie przez mnie tak wysokich kompetencji może być dla Turków niedobre. Według mnie była to zwykła zarozumiałość, bo nie było wypadku, żebym ukrył przed Turkami jakiś poważniejszy błąd, powstały z winy PZL<sup>35</sup>.

Inżynier Szerafettin próbował skompromitować Gibalkę, twierdząc że stosowany przez niego system księgowości warsztatowej jest błędny. W hali PZL-u robocizna i materiał były obliczane na całe zespoły, a nie na odrębny szablon czy przyrząd, a zdaniem dyrektora technicznego miało być odwrotnie. Spór trafił do dyrekcji, Avni Bej opowiedział się po stronie Gibalki, za utrzymaniem jego systemu księgowości, co tylko zwiększyło wrogość inż. Szerafettina do polskiego inżyniera. Teraz będzie próbował uderzyć go z innej strony<sup>36</sup>.

## Starcia z tureckimi inżynierami

Odbioru każdego osobnego zespołu czy podzespołu wykonanego w wytwórni dokonywali tureccy kontrolerzy. Początkowo turecka kontrola techniczna i polska ekipa instruktorska współpracowały harmonijnie. Bywało, że tureccy kontrolerzy czasem wydawali błędne opinie, ale to wynikało raczej z braku wiedzy o konstrukcji P-24. Generalnie rzecz biorąc, turecka kontrola techniczna nie utrudniała Polakom działalności. Sytuacja jednak radykalnie się zmieniła wraz z mianowaniem dr inż. Ertuğrula Esata na stanowisko kierownika kontroli technicznej i głównego kierownika robót Gotha. Esat był ożeniony z Niemką i właśnie dlatego – według

---

35. W. Gibalka IV, s. 11.

36. Ibidem.



Gibałki – nieprzyjaźnie ustosunkowany do Polaków. Odtąd w hali PZL-u zaczęto powstrzymywać wszystkie prace nawet z najbliższej przyczyny i naradzać się tak długo, aż mogłoby to spowodować opóźnienia w realizacji planu produkcji. W naradach oczywiście jako pierwszy brał udział dyrektor techniczny inż. Szerafettin. Skargi Gibałki w tej sprawie nie tylko były ignorowane, ale przyniosły mu jeszcze jednego wroga w osobie inż. Esata. W tym samym czasie zaczęły się rozchodzić plotki z hali Gotha, że jakoby praca PZL-u jest tak tandetna, skoro co chwila ją zatrzymuje turecka kontrola techniczna oraz że tureccy piloci nie będą chcieli latać na tych samolotach itd. Gibałka, który już nie mógł sam dać sobie rady ze złośliwą propagandą Niemców oraz trudnościami czynionymi przez turecką kontrolę techniczną, zwrócił się o pomoc do przedstawiciela SEPEWE, Romana Buczyńskiego<sup>37</sup>.

Buczyński spotkał się w Kayseri z Avni Bejem i wyjaśnił mu, że koła dyplomatyczne Ankary pilnie śledzą postępy pracy PZL-u, realizacja tego wspólnego przedsięwzięcia w terminie to już sprawa prestiżu dla obu stron oraz że premier Turcji niedługo złoży wizytę w wytwórni, co świadczy o wielkiej wadze, jaką rząd przywiązuje do tego przedsięwzięcia. Wobec powyższego Avni Okar obiecał, że powstrzyma plotki (i faktycznie to uczynił), ale nie może ingerować w pracę kierownika kontroli technicznej. Po tym spotkaniu ogień plotek faktycznie wygasł stopniowo.

## Starszy kontroler Koszman

Z turecką kontrolą techniczną inżynier musiał sam sobie poradzić. Gibałka postanowił ją pokonać jej własną bronią – wykazując jej błędy – nadwyrężyć jej autorytet w oczach tureckiego personelu<sup>38</sup>. I dwa jego kontrposunięcia okazały się skuteczne: w jednym z nich

---

37. Ibidem.

38. Ibidem.

Gibałka wyzwał na swojego rodzaju pojedynek starszego kontrolera, mechanika Eşrefa Koşmana [Eszref Koszman], praktykanta z PZL-u, który uchodził „za największego znawcę P-24 wśród Turków”<sup>39</sup>. Koszman pewnego razu odmówił przyjęcia wytrasowanej przez młodego tureckiego ślusarza narzędziowego fajki podwozia jako źle wytrasowanej. Zdaniem Gibałki trasowanie fajki było wykonane prawidłowo. Zaproponował starszemu kontrolerowi zawody polegające na próbie zamontowania do goleni podwozia fajki z materiału zastępczego, którą miał wytrasować osobiście Koszman. W końcu fajka wykonana według trasowania Koszmana nie pasowała do goleni, ale wytrasowana przez tureckiego rzemieślnika – według instrukcji Gibałki – została umocowana prawidłowo. Koszman nie mógł pogodzić się z porażką, złościł się (ale chyba raczej na samego siebie) i natychmiast opuścił fabrykę. Tu jednak należałoby podkreślić, że Gibałka wspomina o tym wydarzeniu nie w sposób ośmieszający Koszmana, wręcz przeciwnie – docenia nawet jego postępowanie jako odzwierciedlające ambitny i konsekwentny charakter tureckich techników<sup>40</sup>. Oprócz dużych ambicji i konsekwencji Koszman miał jeszcze jedno, czego prawdopodobnie Gibałka nie wiedział: był on weteranem wojny wyzwolenczej – jednym z mechaników legendarnej II Eskadry Lotnictwa Myśliwskiego, znanej także jako „Oddział Orłów”<sup>41</sup>.

W drugim przypadku kontrola techniczna odrzuciła partię stali narzędziowej, nadesłanej z Warszawy, jako „srebrzanki”. Jednak „srebrzanka” była to nazwa handlowa, a nie – rodzaj stali. Kontrola techniczna musiała wycofać się z zajętego stanowiska po wyjaśnieniu tego faktu przez Gibałkę. Po tych dwóch wydarzeniach ustosunkowanie tureckich kontrolerów do polskich instruktorów

---

39. W. Gibałka, *Turecka Kariera Myśliwca PZL P-24 (5)*, „Skrzydłata Polska” 1960, nr 8 (450), s. 14 (dalej: W. Gibałka V).

40. Ibidem.

41. K. Okan, *Babam Tayyare Çavuşu Hasan Okan'ın Anıları: Kartal Müfrezesi*, „Anıtkabir Dergisi” 2015, nr 59, s. 21–22.

złagodniało. Wraz z uspokojeniem antypolskiej propagandy stosunki z Niemcami też zaczęły się poprawiać, nawet do tego stopnia, że hala PZL-u już pomagała w wielu robotach niemieckiej brygadzie<sup>42</sup>.

Niemiecka brygada oddelegowana do Ankary była w gruncie rzeczy doświadczoną ekipą, która nie po raz pierwszy budowała samolot Gotha za granicą<sup>43</sup>, jednak pozbawioną swoistych doświadczeń polskich instruktorów-rzemieślników wyszkolonych w Polsce w warsztatach niewyposażonych w bardzo nowoczesne narzędzia i urządzenia techniczne, przypominających trochę Wytwórnię Samolotów w Kayseri. Zdaniem Gibałki, we wszystkich warunkach może poradzić sobie robotnik, który szkolił się w warsztatach o ograniczonych możliwościach technicznych. Oczywiście niemiecki przemysł lotniczy też dysponował takimi pracownikami wyszkolonymi w warunkach warsztatowych – dlaczego nie posłano ich do Turcji? „Bo [Niemcy] nie chcieli się wysilać dla Turcji i sądzili, że wystarczy tu i lichi instruktaż” – rozumował polski inżynier<sup>44</sup>.

## Pierwsza wizyta premiera Turcji

Premier Turcji İsmet İnönü złożył wizytę w wytwórni 4 kwietnia 1937 r<sup>45</sup>. Na jego część cała wytwórnia była udekorowana tureckimi flagami. Premierowi towarzyszyła liczna delegacja, w której skład wchodził m.in. minister spraw zagranicznych Rüşdü [Rusztu] Aras, ambasador Wielkiej Brytanii, płk. Dżelal, przedstawiciele parlamentu tureckiego, prasy tureckiej i zagranicznej. „Z dyplomacji polskiej nie było nikogo”<sup>46</sup>. Wandeczka przed ho-

---

42. W. Gibałka V.

43. W. Gibałka III, s. 15.

44. W. Gibałka V, s. 14 i 15.

45. „İkinci Mensucat Fabrikamız dün Başvekilin eliyle açıldı”, Kurun, 05 kwietnia 1937.

46. W. Gibałka V, s. 15.

telem pracowniczym znalazła się wśród tych dostojnych gości. Każdy z nich łapał ją dwoma palcami za policzek i określał jako *masallah* (bez uroku)<sup>47</sup>.

W dniu wizyty premiera budowa pierwszego P-24 była już na dość zaawansowanym etapie: „tył kadłuba samolotu – na ukończeniu, szkielety skrzydeł i usterzeń – prawie gotowe”<sup>48</sup>. Polski inżynier został przedstawiony premierowi. Premier powiedział, że czeka z wielką niecierpliwością na ten moment, kiedy wzleci na niebo pierwszy turecki samolot, który będzie jednym z symboli tradycyjnej przyjaźni turecko-polskiej, oraz że ten dzień należy obchodzić jak wielkie święto.

Z premierem rozmawiałem zupełnie swobodnie, bez tłumaczy, bo obaj władaliśmy językiem niemieckim. W dwa lata później, tj. w 1939 roku, pracowałem na podobnym stanowisku w Rumunii, ale wtedy w czasie wizyty zakładów przez wysokich dygnitarzy zamknięto mnie wraz z kolegami w biurze<sup>49</sup>.

Po wizycie polski inżynier otrzymał listy od przedstawicieli PZL-u na Turcję z informacją, że premier wracał z Kayseri z bardzo pozytywnymi wrażeniami. Stan robót w hali PZL-u omówiono nawet w Radzie Ministrów i postanowiono urządzić święto lotnicze w dniu pierwszego oficjalnego lotu P-24. Dlatego dotrzymanie terminów stało się bardziej istotne, gdyż zostały już przekazane premierowi i przez niego zaakceptowane<sup>50</sup>.

