

Türkiye Cumhuriyeti'nin İlk Uçak Mühendisi: "Selâhattin ALAN"

Ömer Faruk TAYFUR

Uçak Mühendisi

(İstanbul Teknik Üniversitesi - CAN'CA Başarı Bursiyeri #11)

omerfaruktayfur1@gmail.com

Başlangıcı 2014 yılına dayanan CAN'CA Başarı Bursu programı, programın kurucusu uçak mühendisi Can EREL'in ve program destekçilerinin katkılarıyla, İTÜ Rektörlüğü, İTÜ Uçak ve Uzay Bilimleri (UUBF) Fakültesi Dekanlığınca başarıları belirlenerek seçilen İTÜ Uçak Mühendisliği öğrencilerine entelektüel, maddi ve manevi destek sağlamak amacıyla gerçekleştirilen bir programdır.



Aşağıdaki makalenin temeli olan araştırma ve yayın, CAN'CA Başarı Bursu Programının projelerinden biridir. Can EREL, Programın 11'inci öğrencisi olarak seçilen Ömer Faruk TAYFUR'un bursunu Selâhattin Alan adına ithaf etmiş ve bursiyerden beklentisinin lisans eğitiminde disiplinli çalışma ve akademik başarılarının yanı sıra Selâhattin Alan hakkında araştırma yaparak bir makale yazması olduğunu belirtmiştir.

Hazırladığım Makale, İstanbul Teknik Üniversitesi Uçak Mühendisliği öğrenimimden 28 Temmuz 2022 günü bölüm ve fakülte ikincisi olarak derece ile mezun olduğum gün yayınlanmak üzere Can EREL'e sunulmuştur.

"Selâhattin Alan"

Giriş

Uçmak, insanoğlunun tarih boyunca en çok ilgisini çeken ve en özendiği eylem olmuştur. Kuşlardan esinlenerek bu eylemi gerçekleştirmek, daha yükseğe ve daha uzun süre uçmak ise insanlığın bu eylemi tanıdıktan sonra en önemli hayallerindendir. Uçma arzusu, İKAROS mitine uzanmaktadır. Mitler bir yana uçma ile ilgili gelişmelerin medeniyetin beşiği Anadolu'da başladığını görmekteyiz. 17. Yüzyılda yaşamış olan Hazerfen Ahmet Çelebi, ilk kez uçmayı deneyenlerden ve uçtuğu iddia edilen insan olarak tarih sahnesinde yerini almıştır. İnsanoğlunun bu tutkusu ise zamanla büyüyerek 18. ve 19. yüzyıllara gelindiğinde motorlu uçakların tasarlanmasıyla çok farklı bir boyuta taşınmıştır. Bu gelişmeler savaş ve savunma stratejileri başta olmak üzere ulaşım, lojistik gibi birçok alanda havacılığı ön plana çıkartmıştır. Osmanlı Devleti'nde ilk havacılık gelişmeleri, Osmanlı Ordusunu temsilen Picardie Manevralarına (Les manœuvres de Picardie, 12-18.09.1910) katılan ekipte görev yapan Gazi Mustafa Kemal ve arkadaşlarının girişimleri ile başlamış ancak yıkılma döneminde olan bir imparatorlukta gelişmeler yeterince takip edilememiştir.

Türk tarihinde havacılık alanındaki en önemli gelişmeler ve atılımlar; Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasıyla birlikte Mustafa Kemal Atatürk ile başlamıştır. Atatürk'ün "**İstikbal Göklerde!**" idealiyle birlikte tüm imkanlar ve yöntemler yürürlüğe konmuştur. Bu hedef doğrultusunda ülkemizde havacılığın temelleri atılmaya başlanmıştır.

Bu dönemlerde; ülkemizin savunma sanayiinde, havacılık ve mühendislik alanlarında yapmış olduğu çalışmalar, eğitim başarıları ve kariyeri ile havacılık tarihimizin öncülerinden, Türkiye'nin ilk uçak mühendisi Selâhattin Alan, hayatı ve çalışmaları bu makalenin inceleme konusudur. Selâhattin Alan'ın eğitim hayatından başlayıp ülkemizin havacılık alanındaki eksikliğini kapatmak üzere 1920'li yıllarda girilen seferberlik kapsamında yurt dışında aldığı eğitimler ile birlikte uçak sanayimizde gerçekleştirdiği çalışmalar ve ülkemizde havacılığın aldığı yol bu makalenin kısaca içeriğini oluşturacaktır.

