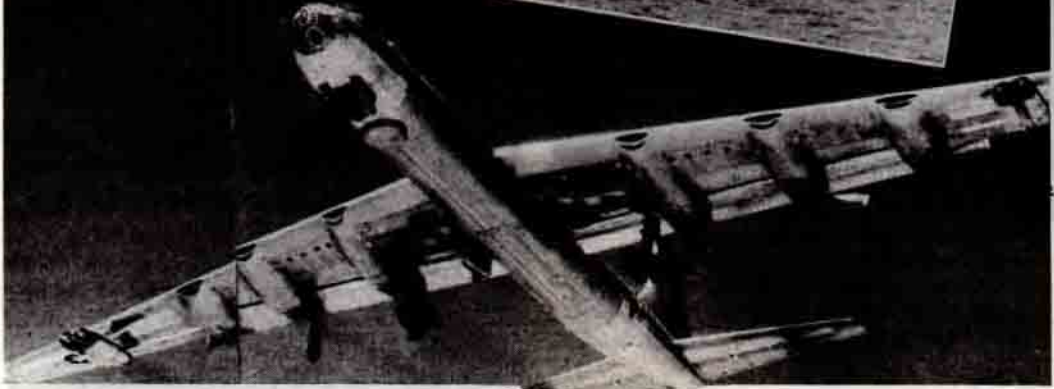


Geçmişin devlerinden 6 motorlu Convair B-36 H. Sağdaki küçük resimde ise 2 Kasım 1947'de ilk ve tek uçuşunu yapan Spruce Goose (Zarif Kaz) görülüyorlar.



GÖKLERDEKİ DEVLER

4 Haziran 1911 tarihinde, İngiliz asıllı pilot Horatio Barber, tek kanatlı Valkyrie uçağına binerek önemli bir uçuşu gerçekleştirmeye hazırlandı. Bu uçağın kanat açıklığı 13.60 metre, uzunluğu ise 6.74 m. kadardı. Kısa bir süre sonra Horatio Barber göklerdeydi. Hemen yanında yer alan karton kutunun içinde bir Amerikan firmasının kendisine Shoreham'dan Sussex'teki Hove'a götürmesi için teslim ettiği ampuller bulunuyordu. Horatio Barber, bunun karşılığında 100 Pound ücret almıştı ve bu uçuş dünya havacılık tarihine ilk ücretli kargo uçuşu olarak geçmişti. Barber'ın uçağı, zor da olsa bir 12 Kg'lık yükü daha taşıyabilirdi. Ama bu durum çok geçmeden değişti. Artık uçak yapımcıları, çok daha fazla yük ve hatta yolcu taşıyabilecek uçaklar yapmaya başlamışlardı.

1921 yılında İtalyan gemi inşaat mühendisi Caproni ilk



Yaklaşık 70 yıldır bilim adamları daha dev uçakları göklere çıkartabilmek için savaşım vermektedirler. Bu bitmek tükenmek bilmeyen çaba, Galaxy C-5A'nın gündeme geldiği bugünlere bile sona ermiş değildir.

büyük uçak tasarımı gerçekleştirdi. CA-60 Transaero adı verilen bu uçağın 9 adet kanadı ve o zaman için inanılmaz gibi gözükten 30 metrelik bir kanat açıklığı vardı. Uçak, gücünü, sekiz tane 12 silindiri her biri 400 beygir gücü kapasitesindeki motorlarından alacaktı. Sekiz kişilik uçuş ekibiyle birlikte 100 kadar da yolcu seyahat edebilecekti. Ama bu tasarım başarıya ulaşamadı: Uçak, umulduğundan çok daha kısa bir süre havada kalabilişti.

25 Temmuz 1929'da havacılık açısından çok önemli bir tarihtir. Friedrichshafen'da Dornier-Werke, dünyanın en büyük uçağını üretilen ilk uçuşuna hazırlanmıştı. Do X adlı bu uçak 10 kişilik uçuş ekibiyle beraber 159 yolcu taşıyabiliyordu. Her biri 512 beygir gücünde 12 adet Siemens-Jupiter motorundan güç alan bu deniz uçağı, ilk uçuşunu Bodensee Gölü üzerinden havalanarak rahatça yaptı. Dört ay sonra aynı uçak, Amsterdam, Calshot, Lizbon, Kanarya Adaları ve Guyana üzerinden uçarak Atlantik'i geçti ve Rio de Janeiro'ya vardı. Tüm dünya basını Do-X'in görülmemiş başarısını övdü.