Po przybyciu do Kayseri Gibałka opracował bardzo ambitny plan produkcji P-24, uwzględniający terminy zawarte w umowie. Plan zaakceptowały władze tureckie. Zakładał on rozpoczęcie

---

47. W. Dąbrowiecka, op. cit., s. 98.

48. W. Gibałka V, s. 15.

49. Ibidem.

50. Ibidem.



Ilustr. 25. Wizyta İsmeta İnönü w Wytwórni Samolotów w Kayseri.

montażu wstępnego pierwszego samolotu seryjnego na początku lutego, ukończenie zaś 1 maja 1937 r., a początek serii miał nastąpić dwa miesiące później. Realizacja tego planu była uzależniona od dotrzymania terminów przez dział mechaniczny, które rozpoczął prace dla PZL-u pod koniec grudnia 1936 r. według planu produkcji opracowanego znowu przez Gibałkę<sup>51</sup>. Z powodu opóźnień działu mechanicznego termin ukończenia pierwszego P-24 został najpierw przesunięty o dwa tygodnie, tj. do dnia 15 maja<sup>52</sup>, potem – jeszcze o 10 dni, czyli do 25 maja 1937 r. Wyglądało na to, że można było – chociażby na papierze – zdążyć z ukończeniem pierwszego samolotu P-24 w tym krótkim czasie pozostałym po wizycie premiera, wymagało jednak to sporo wysiłku całego personelu. Turecy pracownicy nie byli przyzwyczajeni do szybkiego tempa pracy, poza tym – i co najważniejsze – nie wierzyli, że mogą dotrzymać

51. W. Gibałka III, s. 15.

52. W. Gibałka IV, s. 11.

tych napiętych terminów. Mimo to, zmotywowani przez Gibałkę widzieli, że udaje im się wykonać poszczególne prace w wyznaczonych dniach, więc tym chętniej zabrali się do pracy i w końcu oni i ich polscy instruktorzy osiągnęli rekordowe tempo. Wyglądało na to, że zdążą ukończyć pierwszy samolot P-24 o czasie<sup>53</sup>.

## Uruchomienie silnika 14 Kfs

Na montaż silnika Warszawa przysłała mechanika silnikowego Mariana Gołyńskiego, który przybył do Kayseri 10 maja 1937 r. Próbę przeprowadził 25 maja wysłannik firmy Gnôme-Rhône. Nie udało się jednak odpalić silnika za pierwszym razem. Francuski mechanik Cordonnier twierdził, że instalacja paliwowa została zamontowana nieprawidłowo, jednak prawdziwą przyczyną było zapowietrzenie układu paliwowego. Po wypuszczeniu powietrza z przewodów paliwowych silnik od razu zaskoczył. Dokonał tego polski mechanik Gołyński, nie Cordonnier, który – jak to ironicznie określił Gibałka – „«pracą» swoją udowodnił, że jego nazwisko istotnie pokrywa się z jego specjalnością (*cordonnier* oznacza «szewc»)". Ponieważ Turcy byli przesądni, postanowili zamienić niefortunnego Cordonniera<sup>54</sup>. Za parę dni zastąpił go inny mechanik – ale tym razem lepszy – przysłany z Francji. Po przeprowadzeniu prób silnika na ziemi zostało tylko dokonanie odbioru końcowego P-24 i wydanie zezwolenia na jego pierwszy lot.

Kontrola techniczna odmówiła jednak dokonania odbioru pierwszego P-24 za sprawą jakiejś przeszkody biurokratycznej. Gibałka nie wyjaśnił dokładnie, na czym polegała ta „trudność formalna”, ale można się domyślić, że obowiązkiem kontroli technicznej było przyjmowanie poszczególnych części i zespołów wykonanych w hali PZL-u, a końcowy odbiór ukończonego

---

53. W. Gibałka V, s. 14 i 15.

54. Ibidem, s. 15.

w całości samolotu miał się odbyć komisyjnie. Zapytany o stanowisko w tej sprawie podsekretariat ds. lotnictwa wydał polecenie dokonania odbioru samolotu przez kontrolę techniczną wytwórni, żeby nie spowodować dalszych opóźnień. W ciągu dwóch dni (27–29 maja) dokonano więc końcowego odbioru i wydano zezwolenie na wykonanie lotów.

## Lot próbny

Oblot P-24 odbył się 29 maja 1937 r. o godz. 18.00. Miał wykonać go por. pil. İrfan z bazy lotniczej w Eskisehir. W artykule Gibalki nie jest podane nazwisko pilota, ponadto jego imię błędnie jest zapisane jako „Izfan”. Przyjmując, że poprawne brzmienie jego imienia powinno być „İrfan”, to można zaryzykować stwierdzenie, że nazywał się on Tansel, bo w tych latach w I Pułku Lotniczym służył faktycznie pewien porucznik pilot İrfan o nazwisku Tansel. Ten młody oficer miał w przyszłości zostać dowódcą Sił Powietrznych<sup>55</sup>. Tureckiemu pilotowi bardzo się podobał pierwszy P-24 zbudowany w Turcji, kiedy go oglądał w hangarze. Ostatniej kontroli P-24 przed startem dokonała ekipa polska, po czym został on wprowadzony na lotnisko. W momencie oderwania się samolotu od ziemi złożono ofiarę z barana według „starotureckiego zwyczaju obowiązującego przy większych wydarzeniach”<sup>56</sup>.

Samolot wystartował. Z niezwykłą uwagą i zapartym oddechem obserwowano lot samolotu, na twarzach widzów rysował się niepokój. Samolot powoli wzbijał się w powietrze, by wreszcie zniknąć. Wkrótce ukazał się znów, ale już na znacznej wysokości. Lecąc w kierunku lotniska, zniżył lot i zupełnie nisko przeleciał nad głowami zebranej publiczności. Rozległy się huczne oklaski i okrzyki: „Bravo Türkiye

---

55. *İrfan Tansel*, dokument elektroniczny: [https://tr.wikipedia.org/wiki/İrfan\\_Tansel](https://tr.wikipedia.org/wiki/İrfan_Tansel), dostęp 26.01.2022.

56 W. Gibalka V, s. 19.



Ilustr. 26. Fotografia pamiątkowa przed pierwszym licencyjnym PZL P-24 wyprodukowanym w Turcji.



Ilustr. 27. Ostatnia kontrola samolotu P-24 przed startem. Altuncuoğlu et. al., op. cit., 240, 2'inci HBFM Arşivi [Archiwum Wojskowych Zakładów Lotniczych Nr 2].



tayyare – bravo Türkiye czałysmak” (brawo turecki samolot – brawo turecka praca)<sup>57</sup>.

Następnie porucznik skierował swój lot wprost na górę Ali. Zbliżał się do niej z taką wielką prędkością, że publiczność zamarła ze strachu w oczekiwaniu na zderzenie, które mogłoby nastąpić lada chwila. Ale pilot Irfan w ostatniej chwili „wykonał tak wspaniałą «świecę», że wydawało się, iż leci pionowo w górę”<sup>58</sup>. Z widowni znów podniosły się okrzyki radości. Porucznik zaczął znowu lecieć nisko, widocznie już całkiem przyzwyczał się do P-24. „Okrzykom entuzjazmu nie było końca”. Po 22-minutowym locie, kiedy już wylądował, owacją przywitano go na lotnisku. W międzyczasie dyrektor naczelni Avni Okar wraz z pracownikami wyższej rangi podszedł do polskiego inżyniera, osobiście wyraził zadowolenie i podziękował za ten wielki sukces. Gibałka opisuje ten dzień jako najszczęśliwszy w jego „wieloletniej pracy technicznej”.

Porucznik Irfan był bardzo zadowolony z samolotu. Tylko trzeba było poprawić ster kierunku, który „uciekał” trochę w prawo<sup>59</sup>.

## Druga wizyta premiera i oficjalne oblatanie P-24

W dniu 19 czerwca 1937 r. minister obrony narodowej Kazım Özalp przybył do Kayseri z liczną delegacją oficerów wysokiego szczebla<sup>60</sup>. Minister był szczególnie zainteresowany stanem prac PZL-u. Pytał Gibałkę, jak ocenia on możliwości produkcyjne wytwórni i zdolności tureckich rzemieślników oraz czy samoloty P-24 produkowane w Kayseri będą tak dobre jak P-24 polskiej produkcji. W pierwszej kwestii Gibałka miał bardzo pozytywną opinię. Na drugie pytanie ministra jednak odpowiedział, że to

---

57. Ibidem.

58. Ibidem.

59. W. Gibałka V, s. 15 i 19.

60. „Gl. Kâzım Özalp'ın tetkikleri”, *Ulus*, 21 czerwca 1937.

będzie zależało od harmonijnej współpracy kontroli technicznej z produkcją – chyba dlatego, że kontrola techniczna nieźle dała mu w kość. Można wnioskować, że wizyta ministra w Kayseri odbyła się w ramach przygotowań do drugiej wizyty premiera, ponieważ wkrótce İsmet İnönü drugi raz przybył do wytwórni. W dniu jego przyjazdu odbyło się oficjalne oblatanie P-24, ale tym razem przed liczniejszą publicznością niż podczas lotu próbnego.

Wizyta premiera w dniu 22 czerwca<sup>61</sup> była połączona z uroczystym świętem lotniczym. Premier ponownie zabrał ze sobą grono osobistości piastujących wysokie stanowiska państwowe, przedstawicieli parlamentu tureckiego, licznych korespondentów tureckich i zagranicznych, kilku dyplomatów, w tym ambasadorów Stanów Zjednoczonych i Wielkiej Brytanii. I tym razem nikt nie przybył z Ambasady RP. Porucznik İrfan, który nie wykonał akrobacji podczas oblotu P-24, połączył teraz swój lot z akrobacją zachwycającą widownię. Premier oglądający z podziwem ewolucje wykonywane przez porucznika słuchał jednocześnie informacji na temat przebiegu produkcji P-24, jakie przekazywał mu płk Dželal, podkreślając, jak szybko został on zbudowany. Po wylądowaniu premier pogratulował za ten wspaniały lot, uściskał pilota i wielokrotnie dziękował za prace dla Turcji Gibałce, którego pamiętał z poprzedniej wizyty<sup>62</sup>.