Havacılık tarihimizde adı ve faaliyetleri pek yer bulamamış olsa da kendisi, ülkemizin kuruluşuyla birlikte havacılığın gelişiminde en önemli katkı sahibi, öncü kişilerdendir. Birçok yayında kendisi, "Selâhattin Reşit Alan" olarak anılmaktadır. Fakat, "Reşit" isminin Selâhattin Alan'ın babasının adı olduğu ve Soyadı Kanunundan önceki usul gereği bir kişinin isminin kayıtlarda, baba adı ile ilgilendirilmesi, günümüzde Selâhattin Alan'ın yanlış bir isimle anılmasına sebep oluyor. Bu makalede, Sayın Can EREL'in uyarısı ile, kendisinin "Selâhattin Reşit Alan" yerine "Selâhattin Alan" olarak anılmasına dikkat edilmiştir.

Makalenin ilk bölümünde Selâhattin Alan'ın çocukluk ve eğitim hayatı, ikinci bölümünde Türkiye'ye dönüşü ve Eskişehir yaşamı, diğer bölümlerinde ise İstanbul'daki hayatı, projeleri ve vefatından bahsedilmiştir.

Alan'ın Çocukluk ve Eğitim Hayatı

Selâhattin Alan, 1901 yılında Makedonya'nın Pirlape şehrinde dünyaya gelmiştir. Selâhattin Efendi'nin doğumunda Osmanlı Devleti'ne bağlı olan bu şehir, 14. yüzyılda (1385-1395) civarındaki yerleşim yerleri ile birlikte Osmanlı İmparatorluğu egemenliği altına girmiştir. 20. yüzyılın başlarına (1912-1913) kadar da Osmanlı Devleti idaresinde kalmıştır.

Selâhattin Efendi'nin babası Reşit Paşa, Rumeli'de kumandanlıklarda, mutasarrıflıklarda görev alan bir askerdir ve henüz Selâhattin Efendi çocukken vefat etmiştir. Annesi Emine Reşit Hanım ise oğlu uzun yıllar boyunca yaptığı tahsilleri sonunda döneceği sene içinde onu göremeden ebediyete göçmüştür. Selâhattin Efendi, yedi yaşlarında yerleşik bir Fransız Mektebi'nde eğitimine başlamıştır. Eğitimine başlamasıyla birlikte üç ay içerisinde etrafındakileri hayrete düşürecek derecede Fransızca konuşabilir hale gelmiş ve eğitimi boyunca yüksek bir potansiyel göstermiştir. İlerleyen dönemlerde bir ara Kadıköy Lisesi'nde eğitim almış ve bu mektebin o zamanki müdürü Mehmet Emin, Selâhattin Efendi hakkında "Aman buna dikkat ediniz, harikulade bir çocuktur." söyleminde bulunmuştur. Ortaokul eğitimi için henüz on üç, on dört yaşlarında Almanya'ya gönderilmiştir.

Mustafa Kemal Atatürk ile Türk tarihinin en büyük havacılık gelişmeleri, Selâhattin Bey henüz küçük yaşlardayken başlamıştır. Bu dönemlerde tanık olduğu ülkemizin istiklal mücadelesi Selâhattin Efendi'nin milli duygularının büyümesine vesile olmuştur. "İstikbal Göklerde!" idealiyle ülkemizde

havacılık sektöründeki kalkınmayı başlatan Atatürk, yine bu idealle hedefe ulaşabilmek için birçok planı faaliyete geçirmiştir.

Bu doğrultuda en önemli adımlardan birisi, Türk Tayyare Cemiyeti ve faaliyetleridir. Atatürk'ün işaretiyle kurulan bugünkü adıyla Türk Hava Kurumu olan Türk Tayyare Cemiyeti, Türkiye'de havacılık sanayisini kurmak; askeri, sivil, sportif ve turistik havacılığın gelişmesini sağlamak için kurulmuş bir kurumdur.