Kısa zamanda gerçekleşen tüm gelişmelere karşın, tasarım hataları yüzünden uçaklar, 1930'lu yıllarda da düzenli toplu taşımacılıkta etkin olarak kullanılamadılar. Bunun en önemli nedenlerinden biri, uçakların 500 metreden yükseğe

1929 Yılında 46 yolcusu ile ilk uçuşunu gerçekleştiren G38 185 km/Saat hız yapabiliyordu.



1958 yılında hizmete giren 16 ton taşıma kapasiteli Lockheed C-130 nakliye uçağı (solda). Altta ise, 48 m kanat açıklığı, 40 m uzunluğu ile geçmişin ilk devlerinden olan deniz uçağı DoX.

çıkamaları ve çok şiddetli türbülanslarla (sarsıntı) karşı karşıya kalmalarıydı

1930 ve 1937 yılları arasında yürekli pilotlar, uçaklarıyla okyanusları fethettiler. Fokker F. VIII-3m 'Southern Cross' uçağı, San Francisco'dan yola çıkarak Avustralya'ya, oradan Singapur'a, Karaçi'ye ve Londra'ya uçtu. Sonra Atlantığı aşarak turunu tamamladı ve New York üzerinden San Francisco'ya döndü.

İkinci Dünya Savaşı'na kadar geliştirilen en büyük uçaklar, kuvvetli piston motorlarıyla donatılmış deniz uçaklarıydı. İtalyan yapımı Savoia-Marchetti S.M. 79, 1.000 beygir gücündeki Alfa Romeo motorlarıyla çalışıyor ve hiç durmaksızın 10.000 km'lik yol katedebiliyordu. Nitekim, 24-25 Ocak 1938'de gerçekleştirdiği uçuşunda, ikinci bir iniş yapmaksızın Roma'dan Rio de Janeiro'ya direkt olarak uçmuştur.

İkinci Dünya Savaşı'nın başlamasıyla birlikte, uçak yapımıyla uğraşan şirketlerin tümü, en kısa zamanda en uzun mesafeler alabilecek uçaklar üretebilme konusunda amansız bir yarışa girdiler. Blohm ve Voss tarafından Bremer Tersaneleri'nde üretilen Bv 222 isimli deniz uçağı 6 adet BMW Bramo 323, 1.000'er beygir gücünde radyal motora sahipti. Kalkış ağırlığı kapasitesi ise 45.540 kg. dır.

iser, dünyanın en büyük uçağını üretmek üzere ABD hükümetinden gerekli emirleri aldılar. Milyoner Howard Hughes, kendisine erişilmesi güç bir hedef seçmişti; Yeni deniz uçağıyla, tam teçhizatlı 700 askeri Pasifik üzerinden Japonya'ya ulaştıracaktı. Hughes'un Spruce Goose adlı projesi, tekniğin harikası olarak anılacaktı. Sekiz motoru olan bu deniz uçağının kanat açıklığı 97.50 metreydi. Bugüne kadar üretilmiş tüm uçaklar arasında bile iç hacmi Spruce Goose kadar geniş olan başka bir uçak daha yoktur. Baştan başa kontrol plak kullanılarak yapılmış olan bu uçak 18 milyon dolara mal olmuştu.

Spruce Goose, Long Beach limanı üzerinden kısa bir uçuş yaptıktan sonra, büyük bir hangarda saklanmaya bırakıldı. Bu arada savaş sona ermişti. Artık sivil yolcu uçağı yapımcılarının da şansı açılmıştı. Savaş uçakları yolcu taşıyabilecek biçimde değiştiriliyordu. Pan Am şirketi, "China Clippers" uçakları ile dünyanın her yanına uzanıyordu. İngilizler de, 220 yolcuya Atlantik üzerinden uçuş yaptırabilecek bir deniz uçağı üretmişlerdi.