## Wyjazd z Kayseri

Polski inżynier bardzo ciepło wspominał jego wyjazd z rodziną z Kayseri 8 września 1937 r. Na pożegnanie z nimi na dworzec kolejowy przybył dyrektor naczelny Avni Bej ze swoją rodziną i licznym gronem pracowników technicznych wytwórni. A po drodze czekała ich jeszcze jedna niespodzianka zgotowana przez por. İrfana.

61. „İnönü, bu sabah saat üçte Ankara'ya döndüler”, *Anadolu*, 23 czerwca 1937.

62. W. Gibałka, *Turecka Kariera Myśliwca PZL P-24* (6), „Skrzydłata Polska” 1960, nr 9 (451), s. 11 (dalej: W. Gibałka VI).



Ilustr. 28, 29. Wyjazd Gibańków z Kayseri.

fana i inż. Kamila Erdika z Gotha, mianowicie – kiedy już byli za Kayseri ledwo kilkanaście kilometrów, nagle nad pociągim:

[...] pojawił się [...] samolot sportowy, a w nim Izfam [Irfan] i Kiamil [Kamil]. Samolot leciał tak nisko nad pociągim, że można było rozpoznać jego załogę. Samolot latał nad pociągim około godziny czasu. W ten sposób pil. Izfam [Irfan] zaakcentował sympatię pilotów tureckich do polskiej pracy konstruktorskiej<sup>63</sup>.

## Bilans

W ostatniej części swojego długiego artykułu Gibałka podaje krótkie podsumowanie swojej działalności od 23 października 1936 do 8 września 1937 r. W tym okresie zbudowano pięć samolotów P-24, a produkcję nastawiono na cztery samoloty miesięcznie<sup>64</sup>. Przedmiot umowy został zrealizowany z lekkim opóźnieniem, spowodowanym – według Mazura – „opóźnionym przekazaniem przez PZL wzorów km Colt-Browning, w które zamierzono uzbroić zakupione samoloty, oraz trudnościami z doborem

63. Ibidem.

64. Ibidem.

odpowiedniego śmigła”<sup>65</sup>. Z powodów wskazanych przez Mazur prawdopodobnie wynikały późniejsze opóźnienia po wyjeździe Gibałki. Podczas jego pobytu w Kayseri – jak wspomniano powyżej – tylko dwa razy miało miejsce wydłużenie terminu realizacji pierwszego P-24, które wynikało z opóźnień działu mechanicznego. Poza tym wszystkie przyrządy przysłane z Warszawy (z wyjątkiem przyrządów do składania przodu kadłuba i goleni podwozia) uległy uszkodzeniu w trakcie transportu, co niewątpliwie spowalniało prace, ponieważ trzeba było poświęcić wiele roboczogodzin na ich poprawki przed montażem. Przyrządy drewniane zaś w ogóle nie nadawały się do użytku, należało je wyprodukować na miejscu, podobnie jak wszystkie normalki (śruby, sworznie, nakrętki itp.), nienabywane od dostawców<sup>66</sup>.

W rezultacie – pierwszy P-24 został ukończony i oblatany przez pil. İrfana w maju 1937 r., a dwudziesty i ostatni jego egzemplarz wykonano w pierwszym półroczu 1938 r. Po skompletowaniu dokumentacji technicznej w 1937 r. rozpoczęto produkcję serii samolotów P-24G, wyposażonych w mocniejszy silnik Gnôme-Rhône 14N-07. Do końca 1939 r. zbudowano łącznie ponad 50 egz. serii P-24A, P-24C i P-24G. Samoloty P-24 zostały przyjęte na wyposażenie Sił Lotniczych RT i pełniły służbę patrolową w różnych eskadrach myśliwskich, a po 1940 r. – służyły do szkolenia pilotów w Lotniczej Akademii Wojskowej. Ostatnie P-24 zostały wycofane z użytku w 1943 r. Jedyne zachowane egzemplarze P-24 produkcji tureckiej znajduje się obecnie w Muzeum Lotnictwa w Stambule<sup>67</sup>.

Później PZL złożył jeszcze ofertę na dostawę (i licencyjną produkcję) wersji samolotów P-24J z jeszcze nowocześniejszym silnikiem Gnôme-Rhône 14N-01, która jednak nie znalazła akceptacji

---

65. W. Mazur, op. cit., s. 24.

66. W. Gibałka VI.

67. *PZL P-24, 1933 („Jastreb”)*, op. cit.; *PZL P-24A/C/G*, dokument elektroniczny: <http://www.tayyareci.com/digerucaklar/turkiye/1923ve50/pzl24.asp>; Mazur, op. cit., dostęp 25.03.2022; W. Mazur, op. cit.



Ilustr. 30. Budowa płatowców PZL P-24. Neslihan Altuncuoğlu, et. al., op. cit., 339.

u tureckiego partnera najprawdopodobniej ze względu na wysokie koszty niezbędnej modyfikacji kadłuba P-24<sup>68</sup>.

## Życie codzienne na osiedlu przyfabrycznym

Zgodnie z kontraktem zawartym z Gibałą wytwórnia miała przyznać rodzinie mieszkanie w jednorodzinnym domku służbowym<sup>69</sup>. Domek ten:

Został wybudowany jako ostatni na samym końcu fabrycznego terenu, za kortem tenisowym. Był nieduży, parterowy – właściwie

---

68. W. Mazur, op. cit.

69. W. Dąbrowiecka, op. cit., s. 86.

bliźniak, ale w jego drugiej części nikt za naszych czasów nie zamieszkał. Składał się z sionki, kuchni, dwóch pokoi i bardzo ładnej dość dużej łazienki, której okno było okrągłe. Podobało mi się to okrągłe okno w łazience [...]. Z tego powodu przebywałam i myłam się w niej dość chętnie. Z okna kuchni rozpościerał się bajeczny widok na górę Erciyas. Jako nowość – w domku były szafy w ścianach i kaloryfery [...] Domek posiadał też ciepłą wodę i turecką oraz europejską ubikację. W tym domku było nam naprawdę wygodnie. [...] Mama zachwyciła się elektryczną kuchnią z piekarnikiem, jak również tym widokiem z kuchennego okna i z przyjemnością po tak długiej przerwie wzięła się za gotowanie<sup>70</sup>.

Matka Wandeczki, Eugenia, musiała zrobić sobie tak długą przerwę w gotowaniu w Kayseri dlatego, że Gibałkowie mogli cieszyć się komfortem jednorodzinnej domu dopiero latem 1937 r., czyli kilka miesięcy przed ich powrotem do Polski. Do dnia przeprowadzki do domu musieli mieszkać w hotelu pracowniczym, niemającym kuchni. Codziennie koło południa jakiś żołnierz przynosił im obiady ze stołówki zakładowej<sup>71</sup>. Ale teraz, skoro już nie dostawali obiadów ze stołówki, trzeba było częściej jeździć na zakupy do miasta. Autobus fabryczny w dniach roboczych o konkretnej godzinie zabierał mieszkańców, mających jakąś sprawę w mieście, a potem po południu każdy sam wracał wynajętą dorożką. Na handlowej ulicy w Kayseri Gibałkowie byli już znani przez właścicieli sklepów, u których regularnie robili zakupy, dlatego czasem Eugenia mogła też sama bez obaw wyjeżdżać na zakupy, gdyż wszyscy sklepikarze już wiedzieli, że ona to żona „mühendisa” (inżyniera) z fabryki wojskowej i traktowali ją z należytym szacunkiem. Jedyne język stanowił problem. Łatwo jest oczywiście kupować jakiś produkt wystawiony w witrynie czy na półce, wystarczy tylko wskazać palcem, ale co wtedy, jeżeli poszu-

---

70. Ibidem, s. 100.

71. Ibidem, s. 85–86.

kiwany produkt nie jest nigdzie eksponowany? Raz pani Gibalka nie mogła znaleźć tego, czego szukała, choć przewróciła niemalże całą ulicę do góry nogami. W końcu weszła z Wandeczką do dużego sklepu, gdzie wydawało się, że wszystkie pierdołki można znaleźć.

[...] męczyła dłuższy czas biednego Turka, próbując wytłumaczyć mu, o co jej chodzi. Przenosił jej co i raz rozmaite przedmioty, ale wszystko nie było tym, o co jej chodziło. Wreszcie mama, która nie lubiła rezygnować z raz powziętego zamiaru, odstawiła pantomimę – zrobiła ruch ręką jakby trzymała w niej szczotkę i jeździła nią w tę i nazad po powierzchni lady, wydając przy tym odpowiednie dźwięki. Sprzedawca walnął się z zapalem dłonią w głowę, że też nie mógł się tak długo tego domyśleć! Pobiegł na zaplecze i przyniósł tę wymarzoną szczotkę. *Fyrcza* – krzyczał uszczęśliwiony – *madam, fyrcza!*<sup>72</sup>

Rzecz jasna, że nie można znaleźć komfortu mieszkania w dwóch pokojach hotelu pracowniczego, ale nie ma róży bez kolców: dom był oddalony od bramy wjazdowej wytwórni, a doróżkom nie wolno było wjeżdżać na jej teren. Trzeba było dźwigać torby z zakupami aż do domu. Dopóki Gibalkowie mieszkali w hotelu, to nie było specjalnie uciążliwe, bo hotel znajdował się nieopodal bramy, ale po przeprowadzce do domu – powroty z zakupów zamieniły się w istną torturę. Któregoś dnia, kiedy Avni Bej przechodził w asyście kilku osób obok bramy, zobaczył panią Gibalkę, targającą od bramy zakupy. Podszedł do niej, aby – tureckim zwyczajem – zapytać ją uprzejmie o samopoczucie i chyba pożałował, że to uczynił, bo Eugenia „na to grzecznościowe zapytanie wybuchnęła z wściekłością hamowaną tylko małą znajomością języka. «Czok fena» – (bardzo źle), «czok fena», «hepsi jasak» – (wszystko zabronione) i trzepnęła paczkami o ziemię! Wśród Turków zaszemrało «synyrli kadyn» – (nerwowa kobieta)»<sup>73</sup>. Jednak

---

72. Ibidem, s. 100.

73. Ibidem, s. 100.



Ilustr. 31.  
Rodzina  
Gibałków  
w dorożce.