Şekil 1. Türk Tayyare Cemiyeti

Atatürk, bu süreçte havacılığın temellerini atmak üzere Bolu Milletvekili Cevat Abbas Bey'e; "Havacılık askeri bakımdan olağanüstü önemli, Avrupa, Amerika havacılığı ayrıca bir spor konusu olarak görmeye başladı, iyi düşünün. Biz de geç kalmayalım, bilgili, yürekli, kanatlı bir gençlik yetiştirelim. Hayalini geniş tut. Uçak yapmayı bile düşün. Cemiyeti kur ve bana çalışmaya başladığınızı bildir." sözüyle bu sektörün önemini ve kendi ufkunu gözler önüne sermiştir.

Ayrıca Atatürk, 1925 yılında Türk Tayyare Cemiyeti'nin açılış konuşmasındaki şu sözleri ile havacılığa olan idealini ve genç cumhuriyetimizin fertlerine önemli bir yol göstericilik ortaya koymuştur;

"İstikbal Göklerde, çünkü göklerini koruyamayan milletler yarınlardan asla emin olamazlar. Her işte olduğu gibi havacılıkta da en yüksek seviyede, göklerde bizi bekleyen yerini az zamanda dolduracaksınız. Ey Türk Genci! Kısa zamanda gökte seni bekleyen yerini alacaksınız. Yoksa o yeri başkaları istila eder ve işte o zaman bu ülke ve ulus elden gider."

İlerleyen gelişmeler ile birlikte Türk Tayyare Cemiyeti'nin ikinci başkanlık görevini yapan Fuat Bey, Atatürk dönemindeki kongrelerde gerçekleştirdiği konuşmalarında "pilot yetiştirmek için sivil bir okul açmak, bu yolla aerodinamik ve malzemeye ait muayeneleri yapabilecek, motorların arızalarından anlayacak, gerekirse planlarını hazırlayabilecek mühendisleri yetiştirmek, uçak yapımı için özel laboratuvar yapmak, askeri ve milli bir gözlem teşkilatı kurmak, halka gerekli şekilde havacılığı öğretmek ve tanıtmak maksadıyla gerekli yayın teşkilatını kurmak, Türk Hava Yollarını kurmak ve Hava Spor Kulüplerini açmak" gibi hususları ön plana çıkarmıştır.

Bu gelişmeler ile birlikte, Türk Tayyare Cemiyeti tarafından Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk uçak mühendisi olarak yetiştirilmek üzere yurt dışına havacılık eğitimi almak üzere potansiyeli yüksek gençler gönderilmesi kararı alınır. Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşundan hemen sonra, milli kalkınma unsurları arasında ülkemizin havacılık alanındaki nitelikli mühendis, pilot ihtiyacının giderilme hususunda başlatılan bu seferberlik; maddi yükü ve idaresi Türk Tayyare Cemiyeti sorumluluğunda, eğitim yönetimi ise "Maarif Vekaleti" tarafından yürütülmüştür.

"Türk Tayyare Cemiyeti tarafından Tayyare Mühendisliği Tahsili için Avrupa'ya Gönderilecek Talebelere Mahsus Talimatname" adı altında 1926 yılında hazırlanan talimatname ile birlikte; dönemin hava teşkilatı olan "Kuva-yı Havaiye Müfettiş-i Umumisi" ihtiyaçları doğrultusunda nitelikli Uçak Mühendisleri olarak yetişmek üzere yurt dışına gönderilecek öğrencilerin seçilmesi, takip edilmesi ve eğitimlerinin tamamlanması hususları bunların sonrasında ise zorunlu hizmetlerine yönelik hususlar belirtilmiştir. Bu talimatname ile birlikte Yüksekokul statüsünü belirten Âli fen tahsili almış ve Fransızcası iyi derecede olan kişiler Fransa'ya havacılık eğitimi almak üzere gönderilmiştir.

Selâhattin Efendi ise o dönemde Mühendis Mekteb-i Âlîsi öğrencisi, Fransızcası kuvvetli bir genç olarak Fransa'ya gönderilmek üzere ilk grupta seçilerek yer almıştır. Bu eğitime katılmaya hak kazanan, genç cumhuriyetimizin havacılık alanında öncülük yapma potansiyeline sahip Selâhattin

Efendi ve arkadaşlarından oluşan 5 kişilik grup, 1926 yılında Fransa'da bulunan École Supérieure D'Aéronautique Havacılık okulunda eğitimine başlamıştır ve burada kapsamlı bir tayyare mühendisliği ve pilotaj eğitimi almıştır.