Deniz uçaklarından tam üç kez daha hızlı jet uçaklarının ortaya çıkmasıyla birlikte, deniz uçaklarının devri tamamen kapanmış oldu. Havilland firması, jet uçaklarını önce posta uçağı olarak kullanmayı düşünmüştü. Ama jet uçağının 27 Temmuz 1949'da gerçekleştirdiği ilk uçuştan hemen sonra bir İngiliz firması olan BOAC, bu uçakların benzerini yolcu uçağı olacak biçimde üretmeye karar verdi.

Boeing 747 Jumbo uçağı, çağdaş gelişmenin bu konuda



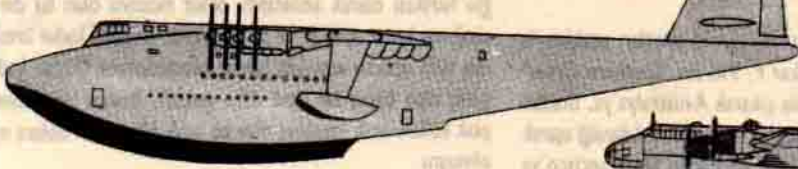
SON 60 YILIN DEVLERİ

1921: Caproni CA-60 (Yolcu uçağı),
uzunluk: 23,45 m. kanat açıklığı:
30 m. Yükseklik: 9,15 m.



1929: Dornier Do X. (deniz
uçağı) Kanat açıklığı: 48 m.
Uzunluk 40, 05 m. yükseklik
10,10 m. (üstte)

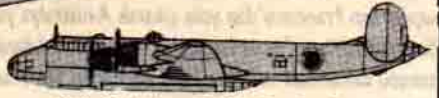
1942: Hughes H4 (askeri
nakliye uçağı)
Kanat açıklığı: 97,54 m.
Uzunluk: 66,75 m.
Yükseklik: 14,20 m.
(Yanda)



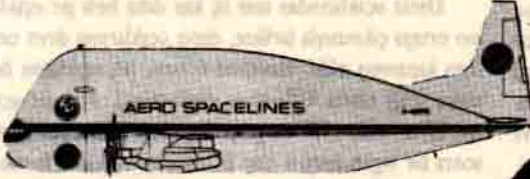
1952: Convair B - 36H (Bombardıman uçağı),
Kanat açıklığı: 70,10 m, uzunluk: 49,40 m.
Yüksekliği: 14,22 m. (altta)



1939: Nakajima G5 N1 (Bombardıman
uçağı) kanat açıklığı: 42,13 m, uzunluk:
31,02 yükseklik, 9,60 m. (Üstte)



1969: Tupolev Tu-144
(Süpersonik uçak)
Kanat açıklığı: 28,80 m,
Uzunluk: 65,70 m,
Yükseklik: 12,85 m,
(yanda)



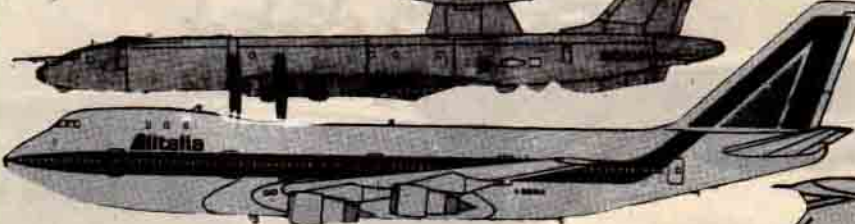
1970: Aerospatiales 377 SGT Guppy - 221,
(Büyük hacimli nakliye uçağı)
Kanat açıklığı: 47,75 m, Uzunluk: 43,85 m,
Yükseklik: 14 m.



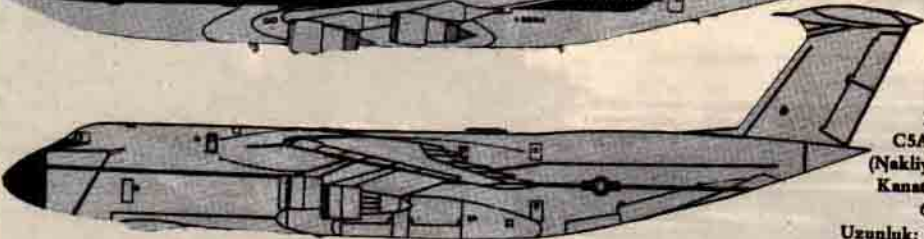
1958-1978: Boeing B-52 G Stratofortress,
(bombardıman uçağı), kanat açıklığı
56,38 m, Uzunluk: 48,03 m, yükseklik:
12,40 m.