Avni Bej, który utrwalił się w pamięci Wandeczki jako osoba zawsze opanowana, ręką dał znak strażnikom, aby wpuścili dorożkę, która jeszcze nie odjechała od bramy. Pani Gibałka, pozbierawszy paczki, usadowiła się w dorożce i zajechała pod sam dom. Od tego momentu wszystkie dorożki do Gibałków puszczano<sup>74</sup>.

Za hotelem był skwer z małym basenem, który okalały akacje. Dziewczynka zobaczyła tam po raz pierwszy swoją przyszlą najlepszą koleżankę w Kayseri – Şadiye [Szadye] z jej bratem Mustafa<sup>75</sup>. Szadye była córką Avni Beja, starszą o rok od Wandeczki. Avni Bej mieszkał z żoną, dwójką dzieci, mamą i kuzynką Fehime w parterowym domu – podobnie jak hotel – całym z kamienia, dość dużym, składającym się z 5–6 pokoi:

Szadye z bratem miała swój pokój – nigdy nie bawiłyśmy się tam – tylko w środkowym gościnnym zakończonym wykuszem i sofami pod oknami wokół ścian. Szadye nie miała wiele zabawek – ale zносиła tam, co miała. Naczynka z mosiądzu i manganu. Przynosiła też jedną lalkę przywiezioną z Niemiec z zamykanymi oczami. Ja z kolei przynosiłam swoją Węgierkę albo murzynka. Nigdy jakaś dorosła

74. Ibidem, s. 100–101.

75. Ibidem, s. 84.





Ilustr. 32, 33. Na zdjęciu po lewej: pani Gibałka, Wandeczka, Avni Bej i Mustafa. Na zdjęciu po prawej: Wandeczka i Szadje.

osoba nie przeszkadzała nam w zabawie. Chociaż ten dom był pełen ludzi – zawsze bawiliśmy się same<sup>76</sup>.

Matka Avni Beja była po dyrektorze najbardziej szanowaną i poważaną osobą zarówno w rodzinie, jak i w fabryce:

Od rewolucji Ataturka (ojca Turków – takim przydomkiem obdarzyli go jego rodacy), to znaczy Kemala Paszy – kobiety tureckie nie musiały już zasłaniać twarzy. Matka Avni Beja, starsza już oczywiście osoba, przeszła również tę metamorfozę – chodziła z odsłoniętą twarzą i gołą głową, ale wychodząc z domu – ona jedna nakładała na włosy czarny szal. Miała przyjemną twarz o nieco mongolskich rysach. Kiedy siadała na sofie, starym zwyczajem podwijała pod siebie jedną nogę, a więc siedziała na pół po turecku!<sup>77</sup>

Fehime zaś zaprzyjaźniła się z Eugenią, która nie mogła nauczyć się tureckiego tak szybko jak jej córka i mogła porozumiewać się

76. Ibidem, s. 88.

77. Ibidem, s. 91.

z Turkami raczej za pomocą mimiki. Pewnego dnia Fehime przyszła z wiadomością, że matka Avni Beja zaprasza ją na sąsiedzkie odwiedziny – „komszu”:

Mama nie miała pojęcia, co to jest, ale nie sposób było odmówić matce dyrektora. Umówionego dnia i o umówionej godzinie poszliśmy z mamą do domu Avni Beja. Była już tam miła Turczynka z sąsiedztwa – żona pułkownika, u której byliśmy poprzednio z wizytą, matka dyrektora, jego żona, Fehime, i my. Wsiadliśmy do fabrycznego autobusu, który zajechał przed dom, aby nas zabrać do miasta. W Kayseri odwiedziliśmy po kolei kilka Turczynek. Te spotkania miały charakter czysto damski. Były obmyślane bardzo dyplomatycznie, bo miały miejsce w godzinach pracy, a więc kiedy mężów nie było, i podejmowały nas same panie. Wszędzie na świecie – kobiety mają swoje własne babskie sprawy. Za każdym razem powtarzał się ten sam rytuał. Po wylewnym przywitaniu, zapytywaniu – *nasilsiniz?* (jak się macie), odpowiedzi – *cok iyi* (bardzo dobrze), podziękowaniach – *tesekkur ederim* i eksklamacjach – *masallah!* na mój widok, co wyrażało podziw i chyba jednocześnie niwelowało zły urok – usadzano przybyłe panie na sofach pod ścianami, ustawiano małe inkrustowane stoliczki i częstowano słodyczami i likierem, a mnie wodą z sokiem i migdałami w cukrze. [...] Z każdego zaliczonego domu dosiadały się do naszego autobusu nowe panie i jechałyśmy w następne miejsce. [...] Po tej pierwszej rundzie, jak można się domyślać u żon notabli miasta, w powiększonym już składzie pojechałyśmy do dość odległego kombinatu włókienniczego. Tam, tak samo jak i przy fabryce samolotów, istniała kolonia pracownicza. O wiele jednak większa i nowocześniejsza od naszej. Liczyła kilka piętrowych zupełnie europejskich domów<sup>78</sup>.

Na osiedlu przyfabrycznym odbywały się odwiedziny sąsiedzkie także z udziałem mężów. Avni Okar, następnie kilku wysokich rangą oficerów mieszkających na terenie wytwórni zapraszało Gibałów do swoich domów. Wszyscy oni byli absolwentami niemieckich uniwersytetów, znali niemiecki i rozmawiali z Wil-

---

78. Ibidem.

helmem po niemiecku. Natomiast małżonkom nieznającym niemieckiego, w tym także Eugeni, nie zostawało nic innego prócz siedzenia jak na tureckim kazaniu i nudzenia się na tych spotkaniach, Wandeczka zaś bez przerwy obserwowała otoczenie:

Mogłam w każdym razie zaobserwować, że przyjmowanie gości wygląda tam trochę inaczej niż u nas. Długie przesiadywanie za stołem, tak jak to w Polsce bywa – jest dla nich denerwujące, bo przy stole nie można prowadzić rozmów. Po poczęstunku trzeba się przenieść do pokoju gościnnego, gdzie wzdłuż ścian stoją sofy, tam się ulokować i tam dopiero prowadzić rozmowy. A więc wielogodzinne biesiadowanie przy suto zastawionym stole nie jest turecką specjalnością. Wołam siedzieć w koło na swoich sofach i tam częstować się kawą, herbatą w malutkich pękatek szklaneczkach i różnymi słodkimi smakołykami, jak migdały w cukrze, chaławą i ciągnąca galaretką – zwana lokum, posypaną orzechami<sup>79</sup>.

Gibałkowie poza składaniem wizyt uczestniczyli również jako honorowi goście w różnych uroczystościach na skalę miasta. Jednym z takich wydarzeń były zaręczyny córki wojewody Kayseri o imieniu Nesrin.

Jak to było wtedy u Turków w zwyczaju, rodzice wybrali jej narzeczonego z odpowiedniej rodziny i z odpowiednim wykształceniem. Odbyła się bardzo huczna ceremonia zaręczyn, z której mamy wspólne zdjęcie. Był bufet na stojąco, muzyka, tańce, śpiewy. Mężczyźni i kobiety tańczyli osobno, trzymając się między sobą za ręce<sup>80</sup>.

Ponieważ rodzice nie mieli nikogo, z kim mogliby ją zostawić, Wandeczka często musiała uczestniczyć jako jedyne dziecko we wszystkich tych spotkaniach dorosłych. Na osiedlu były dzieci, ale niedużo. Na podwórku zawsze znajdowała jednak kogoś, z kim

---

79. Ibidem, s. 87–88 i 90–91.

80. Ibidem, s. 98.



Ilustr. 34, 35. Wspólne zdjęcia z zaręczyn córki wojewody.

można było się bawić. Kiedy Wandeczka i Szadje bawiły się razem z dwoma sistrami o imionach Türkan i Altan, mieszkającymi w parterowym budynku obok hotelu, Mustafa, który był trochę starszy od nich, bawił się w wojsko z innymi chłopcami. Dzieci tureckie chodziły jednak do szkoły, a Wandeczka musiała spędzić większość czasu samotnie, na co wcale nie narzekała. Wręcz przeciwnie – cieszyła się życiem bez obowiązków. Wykorzystywała swój wolny czas na bliższe poznanie otoczenia, zwłaszcza innych mieszkańców hotelu pracowniczego<sup>81</sup>. Otóż na tym samym piętrze co Gibałkowie, po drugiej stronie schodów w małym pokoiku mieszkał inżynier Süreyya Yarasa [Surejja Jarasa]. Młody inżynier studia ukończył w Niemczech jako stypendysta rządowy, co teraz musiał obowiązkowo odpracować kilka lat w Kayseri. Był rodowitym stambulczykiem, przywykłym do innego trybu życia, czuł się w Kayseri trochę jak na zesłaniu. Wanda i ojciec często chodzili do niego.

Sprawiało mu to widoczną przyjemność. Oglądaliśmy jego zdjęcia z wypraw w góry. Lubił zaliczać szczyty. Zaliczył wszystkie najbliższe i nie wiedział, co dalej robić? Był też malarzem amatorem, pokazywał nam swoje rysunki i akwarele. Podarował mi na pamiątkę swoje zdjęcie przy namiocie podczas wędrówki na górę Erciyas<sup>82</sup>.