Selâhattin Alan, 1928 yılında Fransa'da eğitim aldığı havacılık okulunu bitirdikten sonra 3 yıl boyunca Societe Hanriot şirketinde staj yapmış ve Aéroplanes Morane-Saulnier (Société Anonyme de Constructions Aéronautiques) şirketinde pilotaj kursu almıştır.



Şekil 2. Selâhattin Alan, Uçuş Öncesinde

Alan'ın Türkiye'ye Dönüşü ve Eskişehir Yaşamı

Selâhattin Alan'ın çocukluk hayatından itibaren gösterdiği üstün potansiyel ve zekâsı; onu, yeni kurulan cumhuriyetin kurucusu Atatürk önderliğinde yeni kurulan havacılık sanayisindeki öncülerini olacak yoldaki ilk adımlarından olan Fransa yolculuğu kapısını açmıştır. Çok zor şartlar altında, önceki eğitim hayatında olduğu gibi Fransa'da da üstün başarı gösterdiği eğitimlerini 1931 yılında tamamlayan Selâhattin Efendi, aynı yılda askeri bröveli pilot olarak ilk yurda dönen tayyare mühendisimiz olmuştur.

Bu eğitimler süresinde bu tayyare mühendisi yetiştirme programının sorumluluğu Türk Tayyare Cemiyetinden alınarak Milliye Vekaletine devredilmiştir. Bu nedenle, Selâhattin Efendi, Türkiye'ye döndükten sonra ilk mecburî hizmet yeri olan Kuva-yı Havaiye Müfettiş-i Umumisi'ne bağlı olan Eskişehir Tayyare Tamirhanesinde, 3 yıl boyunca Tayyare Mühendisi ve test pilotu sıfatlarıyla bulunmuştur.

Selâhattin Alan, Türkiye'ye dönüşünün ardından Türk havacılık sanayisindeki ilk yıllarında, Eskişehir Tayyare Tamirhanesindeki görevi sırasında, 1932 yılında dönemin Türkiye Güzellik Kraliçesi olarak seçilen Naşide Saffet (Esen) Alan ile evlenmiştir.



Şekil 3. Selâhattin Efendi'nin Eşi; Naşide Saffet Alan

İstanbul Kız Öğretmen Lisesi mezunu olan Naşide Hanım, Büyükdere İlkokulunda öğretmenlik yaparken katıldığı 1931 Türkiye Güzellik yarışmasında birinci seçilmiştir. Bu gelişmenin ardından aynı yıl Naşide Hanım, Avrupa Güzellik yarışmasına katılmak üzere, Fransa'nın başkenti Paris'e gönderilmiştir.

Selâhattin Bey'in eniştesi İbrahim Alâettin Gövsa, Selâhattin Bey ile Naşide Hanım'ın nişanlanması sırasındaki bir anısını, "Acılar: Nazım, Nesir" adlı eserinde şu şekilde belirtmiştir;

"Onu, Naşide Alan ile nişanlarken ve nişan yüzüklerini takarken; "Salâh'ın her şey olabileceğini tahmin ederdim. Fakat güzellik kraliçesiyle evlenerek günün birinde kral olacağını hiç...".

Eskişehir Tayyare Tamirhanesindeki görevinde ekibiyle birlikte öncelikle Türkiye'nin ikinci askeri uçağı olan "Selâhattin-I" uçağının tasarımını tamamlamıştır. 1932 yılı sonrasında ise, Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşunun 10'uncu yılına özel hazırlanan ve "Selâhattin-I" uçağının tasarımına dayalı "Milli Müdafaa Vekaleti - I (MMV - I) " kodlu bir eğitim ve keşif uçağı tasarlamış, prototipini gerçekleştirmiştir.



Şekil 4 a & b. Milli Müdafaa Vekaleti - I (MMV-I) Uçağı Prototipi

Şekil 4'te görselleri verilen MMV-I uçağı; çift kanatlı, iki kişilik, tek motorlu, 15 metre kanat açıklığı, 1,5 metre kanat genişliğine ve 7,4 metre uzunluğuna sahiptir. Selâhattin Bey, Prat&Whitney motorunu ve pervanesini ABD'den getirtmiş, uçağın diğer tüm aksamını yerli olarak Kayseri Uçak ve Eskişehir Uçak Tamir Fabrikasında imal ettirmiştir.