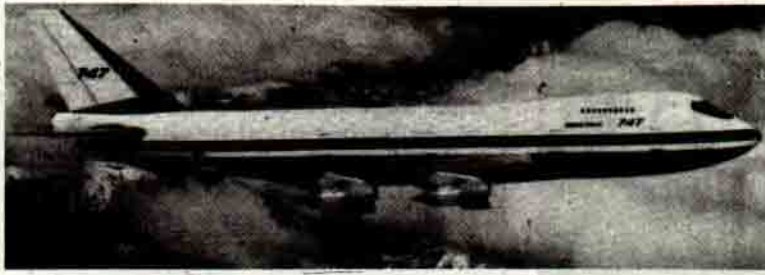
1968: Tupolev TU-126 (Erken
uyarı uçağı), Kanat açıklığı:
59,64 m, Uzunluk: 70,51 m.



1968-1985 Boeing
747 (Geniş
hacimli yolcu
uçağı) Kanat
açıklığı: 59,64 m,
uzunluk 70,51 m



1968:
Lockheed
CSA Galaxy
(Nakliye Uçağı)
Kanat açıklığı:
67,88 m,
Uzunluk: 75,54 m.



Sivil havacılık tarihinin en geniş hacimli uçağı Boeing 747.

ulaştığı en son noktadır. Şimdilik 500 yolcu kapasiteli bu uçak, bir kaç yıl kadar sonra yeniden bir biçim değişikliğine uğrayarak, üst kat bölümü arkaya doğru genişletilecek ve yolcu kapasitesi 650'ye kadar çıkarılacaktır.

Bugün dünyanın en güçlü uçağı ise Lockheed firmasının ürettiği askeri taşıma uçağı C-5A Galaxy'dir. Jumbo'nun uzunluğu 70.51 m. iken, Galaxy'de bu uzunluk 75.54 m'dir. Kanat açıklığı açısından da, Galaxy'nin Jumbo'ya göre 8 m'lik bir üstünlüğü vardır. Jumbonun 18 tane tekerleğı olmasına karşın, Galaxy'de bu sayı 28'dir. Ayrıca, Galaxy'nin iniş takımlarının 20 dereceye kadar sağa veya sola hareket edebilmesi nedeniyle, kalkış ve iniş esnasında yanlardan alınan rüzgârların etkileri de dengelenmektedir.

Dev kuş Galaxy, 1968 yılında yaptığı ilk uçuş öncesinde görülüyor. Dört motorlu uçağın uçuş ağırlığı 348.810 kp. dir.

Pek yakın bir zamanda yeni bir Galaxy C - 5B uçuşa başlayacaktır. Başkan Reagan, bu proje için 7 milyar dolarlık bir fon ayırmıştır. Geliştirilmiş ve yeniden düzenlenmiş kanat planları daha şimdiden uygulamaya konulmuştur. Bunun bir sonucu olarak, bir jumbo jet kargo uçağı 115 tonluk yükü Atlantiki aşabilirken, Galaxy kanatlarının tüm ağırlığına karşın 100 tonluk bir kargo yüküyle aynı uçuşu gerçekleştirebilmektedir.

Galaxy C-5B'nin bu üstünlüğü 10 yıl içinde sona erecektir. Planlanan yeni uçakların, bir uçtan diğer uca 85 m. uzunlukta olması ve 900 askerle birlikte 150 tonluk bir yükü dünyanın her yerine taşıyabilecek güçte bulunması hesaplanmaktadır. Aslında hava taşıtlarının kara taşıtlarına göre çok daha az teknik sorunları ortaya çıkmaktadır. Gerçekten de göklerdeki bu dinazorlar, yaptıkları büyük işlerle kıyaslandıklarında ufak tefek, narin ve iyi huylu yaratıklar sayılabilirler.

Hobby'den cev: Sedef ÖLÇER