W suterenie zaś mieszkał Ömer z żoną i czteroletnią córeczką Perą. Kiedy Gibałkowie mieli jakąś sprawę do Ömera, nigdy go nie wołali, schodzili do niego. Niemcy jednak, kiedy potrzebny był im Ömer, wołali go na piętro, krzycząc ze swoim załamany akcentem: „Imaaa!”. A gdyby nie te ich nawoływania od czasu do czasu, można byłoby zapomnieć o ich istnieniu w hotelu. Niemcy z nikim nie mieli kontaktu oprócz Ömera.

Ömer nie był takim zwykłym dozorcą czy portierem. Był człowiekiem bardzo pomocnym, mającym rączkę do niemalże

---

81. Ibidem, s. 88–89.

82. Ibidem, s. 89.



Ilustr. 36. Inż. Süreyya przy namiocie podczas wędrówki na górę Erciyes. Turcecki inżynier podarował to zdjęcie Wandeczce na pamiątkę. Na zdjęciu widnieje własnoręczny napis po francusku: *Dla mojej małej koleżanki Wandeczki.*

wszystkiego. Odpowiadał za wszystko w hotelu pracowniczym<sup>83</sup>. I właśnie on kupił dla Wandeczki jej pierwszego i chyba ostatniego osła w życiu.

Kiedy zrobiło się trochę cieplej, Wilhelm pomyślał, że to najwyższy czas, żeby córeczce kupić rower. Gdy przemyślał sprawę, doszedł w końcu do wniosku, że osioł bardziej przydałby się na kamienistych drogach Kayseri niż rower. O pośrednictwo przy zakupie poproszono więc Ömera, który wyjechał do miasta i wrócił z „szarym czworonogiem o sterczących uszach”. Powszechnie znany jest fakt, że osły słyną z upartości, ale gdy się czyta przygody Wandeczki ze swoim kolegą o sterczących uszach, zdaje się, że pojęcie „upartość” nie wystarcza na dokładne określenie charakteru jej osła. Osiołek Wandeczki był nie tyle uparty, ile był panem

83. Ibidem.

Ilustr. 37. Wandeczka ze swoim przyjacielem osiołkiem.



samego siebie: właścicielka chce, żeby szedł, a on staje w miejscu; właścicielka chce, żeby już się zatrzymał, to on się nie zatrzymuje. Choć Süreyya Bej dał Wandeczce pewne wskazówki, żeby mogła ona szybko namówić go na przechadzkę: „[...] trzeba go mocno walić piętami w brzuch. Jeśli się chce natomiast włączyć drugi bieg, to trzeba go dźgać patykiem w głowę między uszami”<sup>84</sup>, ale dziewczynka chciała przekonać go do siebie bez użycia przemocy. W przypadku osła taka metoda jednak nie od razu przyniosła oczekiwane rezultaty. Pewnego razu osiołek znowu nieoczekiwanie ruszył i niósł Wandeczkę pędem kilometr w szczerym polu w stronę gór. Potem nagle – gdy dziewczynka całkiem straciła nadzieję, że zwierzę się zatrzyma – sam z siebie stanął i zawrócił do

---

84. Ibidem, s. 99.

swojej szopy za hotelem – prawdopodobnie dlatego, że zmęczył się i chciało mu się pić.

Mimo wszystkich jego kapryśków, osiołek przyniósł Wandeczce tak wielką popularność wśród dzieci, jakiej nie zapewniłby żaden rower. Kiedy wychodziła ze swoim osiołkiem, zbierały się wokół niej wszystkie dzieci z osiedla. Dawała im na nim jeździć, o ile ją o to grzecznie prosiły. Ale pewnego razu, gdy tylko Wandeczka zeszła z osła...

[...] jakiś większy ode mnie chłopak [...] podszedł do mnie i wyrwał mi po chamsku lejce, on będzie teraz jeździł. O, tak dobrze to nie ma! Zawrzało we mnie – jak śmiał – to przecież mój osioł, a nie jego! Sama nie wiem kiedy zamachnęłam się i dałam mu w twarz z całej siły. Chłopaka zamurowało, a wszyscy, którzy to widzieli, oniemieli z przerażenia. „Dziewczynka wymierzyła chłopcu policzek... Koniec tureckiego świata!” Poszkodowany na honorze pobiegł poskarżyć się matce – ta zjawiała się u mojej mamy, ale mama bez mojego tłumaczenia i tak niewiele rozumiała. Wyjaśniłam jej, że ta kobieta ma pretensję, a przecież musiałam chłopaka walnąć, bo zabierał mi osła. Mama nie miała mi tego specjalnie za złe, a Turczynka wygadała się, wyzłościła i poszła sobie. Ale z Turkami było gorzej. Sprawa, jak wszystko, co ważne w fabryce i na jej terenie, oparła się o Avni Beja. Ojciec chłopca doniósł mu, że uderzyłam jego syna. Wojna chrześcijańsko-muzułmańska wisiała na włosku! Na szczęście Avni Bej był światłym człowiekiem – zdawał sobie sprawę z różnic kulturowych między Europą a Turcją i nie zrobił dramatu z mojego zachowania. Zresztą lubił mnie. Żeby jednak zażegnać kryzys i uniknąć w przyszłości podobnych wydarzeń, zachowując twarz wobec współziomków, wymógł na moim ojcu, żeby odsprzedał osiołka<sup>85</sup>.

Dziś pani Wanda Dąbrowiecka jest osobą starszą, ma ponad 90 lat i boryka się z różnymi problemami zdrowotnymi. Przez całe życie zachowała w pamięci ciepłe wspomnienie Turcji, w której

---

85. Ibidem, s. 99–100.



jako ośmioletnia dziewczynka spędziła najpierw rok, potem całą wczesną młodość w latach 1940–1946. Była honorowym ambasadorem Turcji wśród Polaków, opowiadającym im o zupełnie innej Turcji niż ta, jaką oni widzieli, patrząc tylko z zewnątrz. Swoją miłość do Turcji i Turków, w szerszym znaczeniu „odruch zbliżania się do drugiego człowieka bez uprzedzeń”, wpoila także swoim dzieciom. Jeżeli jej książka *Tam, gdzie nigdy nie biją dzwony...*, która zawiera jedynie jej wspomnienia z lat spędzonych w Turcji, kiedyś się ukaże, na pewno wywrze na polskim czytelniku wrażenie – „efekt oksymoronu”. Czytelnik znajdzie w niej treści, które wydać się mogą bliskie każdemu człowiekowi, podczas gdy sam tytuł nieustannie będzie mu sugerował kulturowo-wyznaniową „inność”, „obcość”, cząstki rzeczywistości wspomnianej przez Dąbrowiecką. Pani Wanda opowiada o „innych”, nie wartościując, nie kategoryzując ich jako „gorszych” czy „lepszyc” – tak po prostu, jak widziała ich obiektywnie dziewczynka ośmioletnia, choć będąca całkiem świadomą swojej odrębności. Taka postawa być może wynika z faktu, że autorka jako dziecko przebywała w Turcji, albo po prostu ma taką cechę charakteru, którą z kolei zawdzięcza chyba obcowaniu z inną kulturą od najmłodszych lat. Nie oznacza to, że Gibałkowie wcale nie napotkali w Turcji nieprzyjemnych zdarzeń bądź ludzi, którzy Wandeczce – ale przede wszystkim jej mamie – wydali się dziwni. Oczywiście zdarzały się takie przypadki i Dąbrowiecka je ironizuje. Tyle, że w tym jest całkiem sprawiedliwa, bo nie stroni też od ironizowania sposobu myślenia czy („absurdalnych” według Wandeczki) zachowań niektórych Polaków, nawet własnej matki.

## Wanda Dąbrowiecka

*Tam, gdzie nigdy nie biją dzwony...* to tylko część wspomnień pani Dąbrowieckiej, liczących już przeszło 1000 stron wraz

z fotografiami, innymi materiałami archiwalnymi, które dyktuje swoim dzieciom (i ciągle aktualizuje), aby te historie nie odeszły w zapomnienie, nie zniknęły wraz z nią. Autor ma ogromny dług wdzięczności wobec pani Dąbrowieckiej, bo gdyby nie zechciała podzielić się z nim swoimi wspomnieniami i materiałami z rodzinnego archiwum, nie byłoby możliwe napisanie tej książki. Dlatego autor jako wyraz swojej wdzięczności zamyka tę książkę fragmentem autobiografii pani Wandy Dąbrowieckiej „Wandaćki”:

Urodziłam się w Warszawie, 5 lutego mroźnej zimy roku 1929 – zwanej zimą stulecia – ponieważ mrozy osiągały  $-40^{\circ}\text{C}$  (podczas gdy normalnie temperatury nie bywały w Polsce niższe niż  $-20^{\circ}\text{C}$ ). Moi rodzice i starsza siostra zjechali wtedy do stolicy z Białej Podlaskiej (gdzie startował polski przemysł lotniczy) – ponieważ w 1928 r. zakłady przeniesiono na warszawskie Pola Mokotowskie. Zamieszkali na ulicy Lewickiej 5 na Mokotowie, korzystając z zaproszenia wujostwa. Niedługo po moim urodzeniu rodzice znaleźli własne mieszkanie na ulicy Chocimskiej, na tyłach placu Unii Lubelskiej. Odkąd tam zamieszkaliśmy, często przyjeżdżała do nas Aniela (młodsza siostra mojej mamy, która wtedy jeszcze była panną) i zajmowała się nami. Nie miałam jeszcze ukończonych trzech lat, kiedy straciłam starszą siostrę Basię. Mama nie chcąc, żeby przebywała ciągle tylko w moim towarzystwie, zapisała ją do przedszkola, aby przed pójściem do szkoły mogła spędzać więcej czasu ze swoimi rówieśnikami. Pech chciał, że akurat panowała epidemia dyfterytu i siostra zaraziła się tą chorobą. Aby mnie ochronić, oddano ją do szpitala, gdzie nie badając jej przedtem, zaaplikowano jej zastrzyk, który wywołał wstrząs i natychmiast zmarła. To tragiczne wydarzenie naznaczyło całe moje dzieciństwo. Rodzice zataili przede mną fakt śmierci siostry, mówili mi, że ona wyjechała, spodziewając się, że z czasem o niej zapomnę. Jednak ja nie zapomniałam i ciągle wypytywałam się o nią. Wreszcie któreś nocy strasznie płakałam przez sen i mama obudziła mnie, chcąc wyciągnąć z koszmaru. Powiedziałam jej, że przyśniła mi się siostra i że przyszła się ze mną pożegnać. We śnie