200 km/h hıza ve 2,5 saat havada kalma özelliklerine sahip olacak şekilde tasarlanan MMV-I uçağı, prototip imalatı gerçekleştirildikten sonra, başarılı test uçuşları yaptığına yönelik kayıtlar olsa da 1935 yılında bir seremoni sırasında uçurulması dışında bir daha uçurulmamıştır.

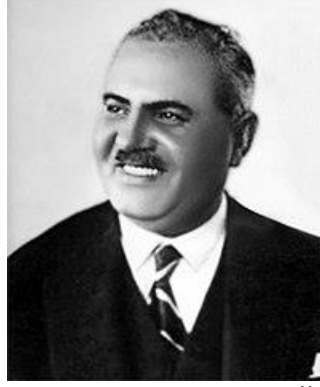
Selâhattin Alan, 1932'de ürettiği MMV-I (Milli Müdafaa Vekaleti) adlı uçağın gövdesine, bir kağıt figürü koyarak Türkiye Cumhuriyeti'nin dokuz yılda geldiği noktayı çok çarpıcı bir simgesel anlatımla gözler önüne sermiştir. İşte "Çılgın Türkler" Türk Kurtuluş Savaşı'mızın düşman kamyonlarını yenen unutulmaz simgesi kağıdı böyle uçurmuştur!

Ancak Selâhattin Alan, tasarladığı uçağı MMV-I'in üretimi için gerekli desteği bulamaması üzerine Eskişehir Tayyare Tamirhanesindeki görevinden istifa etmiştir.

Alan'ın İstanbul Yaşamı

1935 yılında Soyadı Kanunu'nun yürürlüğe girmesi ile birlikte "Alan" soyadını alan, Selâhattin Efendi, Eskişehir Tayyare Tamirhanesinde yaptığı başarılı çalışmalar, tasarladığı MMV-I uçağı ile birlikte dönemin en büyük girişimcilerinden birisi olan Nuri Demirağ'ın ilgisini çekmiştir.

Nuri Demirağ, sigara kâğıdı üretimi, kurşun kalem üretimi, demiryolu inşaatı, fabrika inşaatı, maden işletmeciliği, uçak üretimi ve havacılık eğitimi alanlarında yaptığı yatırımlarla erken Cumhuriyet döneminin en önemli girişimcilerinden biri olarak bilinmektedir.



Şekil 5. Nuri Demirağ

Nuri Demirağ, cumhuriyetin erken dönemlerinde havacılığa yönelik hayallerini gerçekleştirmek üzere Selâhattin Alan'a birlikte çalışma teklifi göndermiştir ve 1935 yılında aralarında bir iş ortaklığı kurulmuştur.

Bu gelişme, Selâhattin Bey'in Eskişehir'den İstanbul'a taşınmasına neden olmuş ve ülkemizde havacılık sanayisi açısından sermaye ve bilgi arasında iş ortaklığının ilk örneğini oluşturmuştur. Bu iş ortaklığı içerisinde, daha önce Selâhattin Bey kendisinin liderliğinde ve kendisi ile birlikte yurt dışına havacılık eğitimi almak üzere gönderilen diğer mühendislerin ve teknisyenlerin bulunduğu teknik bir ekip kurmuştur.

Selâhattin Bey, ekibi ile birlikte Amerika, Almanya, Fransa ve İngiltere gibi gelişmiş ülkeleri ziyaret ederek havacılık alanındaki son teknolojileri ve en yeni tayıyareleri incelemiştir. Bu ziyaretleri sonucunda Alman Sivil Hava Federasyonu aracılığıyla ekibine birkaç Alman mühendis katarak teknik kapasitelerini artırmış ve **"Avrupa ve Amerika'nın son sistem tayıyarelerine mukabil, yepyeni bir Türk tipi vücuda getirilmelidir."** tespiti ile bu izlenimlerini kullanarak ülkemizde yerli olarak son teknoloji uçaklar tasarlayıp üretme kararı almışlardır. Bu doğrultuda 10 yıllık Eylem Planı hazırlanarak 17 Eylül 1936 yılında Beşiktaş - Hayrettin İskelesi'nde bir tayıyare atölyesi (Beşiktaş Tayıyare Fabrikası) temeli atılarak 1 Şubat 1937 tarihinde "Nuri Demirağ Tayıyare Atölyesi NuDTA" kurulmuştur. Ayrıca 10 Yıllık Eylem planı kapsamında Sivas'ın Divriği ilçesinde bir Tayıyare Fabrikası açılması kararlaştırılmıştır.