powiedziała mi, że wyjechała daleko, daleko... i że już nigdy jej w życiu nie zobaczę. Od tej pory nigdy już o nią nie pytałam, za to ciągle płakałam i mama nie mogła tego znieść, sama przechodziła dramat. Zawiozła mnie do babci do Gocławka (miejscowości pod Warszawą). Nie mogła wpaść na lepszy pomysł – u babci nareszcie doszłam do siebie, ponieważ było tam dużo ludzi, którzy wszyscy otaczali mnie miłością. Mieszkało tam wśród lokatorów dużo dzieci (babcia miała dom czynszowy), z którymi mogłam się bawić. Przebywałam tam rok czasu. Rodzice odwiedzali mnie i zauważyli, że bardzo dobrze się czuję, a mama zinterpretowała to tak, że mając dzieci, trzeba mieć dom z ogródkiem, a nie mieszkać na czwartym piętrze w centrum miasta. Tak powstał zamiśl pobudowania własnego domu. W tym celu kupili w 1932 r. plac we Włochach pod Warszawą ze względu na bliskość zakładów lotniczych, które w międzyczasie przeniosły się z Pól Mokotowskich na Okęcie. Kiedy tylko parter był gotowy, w roku 1933 przenieśliśmy się do własnego domu. Mama zapisywała mnie do różnych przedszkoli, ale do żadnego nie chciałam chodzić. W końcu, w wieku sześciu lat, zapisała mnie do szkoły, oczywiście prywatnej (szkoła pani Chmielewskiej) usytuowanej w starych Włochach. Jak tylko nauczyłam się pisać, to napisałam list do mojej zmarłej siostry, który postanowiłam wysłać w koszyczku balonem do nieba. Jakimś niesamowitym zbiegiem okoliczności (mimo wojny, wielu podróży i przeprowadzek) nadal jestem w posiadaniu tego listu zapakowanego w małą oryginalną kopertę. List był zaadresowany na Danusię, mimo że siostra na imię miała Basia. Gdy miała pięć lat, stwierdziła jednak, że nie chce się nazywać Basia, tylko Danusia i ojciec i ja tak ją nazywaliśmy. Na grobie też ma napisane śp. Danusia. W 1935 r. ojciec zaczął przebąkiwać, że może z pracy wysłać go do Turcji i tak się stało. Piszę o tym w moim pamiętniku w rozdziale pt. „Kayseri”. W związku z tym wyjazdem nigdy nie chodziłam do drugiej klasy. Mama nauczyła mnie tylko tabliczki mnożenia. Do Polski wracaliśmy stamtąd okrężną drogą przez Egipt i Grecję. Gdy w 1937 r. wróciliśmy, a mama zapisała mnie do trzeciej klasy (do szkoły pani Statkowskiej w Alejach Jerozolimskich). Miałam trochę trudności z matematyką, ale reszta przedmiotów szła mi

dobrze. Mama musiała mnie codziennie wozić pociągiem z Włoch, no i chyba dlatego na następny rok szkolny (czwarta klasa) przepisała mnie do szkoły Szachtmajerowej na ulicy Białobrzeskiej na Ochocie, dokąd mogłam sama jeździć elektryczną kolejką EKD (elektryczna kolejka dojazdowa). Była ta żeńska szkoła prorządowa. Codziennie rano śpiewało się tam powstańczą pieśń legionistów (*Legiony to powstańcza nuta, legiony to straceńców los...*) Właśnie zdałam do piątej klasy i nie mogłam doczekać się września, kiedy się znajdę w tej piątej klasie, gdy 1 września wybuchła wojna. Opisuję to w pamiętniku w rozdziale pt. „17 dni wojny”. Pierwszy rok wojny spędziłam w Rumunii i znowu nie chodziłam do szkoły, gdyż ojciec, który chciał mnie zapisać do niemieckiej szkoły, spotkał się z odmową dyrektorki spowodowaną naszym polskim pochodzeniem. Po upadku Francji, która zdawała się być naszym bastionem w Europie, niemieckie nastroje w Rumunii tak się zmieniły, że ojciec musiał zrezygnować z pracy w rumuńskich zakładach lotniczych IAR. Wtedy nadeszła wiadomość z Turcji od pana Jerzego Wędrychowskiego, który poszukiwał mojego ojca, ponieważ organizował grupę Polaków związaną z lotnictwem, a rząd turecki postawił mu warunek, że zgodzi się zatrudnić taką grupę ludzi, jeśli będzie wśród nich mój ojciec – inżynier Wilhelm Gibałka. Mój ojciec znał osobiście prezydenta Ismeta (który gdy się poznawali, był prezesem Rady Ministrów, ale w międzyczasie został prezydentem Turcji). Oczywiście na to wezwanie od razu pojechaliśmy do Turcji i była to jesień 1940 r. Pobyt w Ankarze opisałam w rozdziale pt. „Pierwsze kroki w Ankarze”, a następnie cały pobyt opisałam w swoim pamiętniku. Pierwsze dwa lata chodziłam w Ankarze do francuskiej szkoły przy ambasadzie francuskiej, gdzie nauczyłam się języka. Potem rodzice umieścili mnie w internacie Notre Dame de Sion w Stambule (co też opisuję w swoich wspomnieniach). Mijały lata i wojna miała się wreszcie ku końcowi... Polska grupa stopniowo rozwiązywała się. Niektórzy szukali szczęścia dalej w świecie, a niektórzy powrócili do Polski, tak jak my. W Polsce rozpoczął się nowy rozdział mojego życia charakteryzujący się notorycznym niedostatkiem. Ojcu oferowano dobre posady, ale zawsze pod warunkiem wpisania się do partii komunistycznej,



Ilustr. 38. Wanda Dąbrowiecka wraz z rodziną.

czego stanowczo odmawiał, nie chciał mieć z komunizmem nic wspólnego (ponieważ w młodości właśnie w Rosji przeżył początki rewolucji i nie miał złudzeń co do natury tego ustroju). Ojciec zapisał mnie do gimnazjum we Włochach, sądząc po sobie, do klasy matematycznej. Ale ja źle się czułam i sama się przepisałam do innej szkoły do klasy o profilu humanistycznym i tam 1948 r. zrobiłam maturę. Zawsze chciałam się kształcić w kierunku artystycznym. Rodzice wybili mi z głowy ASP (Akademię Sztuk Pięknych), ale poszłam zdawać do Wyższej Szkoły Sztuk Plastycznych, jako bardziej związanej z życiem. Niestety nie przyjęto mnie i ten przykry fakt osłodziła mi tylko świadomość że wraz ze mną nie przyjęto również prawdziwych artystów, których prace mogłam sama ocenić na egzaminie wstępnym. W tym czasie moja mama urodziła młodszą ode mnie o osiemnaście lat siostrę Gabrielę. Gdy maleństwo się urodziło, to zawłaszczyło całą uwagę i miłość matki. Po maturze rok

siedziałam w domu i pomagałam mojej mamie przy dziecku. Potem szukałam pracy. Moją pierwszą pracą była centrala handlu zagranicznego Varimex, gdzie byłam tłumaczką języka francuskiego. Po nieudanych próbach studiów artystycznych zapisałam się na Studium Języków i Zagadnień Wschodnich przy Ministerstwie Spraw Zagranicznych. Zajęcia odbywały się po południu, ale po pierwszym roku zamknęto te studia, a tych, którzy się tam uczyli, przeniesiono na Uniwersytet Warszawski na Orientalistykę. Ja jednak nie chciałam porzucić pracy, bo chciałam być niezależna materialnie od rodziców i zrezygnowałam z tej możliwości. Gdy pracowałam w Varimexie, pojechałam do Łodzi, żeby próbować sił w łódzkiej szkole filmowej, gdzie spotkałam mojego przyszłego męża Zbigniewa Michała Dąbrowieckiego... Zaczęliśmy wspólne życie, które nie było łatwe. Mój mąż był byłym lwowskim kadetem. Podczas wojny przeniósł się wraz z rodzicami do Warszawy, skąd pierwszym transportem został razem z ojcem wywieziony do obozu koncentracyjnego w Oświęcimiu. W chwili aresztowania go i wywiezienia miał 18 lat i było to dla niego traumatyczne przeżycie, które pozostawiło ślady na całe życie. Wychodząc z obozu, ważył 45 kg przy wzroście 180 cm. Pierwszą naszą wspólną podróżą było odwiedzenie obozu. Mój mąż uważał, że było konieczne pokazanie mi miejsca, gdzie przebywał. Podświadomie dobrze zrobił, bo po obejrzeniu tego makabrycznego miejsca byłam dla niego bardziej wyrozumiała. Na początku naszego wspólnego życia powiedział mi kiedyś z pogardą w głosie, że ja w Oświęcimiu przeżyłabym jeden dzień. Nawet gdyby mnie nie skrzywdzono, to nie mogłabym patrzeć na cierpienia innych. Tego samego dnia wieczorem rzuciłabym się na druty (cały obóz otoczony był drutami pod napięciem elektrycznym). Spustoszenia w jego psychice z czasem stawały się mniejsze, szczególnie dzięki dzieciom, które bardzo kochał. Pod koniec swojego życia wyznał mi, że tylko przy mnie czuje się człowiekiem. Dobre strony jego charakteru wychodziły na jaw z czasem. Pracował jako fotograf, nauczyciel fotografii i przewodnik wycieczek. Był człowiekiem niezwykle aktywnym. Niestety nie dbał o zdrowie, nadwątlone już w obozie, i zmarł 16 X 1997 r. w wieku 77 lat. Wracając do mojego

Ilustr. 39. Aniela z Gibalkównami na ul. Kredytowej.