NuDTA tesisleri, ilk aşamada üretim kapasitesi olarak 300 eğitim tayıyaresi, 50 avcı tayıyaresi veya 150 spor tayıyaresi seviyelerinde kurulmuştur. Türk Hava Kurumu (THK) bünyesinde açılan Türk Kuşu adlı uçuş okulu faaliyetlerinin artması ile sportif havacılık faaliyetlerinde artan tayıyare ve planör ihtiyacı, bu tesisin 24 adet eğitim uçağı, 65 adet ise planör temini ihalesini kazanmasına imkân sağlamıştır. Bu gelişmeler üzerine dönemin Milli Müdafaa Vekaleti Hava Müsteşarı Ziya Doğan'ın NuDTA tesislerini ziyareti, Selâhattin Alan ve ekibinin devlet desteğini de arkasına almasını sağlamıştır.

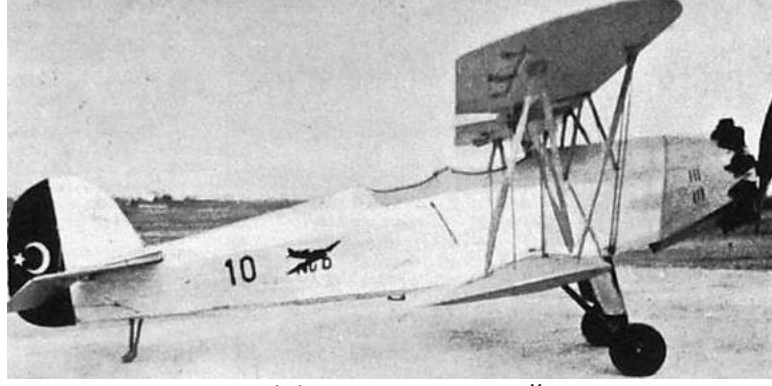


Şekil 6. Nuri Demirağ Uçuş Okulu

Nu.D.36 ve Nu.D.38 Uçakları

Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk uçak mühendisi Selâhattin Alan ve cumhuriyetimizin kuruluşuyla birlikte önemli girişimlerin sahibi Nuri Demirağ iş ortaklığında kurulan tayıyare tesisleri ile birlikte Türkiye Cumhuriyeti'nin havacılık sanayisinde sıçrama yaratacak projeleri ortaya çıkmaya başlamıştır.

Bu tesislerde Çekoslovak bir şirket olan Walter Tools ile uçak motorları konusundan anlaşmalar yapılmıştır. Ayrıca Selâhattin Bey ve ekini, bu tesislerde N.u.D.36 ve ülkemizin ilk yolcu uçağı olan N.u.D.38 kodlu uçakları tasarlamış, 65 adet planör üretilerek Türk Hava Kurumu'na teslim edilmiştir.



Şekil 7. N.u.D.36 Uçağı

NuDTA tesislerinin ikinci uçak projesi, Başmühendis Selâhattin Bey önderliğinde, gerektiğinde bombardıman amacı ile de kullanılabilen ilk yerli yolcu uçağı olan N.u.D.38 uçağı adı altında tasarlanmıştır.

Metal gövdeli ve kapalı kabinli N.u.D.38 uçağı 325 km/h hıza ulaşabilen, 6 kişilik bir uçaktır. 2200 devirli 2 adet kanatlarda konumlandırılmış şekilde 160 beygir gücünde motorlara sahiptir. Boş ağırlığı 1200 kg olmak üzere 1900 kg dolu ağırlığa sahiptir. Tam depo yakıt ile 1000 kilometreye kadar menzile sahiptir. 5500 metre tavan irtifasına ve 3,5 saat havada kalma süresine sahiptir.