życiorysu – w 1951 r. urodziła się moja pierwsza córka Brygida, dla której, żeby ją odchowić, przestałam pracować w Varimexie. Następnie w 1953 r. urodził się mój syn Piotr i dopiero po odchowaniu go do trzech lat podjęłam pracę w Ciech-u (Centrala Chemiczna Handlu Zagranicznego). Potem na parę miesięcy pracowałam jako zastępstwo w ambasadzie tureckiej, ale w 1959 r. musiałam z tej pracy zrezygnować ze względu na trzecią ciążę. Urodziłam córkę Marię Dorotę. Następnie pracowałam przez pięć lat w ambasadzie Zjednoczonej Republiki Arabskiej (Egipt i Syria). Była to dla mnie sytuacja opatrnościowa, bo miałam już trójkę dzieci, a dobre warunki pracy pozwalały mi odpocząć po ciężkich zadaniach domowych. W 1963 roku urodziłam najmłodszą, czwartą – Agnieszkę. Biuro handlowe ambasady zostało zamknięte, więc zostałam zwolniona i chętnie



Ilustr. 40. Ostatnie wakacje. Basia (Danusia) i Wanda.

pozostałam w domu. Niestety kiedy po śmierci obydwójga moich rodziców przyjechała do mnie moja osiemnastoletnia siostra, zostałam zmuszona szukać pracy i szybko znalazłam ją w Polcopie (Polska Chłopska Spółdzielnia Handlu Zagranicznego), skąd zostałam pierwszy raz wysłana służbowo do Francji. Następnie pracowałam w Polskiej Agencji Prasowej PAP, skąd odeszłam na emeryturę w roku 1989. Pracowałam jeszcze na pół etatu, gdy najmłodsza córka studiowała w innym mieście i trzeba było łożyć na jej utrzymanie. Kiedy byłam już wolniejsza od pracy, zaczęłam spisywać moje wspomnienia i powstała z tego książka zatytułowana *Tam, gdzie nigdy nie biją dzwony...*, w której opisuję moje dzieciństwo oraz pobyt w Turcji. W polskiej codzienności i krajobrazie bicie dzwonów jest tak charakterystyczne, jak w Turcji nawoływanie muezinów na minaretach.



### III. Summary

#### **Bilateral Cooperation between Turkey and Poland in the Field of Military Aviation: Turkish Aeronautical Association (THK) Aircraft Factory 1941–46 and Kayseri Aircraft Factory 1936–37**

I am grateful to Mrs. Wanda Dąbrowiecka, “Wandaćka”, for sharing her family archives and memories with me, without which this monograph could not have been written.

In the years 1935–39, Polish State Aviation Works PZL’s P-24 was ranked among the best fighter aircraft in the world by aviation experts. In 1936, the Turkish Aircraft Society purchased the licensed production rights of the P-24 and ordered 40 aircraft (14 P-24A and 26 P-24C) in two variants with different machine guns. A group of Polish instructors managed by m. sc. Wilhelm Gibałka initiated the licensed production of the P-24 at the Aircraft Factory in Kayseri. “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 copies of the P-24A, P-24C and P-24G versions were built in Kayseri.”<sup>1</sup>

---

1. “PZL P-24, 1933 (“Jastreb”),” last access 3.03.2022.

This first partnership, which yielded successful results for both parties, would open the door to a new cooperation between them during the WW2. While the WW2 was ongoing with all its violence, neutral Turkey was facing challenges in importing goods from abroad which would improve the aviation sector that needed more attention under the war conditions. Even though Turkey had approached England, requesting the purchase of trainer aircraft, the demand was not satisfied as the British aviation industry at that time was heavily focused on the ongoing war. Instead, England offered Turkey an alternative solution: the license of British Miles M.14A aircraft would be given to Turkey and the production of this aircraft would be carried out by Polish aviators – those who had to escape from their homeland invaded by Nazi Germany and Soviet Union, scattering mainly to the UK and France. “Turkey’s proposal was transferred to Polish Government in England in order to be put in force.” This development enabled a visionary and ambitious engineer to finally follow his much-anticipated plan that he was trying to realize for a long time. The offer which was presented by him proposed the organization of a factory, which would produce Miles M.14A aircraft in Turkey by Poland that is actually under attack and belligerent.”<sup>2</sup>

The Pioneer behind this idea was Jerzy Wędrychowski, one of the three co-founders of the Experimental Aviation Workshop producing RWD aircraft before the war. He was trying to bring together the largest possible group of Polish aviators, who would regenerate the Polish aviation industry after the war that – as he predicted – would end sooner and later with the defeat of Nazis, and to find a safe place for them, where they could work together under a single roof during the war years. “In 1940, he had tried to accomplish this goal also in Romania and Yugoslavia. The area of his activity – Southeastern Europe – stemmed from the current direction of Polish exports of aircraft; [...] However, Wędrychowski

---

2. Duleba (I), op. cit., 19.

did not considered Romania as certain, and it would appear that he was right: Germans' pressure there was really powerful, Romanians went to war on Axis Countries' sides in 1941 after two years of formal impartiality. Yugoslavia was too close to front line to deploy a 'Polish aviation industry in exile' there.<sup>3</sup>

In 1940, he had tried to accomplish this goal also in Romania and Yugoslavia. The area of his activity – Southeastern Europe – stemmed from the current direction of Polish exports of aircraft; [...] However, Wedrychowski did not considered Romania as certain and he would prove his case; Germans' pressure there was really powerful, Romanians went to war on Axis Countries' sides in 1941 after two years of formal impartiality. Yugoslavia was too close to front line to deploy a 'Polish aviation industry in exile' there.<sup>4</sup>

But now, in 1941, he found a suitable working environment for a large group of Polish engineers and technicians.

Engineer Wedrychowski and THK President Şükrü Koçak set the following targets:

An aircraft factory would be organized called Turkish Aeronautical Association Aircraft Factory by Polish experts. Production capacity would be 120 trainer aircraft annually and sufficient number of aircraft engines. The general maintenance of aircraft, sailplanes and engines used in the institutions' schools would be carried out here. A study office would be designed in the factory for light-weight airplanes and sailplanes. Engineer Jerzy Wedrychowski became factory manager, deputy manager was certificated Turkish engineer Selahattin Beler, executive manager – engineer Zbigniew Arnd, and general secretary – Jerzy Osinski.<sup>5</sup>

---

3. Ibid.

4. Glass, op. cit., 1–2.

5. Duleba (I), op. cit., 19–20.

After setting the targets, Polish engineers and technicians who arrived in Turkey after an adventurous journey under war conditions were employed in the factory. *Nota bene*: Turkish citizenship was given to those who came from German Vichy, allowing them to travel with no hassle. “Totally 35 Poles passed from the factory, but not more than 29 worked all together. 21 of them worked in the whole of the busy operating cycle between May 1941 and June 1946.”<sup>6</sup>

In 1941, both the organization of the factory and the production under the authority of Polish engineers were launched. Professor Duleba, the author of three articles presenting in detail factory activity within those years, who came from London with the second Polish group and worked in Turkey during the whole busy working period writes that the main target of the product, the first Mile Magister aircraft, had been completed in 1942.

However, in order to fly the first serial productions, they needed to wait for the year 1944. In the first three months of 1945, 30 examples were produced, the foreseen production pace was reached in the 4th three-months period and 30 examples were built.<sup>7</sup>

Moreover, besides ordinary maintenance and repair activities, Russian training gliders (Us-4, Ps-2 and Sz-5) and native versions of German Habicht glider (in accordance with the order stated above THK-4, THK-7, THK-6 and THK-8) were also constructed. The factory was also making its own designs:

The THK-1 transport glider – its design began in 1941, and only one example was built in 1943.

The THK-2 acrobatic aircraft – the prototype designed in 1943–44, but its mass production could not be started since the army did not make any orders.

---

6. *Ibid.*, 20.

7. *Ibid.*

The THK-5 air ambulance and airliner – designed in 1944–1945 (one example of its derivation THK-5A was exported to Denmark).

The THK-10 passenger aircraft – a derivation of the THK-5.

The THK-11 touristic aircraft – its design began in 1945, and construction was finished in 1947 by Turkish workers.

Polish employees who knew they would leave Turkey after the war, wanted to hand over the factory into safe hands. That was considered important to them since they had put a lot of effort into its establishment and development. The same sentiments were also shared by the Turks, who were planning on starting an independent aviation industry. As a result, again under the leadership of Polish engineers, an aeronautical engineering department was founded in Istanbul Technical University:

[...] in autumn 1941, an aircraft construction expertise was activated. Engineer St. Rogalski and Engineer J. Teisseyre, who were going to Istanbul from Ankara for a few days, were giving design and aircraft construction lessons and Engineer J. Belkowski was giving aircraft engines theory and construction lessons in French. Aviation designs reliability lecture notes were written by engineer F. Janik and engineer L. Duleba in French. These notes were translated into Turkish and the lectures were given by a teacher of the technical university according to these notes. Polish engineers who were the author of lecture notes were assisting in the exams. A young Turk graduate engineer of this aircraft factory underwent training firstly in the design office of Turkish Aeronautical Association for a short time, immediately afterwards they were sent to KA United States Boeing Aircraft Factory for the training in 1945. They returned to work in THK Aircraft factory one year later.”<sup>8</sup>

---

8. Duleba, 1981 (3), 21.

These young engineers, first graduates of the aeronautical engineering department, after the returning from the U.S. started to criticize their Polish professors for being extravagant and not implementing projects that fit the country's needs. Ahmet Emin Yalman, the editor-in-chief of "Vatan" newspaper, joined the choir of critics and started a campaign against the Poles. The effect of this campaign was the termination of employment contracts with some Polish employees by Şükrü Koçak, who – shortly afterwards – would be appointed Minister of Transport. In June 1946, a large Polish group left Turkey. Only a few Poles (J. Wędrychowski and S. Rogalski were among them) remained in the factory. They would stay until 1948 and gradually hand over the factory to Turkish engineers. In 1949, Wędrychowski and Rogalski settled in USA and continued their careers there. Leszek Dulęba and Jerzy Teisseyre – one of the most outstanding Polish designers – returned to Poland and worked in aviation industry institutions and technical universities.

## **Osman Fırat Baş**

Born 1969. Graduated from Polish Language and Culture at Ankara University, In the years 1998–2017 he worked at the Polish Embassy in Ankara as a translator. Since 2017, he has lectured at the Institute of Slavic Philology at the Adam Mickiewicz University in Poznań. In 2006 he was honoured with congratulatory letter from the Ministry of Foreign Affairs of Republic of Poland for his translation achievements. He is a laureate of the Honorary Award of the Polish Culture Foundation for promoting Polish books in the world (2014), he was also honoured with the „Merited for Polish Culture” badge (2015), Award for Ryszard Kapuściński’s Translators for a translation into a new language (2016) and Literary award of the ZAiKS Author Association for translators of the Polish literature abroad (2019). He translated works of among others Witold Gombrowicz, Dorota Masłowska, Czesław Miłosz, Zofia Nałkowska.





## Bibliografia

- Altuncuoğlu Neslihan, Özhan Ö. Hatice, Hodancı Yağmur i Erdoğan Abdullah, *Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketinden (TOMTAŞ) 2'inci Hava Bakım Fabrika Müdürlüğüne Uzanan Yolda Kayseri Uçak Fabrikaları*. Kayseri: Kayseri Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları, 2021.
- Dąbrowiecka W., *Tam, gdzie nigdy nie biją dzwony...* Niepublikowane wspomnienia.
- De Havilland DH-98 «Mosquito», 1940, dokument elektroniczny: <http://www.samolotypolskie.pl/samoloty/790/126/De-Havilland-DH-98-Mosquito>, dostęp 15.04.2022.
- Demirer M.A., Glass A., Baş O.F., *II. Dünya Savaşı'nda Ankara'da Polonyalı Havacılar – Polish Aviators in Ankara During WW2*. Ankara: Polonya Cumhuriyeti Ankara Büyükelçliği, 2015.
- Deniz T., *Türk Uçak Üretimi*. İstanbul: Kendi Yayını, Erdem Matbaa, 2004.
- Dulęba L., *Lotnicza działalność techniczna Polaków w Turcji podczas II wojny światowej. Cz. I*, „TliA” 1981, nr 7, s. 19–23.
- Dulęba L., *Lotnicza działalność techniczna Polaków w Turcji podczas II wojny światowej. Cz. II. Konstrukcje własne*, „TliA” 1981, nr 8, s. 13–15.
- Dulęba L., *Lotnicza działalność techniczna Polaków w Turcji podczas II wojny światowej. Cz. III. Konstrukcje własne*, „TliA” 1981, nr 9, s. 20–22.
- Dulęba Leszek, dokument elektroniczny: <http://www.samolotypolskie.pl/samoloty/900/126/Duleba-Leszek>, dostęp 22.02.2022
- Gaste Arşivi, [www.gastearsiivi.com](http://www.gastearsiivi.com).
- Genç Ö., “Türk Hava Kurumu (THK) Etimesgut Uçak Fabrikası”. Yayınlanmamış Yüksek Lisan Tezi, Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü, 2018.

- Gibałka W., *Turecka Kariera Myśliwca PZL P-24 (1)*, „Skrzydłata Polska” 1960, nr 4 (446), s. 15.
- Gibałka W., *Turecka Kariera Myśliwca PZL P-24 (2)*, „Skrzydłata Polska” 1960, nr 5 (447), s. 11.
- Gibałka W., *Turecka Kariera Myśliwca PZL P-24 (3)*, „Skrzydłata Polska” 1960, nr 6 (448), s. 11, 15.
- Gibałka W., *Turecka Kariera Myśliwca PZL P-24 (4)*, „Skrzydłata Polska” 1960, nr 7 (449), s. 11.
- Gibałka W., *Turecka Kariera Myśliwca PZL P-24 (5)*, „Skrzydłata Polska” 1960, nr 8 (450), s. 14–15, 19.
- Gibałka W., *Turecka Kariera Myśliwca PZL P-24 (6)*, „Skrzydłata Polska” 1960, nr 9 (451), s. 11.
- „Gl. Kâzım Özalp’ın tetkikleri”, *Ulus*, 21 czerwca 1937.
- Glass A., „Polskie konstrukcje THK w Turcji”, *Polska Technika Lotnicza (Materialy Historyczne)* 44 (7/2008): 1–12.
- Herman P.K., *Polski Przemysł Lotniczy – Część 11*, dokument elektroniczny: [https://www.polot.net/pl/polski\\_przemysl\\_lotniczy\\_czesc\\_11](https://www.polot.net/pl/polski_przemysl_lotniczy_czesc_11), dostęp 26.04.2022.
- Historia. Korzenie Zakładu*, Wydział Mechaniczny Energetyki i Lotnictwa PW, dokument elektroniczny: <https://www.meil.pw.edu.pl/zsis/ZSiS/O-zakladzie/Historia>, dostęp 24.04.2022.
- „İkinci Mensucat Fabrikamız dün Başvekilin eliyle açıldı”, *Kurun*, 05 kwietnia 1937.
- İnce E., *Kentin Direnişi: Park Otelin 17 Katı Yıkıldı*, 29 grudnia 2014, dokument elektroniczny: <https://m.bianet.org/bianet/kent/161151-kentin-direnisi-park-otel-in-17-kati-yikildi>, dostęp 25.03.2022.
- „İnönü, bu sabah saat üçte Ankara’ya döndüler”, *Anadolu*, 23 czerwca 1937.
- İrfan Tansel, dokument elektroniczny: [https://tr.wikipedia.org/wiki/İrfan\\_Tansel](https://tr.wikipedia.org/wiki/İrfan_Tansel), dostęp 26.01.2022,
- Miles M.14 „Magister”*, 1936, dokument elektroniczny: <http://www.samolotypolskie.pl/samoloty/1875/126/Miles-M-14-Magister>, dostęp 21.02.2022.
- Mazur W., *Eksport polskiego sprzętu wojennego na Bałkany w latach 1926–1939. Turcja*, Biuletyn DWS.org.pl 2008, nr 1, s. 20–25.

- Niedziński B., *Kampania 1939. Brytyjski historyk przypomina o niespełnionych obietnicach pomocy dla Polski w 1939 roku*, dokument elektroniczny: <https://dzieje.pl/wiadomosci/brytyjski-historyk-przypomina-o-niespełnionych-obietnicach-pomocy-dla-polski-w-1939-roku>, dostęp 19.02.2022.
- Okan, K. *Babam Tayyare Çavuşu Hasan Okan'ın Anıları: Kartal Müfrezesi*. „Anıtkabir Dergisi” 2015, nr 59, s. 19–23.
- Polonya tayyareleri, Almanya için ciddi bir tehlike olacaktır*, Anadolu, 8 sierpnia 1939.
- Puławski Zygmunt Rafał*, dokument elektroniczny: <http://www.samolotytypolskie.pl/samoloty/2214/126/Pulawski-Zygmunt-Rafal2>, dostęp 13.03.2022.
- PZL P-24A/C/G*, dokument elektroniczny: <http://www.tayyareci.com/digerucaklar/turkiye/1923ve50/pzl24.asp>, dostęp 25.03.2022.
- PZL P-24, 1933 („Jastreb”)*, dokument elektroniczny: <http://www.samolotytypolskie.pl/samoloty/2401/126/PZL-P-242>, dostęp 13.03.2022.
- Sarısrı, S. *Atatürk Dönemi Milli Hava Harp Sanayi İçinde Kayseri Tayyare Fabrikasının Yeri*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1998.
- Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA) [Archiwum Państwowe. Zbiór „Republika”], 30-10-61/409-15.
- Shaw, Stanford J. Shaw, Ezel Kural. *Historia Imperium Osmańskiego i Republiki Tureckiej*, tom 2: 1808–1975, Wydawnictwo Akademickie Dialog, Warszawa 2012.
- Şarklı, A. *Havacılık bahisleri: İngiltere'nin istilâsı*, *Haber*, 27 maja 1941.
- TBMM Tutanak Dergisi* [Periodyk Wielkiego Zgromadzenia Narodowego Turcji], tom: 9, kadencja: 9, sesja: 1, posiedzenie: 97, 2 lipca 1951.
- THK Türk Hava Kurumu Ucak Fabrikasi MKEK*, dokument elektroniczny: <http://www.samolotytypolskie.pl/samoloty/2982/126/THK2>, dostęp 8.03.2022.
- Vakit*, 20 listopada 1941.
- Vatan*, Sayı: 598, 6 czerwca 1942.



INSTYTUT IM. GEN.  
WŁADYSŁAWA ANDERSA



**Osman Firat Baş** – ur. w 1969 r. tłumacz i historyk literatury. Absolwent Polonistyki Uniwersytetu Ankarskiego. W latach 1998–2017 pracował w Ambasadzie RP w Ankarze jako tłumacz. Od 2017 r. wykłada w Instytucie Filologii Słowiańskiej Uniwersytetu Adama Mickiewicza w Poznaniu. Jest autorem publikacji z zakresu polskiej historii i literatury, m.in. studiów o Witoldzie Gombrowiczu i Wisławie Szymborskiej.

Przełożył na turecki *Ferdynand* Witolda Gombrowicza, opowiadania Stefana Grabińskiego, *Medaliony* Zofii Nałkowskiej, *Zniewolony umysł* Czesława Miłosza, dramaty Doroty Masłowskiej i *Podróże z Herodem* Ryszarda Kapuścińskiego. W 2006 r. został uhonorowany listem gratulacyjnym MSZ RP za dorobek translatorski. Laureat Nagrody Honorowej Fundacji Kultury Polskiej za promocję polskiej książki w świecie (2014). Laureat Odznaki „Zasłużony dla Kultury Polskiej” (2015). Laureat Nagrody Translatorskiej dla Tłumaczy Ryszarda Kapuścińskiego za przeład na nowy język (2016) i nagrody literackiej ZAiKS-u dla tłumaczy (2019).



*werset*®