N.u.D-36 ve N.u.D.38 uçaklarının testlerinde kullanılmak üzere Yeşilköy'de, şu anda Atatürk hava limanı olarak kullanılan, Elmas Paşa Çiftliği, Nuri Demirağ tarafından satın alınarak, 1559 dönümlük geniş bir arazi üzerinde, (1000 x 1300) metre ölçülerinde "Gök Stadyumu" adında bir uçuş sahası yaptırıldı. Bu saha üzerine Nuri Demirağ Gök Uçuş Okulu, uçak ve tank tamir atölyesi, hangarlar ile deniz tayyareleri için sahilde bir kızak yapıldı.



Şekil 8. N.u.D.38 Uçağı

Alan'ın Vefatı

Türkiye'nin bağımsızlık ve kurtuluş mücadelesi ile çocukluk hayatını geçiren, Türkiye Cumhuriyeti'nin kurucusu Mustafa Kemal Atatürk'ün "**İstikbal Göklere'dir!**" ideali ile kendisini yetiştiren, elde ettiği mühendislik ve pilotaj donanımını genç cumhuriyetin şahlanması uğruna işleyip projelere döken, Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk uçak mühendisi Selâhattin Alan 13 Temmuz 1938 tarihinde N.u.D.36 uçağında İnönü Hava Meydanı pistine iniş sırasında, bir pist başı hendeğine takılıp hayatını kaybetmiştir.

İbrahim Bey'in sözlerinin üzerine kraldan bile daha yüksek bir manevi seviyeye erişmiş; cumhuriyetimizin öncü havacı şehitlerinden olmuştur.



Şekil 9. N.u.D.36 Uçağı Kırımı



Şekil 10. Selâhattin Alan'ın Ebediyete Uğurlanması

Bu talihsiz olay üzerine, N.u.D.36 tayyaresi için birçok siparişte bulunan Türk Hava Kurumu, bu uçağın istenen şartlara uygun olmadığını ileri sürerek yaptığı tüm siparişleri iptal etmiştir. Gelişmeler üzerine Nuri Demirağ, THK'yı bu tutumu nedeniyle mahkemeye vermiştir. Mahkeme, bilirkişi raporunda kazanın kırım olmadığı belirtilmesine rağmen davayı THK lehine sonuçlandırmıştır.

Selâhattin Alan ve Nuri Demirağ ortaklığında kurulan NuDTA tesisleri, 1950 yılında kapatılmıştır.



Şekil 11. Şehadetinin 79'uncu Yıldönümü Anma Töreni Sonrası Can EREL'in Selâhattin Alan'ın Kabrini Ziyareti (İstanbul-Edirnekapı)

Sonuç

Toplumların bağımsızlık, kurtuluş ve kuruluş mücadelesi daima büyük bir aklın önderliğinde ve toplu bir mücadele ile gerçekleşmiştir. Türkiye Cumhuriyeti; büyük zorluklar içerisinde, büyük mücadeleler ile büyük bir önder ile kurulmuştur. Bu sürecin, milletimize büyük kayıplar yaşatmasının yanı sıra büyük değerlerin yetişmesine vesile olmuştur. Milletimizin mücadelesi, Atatürk'ün idealleri ve genç cumhuriyetimizi yönlendirmesi, milli mücadelemiz sonrası toplum içerisinde her dalda birçok "Selâhattin Alan"-lar ortaya çıkarmıştır. Ülkemizde havacılığın temellerinin atıldığı dönemlerde, cumhuriyetin yetiştirdiği bir genç olan Selâhattin Alan, bu yolda öncü projelere ve ürünlere imza atmıştır.

Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk uçak mühendisi olarak havacılık tutkusuyla başladığı çalışmalarına henüz 37 yaşında, kendi tasarladığı uçaklarla uçuş yaparken hayata gözlerini yummakla tamamlayan Selâhattin Alan, kısa fakat başarılarla dolu ömrüyle geleceğe; başta havacılık olmak üzere Türkiye Cumhuriyeti'nin tüm istikbaline ışık tutmaktadır.

Selâhattin Alan'ı beş, altı yaşlarından beri tanıyan, Adalet ve Milli Eğitim Bakanlıklarında memurluk ve öğretmenlik yapmış, aynı zamanda kendisinin eniştesi olan İbrahim Alâettin Gövsa, bir eserinde Selâhattin Efendi için aşağıdaki şiiri kaleme almıştır.

SALÂH'A

**Heykellere örnek olsa derdim
Eşsizdi başın, yüzün ve cismin.
Ömrün de zekâna benzeseydi.
Heykelleşecekti bir gün ismin.**

**Çıktın göğe yaptığın kanatla
Mutlak seni sevdiler semadan.
Yıldızlara der içim ki sorsam
Bir ses verecek mi mâveradan,**

**Mahvolmada sevgiler, emeller
Boşlukları görmedim ki, dolsun.
Bir başka nasibi yoksa ruhun
Allaha derim: Yazıklar olsun!**

~İbrahim Alâettin Gövsa

Türkiye Cumhuriyeti havacılık tarihinde, çok önemli bir mesleki niteliği ve geçmişi ile, kendine yer bulamayan, gereken yeterli vefanın gösterilmediği anlaşılan Selâhattin Alan, hakkındaki detayların incelenmesiyle bizlere vefanın önemini hatırlatıyor. Can EREL'in "Ancak, kavranmış doğru bir geçmiş geleceğin pusulası olabilir!" sözünde bahsettiği gibi, ülkemizin havacılığının gelecekte en gelişmiş ulusların seviyesine ve bu seviyenin daha yukarısına taşınması için, geçmiş değerlerimize bağlılığımız büyük bir önem taşımaktadır.

Selâhattin Alan ile ilgili araştırmaları ve bu araştırmalara dayanan makale projesini gerçekleştirme görevini bana sunan Can EREL, CAN'CA Başarı Bursu programı süresince aldığım akademik - mesleki - sosyal mentorluk yanında Türkiye Cumhuriyeti'nin havacılık tarihi hakkında göz ardı edilmiş birçok hususun araştırılıp öğrenilmesinde tarafıma önemli katkılar sağlamıştır.

Başta Can EREL olmak üzere diğer program destekçilerin entelektüel, maddi ve manevi desteklerine sahip CAN'CA Başarı Bursu programı Uçak Mühendisliği lisans eğitimimde, bana önemli bir motivasyon kaynağı ve endüstriyel açıdan yol gösterici olmuştur. Her birine çok teşekkür ederken Selâhattin Alan adını, ürünlerini ve izlerini bir kez daha vefa ile anıyorum.

Kaynakça

1. Can EREL; "[CAN'CA Türkiye'de, Endüstrinin Gelişiminde İz Bırakanlar](#)"; ISBN 978-605-125-753-2; Mart 2014.
2. Can EREL, "Türkiye'de, Endüstrinin Gelişiminde İz Bırakanlar: Selâhattin (Reşit) Alan", (Kasım 2014)
3. Can EREL, "Vefa; Selâhattin (Reşit) ALAN Adına..." (Temmuz 2017)
4. Can EREL, Ya Vefa?... T.C.nin İLK Tayyare Mühendisi Selâhattin (Reşit) Alan için Neler Yapılabilir??? (Haziran 2015)
5. Atilla ORAL; "[Uçak Mühendisi Selâhattin Alan'ın Yaşamını Ve Şehit Oluşu](#)", Mayıs, 2022,
6. Nedime Tuba YUSUFOĞLU, Nuran KARA PİLEHVARİAN, "Beşiktaş Tayyare Fabrikası (1936-1943), Megaron, Cilt 12, Sayı 2, Sayfa: 249-262, 2017 / DOI: 10.5505/megaron.2017.87004
7. Prof. Dr. Fahrettin ÖZTÜRK, "[Türkiye'nin İlk Uçak Mühendisi Selâhattin Alan ve Uçak Kazalarına Bakış](#)", Temmuz 2020.
8. Akansel YALÇINKAYA, Leyla ADILOĞLU YALÇINKAYA, "Nuri Demirağ'ın Bir Girişimci Olarak Ortaya Çıkışı, Yükselişi ve Düşüşü", Cilt 18, Sayı 38, Sayfa 839-864, Ekim 2020 / DOI: <https://doi.org/10.35408/comuybd.648537>
9. [Türk Hava Kuvvetleri internet sitesi](#) Sayfası