

labilirler, bunların ilk normal (rutin) kontrolde yenileri takılabilir. Mekanisyenlerin arasında kullanılan "kasa sandık dışarı, kara sandık içeri" diye bir tabir bu etkili ilkeyi ifade eder.

Yanma odaları, türbinler ve kompresörler gibi motor aksamı teknik kusursuz durumlarının sınırına kadar işletmede tutulur.

Ancak belirli sınırlara erişilince motor değiştirilir. Bunlarda son durumları kararın alınmasında rol oynar. Burada uçuş saatlerine, bütün türbin kontrollerine ve yerde yapılan muayenelere bakılmaz. Buna meslek dilinde "On condition-Maintenance" (Koşula, duruma göre bakım) denir. Oysa gövde aksamına, taşıyıcı yüzeylere (kanatlar v.s. ye de düzenli bir takvime göre bakım) yapılır.

Daha 1972 de bile motor aksam belirli sürelerde bakıma alınırdı. Bugün ise özel teşhis (tanı) yöntemleri kabul edilmiştir, buna göre en yakın istasyonda bir arıza saptanıncaya kadar motorlar çalıştırılır. Boroskop adı verilen uzun sondalarla teknisyenler türbinlerin içlerine kadar girerler, tıpkı bir mideyi ayna ile muayene ettikten sonra hastanın ya birşeyi olmadığına ya da ameliyatına karar veren bir doktor gibi onlar

da böylece türbinlerin geleceği hakkında karar verirler. Kompresörün üç kademesi ise doğrudan doğruya elektrik el lambası ile muayene edilir. Bütün büyük havayollarında kullanılan bir bakım sistemi de verimliliği, geçerliği emniyet altına alır ve buna meslek dilinde (Reliability data on demand) kısacası "ROD" denir. Bunun anlamı şudur: Bir uçağın güvenliliği ile ilgili olan bütün veriler pilot veya uçak personeli tarafından yapılan bütün şikâyetler merkezi bir bilgisayara verilir.

İşte kuşku halinde, arızanın derhal düzeltilmesine veya onunla bir süre daha uçulabileceğine karar verecek bu bilgisayardır. Eğer sebebi bilinmeyen bir arıza karşısında bilgisayar alarm işareti verirse, o zaman arızanın kaynağını bulmaktan başka bir görevleri olmayan ve onlara "trouble shooter" adı verilen uzmanlar işe sarılırlar. Eğer bu pistte yapılamazsa, uçak prova edilmek üzere uçurulur, herhangi bir şekilde "trouble shooting" bir son buluncaya kadar.

WELTWOCHEN-PLUS'tan

Geleceğin Uçağı mı ?

BENZİN YERİNE HİDROJEN

Amerikan uçak fabrikası Lockheed geleceğin akar yakıtı olarak sıvı hidrojen kullanmak üzere geniş bir plan hazırlamıştır. Bunun iki esaslı nedeni vardır: Biri hidrojenin dünyamızda sınırsız ölçüde bulunmasıdır; ikincisi ise hidrojen kullanıldığı takdirde böyle bir uçağın ekzozunun saf su buharı çıkaracağıdır.

Neredeyse 1987 tarihinde — yani 6-7 yıl sonra — bu şekilde çalışan büyük iki uçak devreye girmiş olacaktır; bunlardan biri 400 yolcu taşıyabilen dört motorlu büyük hacimli, kıt'alararası bir jet uçağı, olacak ve hiç durmadan 11.350 kilometre uçabilecektir. Bu Los Angeles-Frankfurt demektir. Yolcular için iki ayrı ve bagajları için de ayrı üçüncü bir kat ayrılmıştır.

İkinci uçak ise havada yalnız yük taşıyacaktır. Bu jet uçağı Lockheed Jumbo L-1011 Tristar-

ın geliştirilmiş bir modelidir. 22.170 kilo sıvı hidrojen alan tankıyla bu uçak 49 tondan fazla yükü 6.600 kilometreden fazla uzağa götürebilecektir. Hidrojen ile işleyen bu yük uçağının bir özelliği de tank (depo) lardaki sıvı hidrojenin yük ambarlarını bir tür dev derin soğuk buzdolabına dönüştürmesidir.

Güvenliliğin sağlanabilmesi için — sıvı hidrojen müthiş bir patlayıcıdır — tanklar kayıcı taşıyıcı raylar altında özel duvarlarla kaplanmaktadır. Uçaklar kalkmalarından biraz önce en kısa yoldan özel şekilde yakıtla doldurulacaktır.

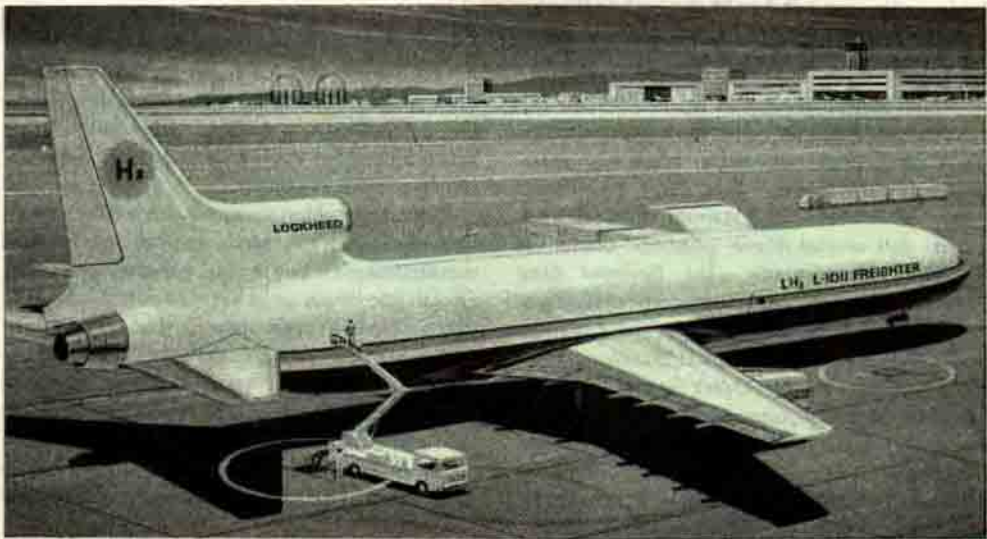
HOBBY'den



Lock Leed'in Hidrojen-jumbo uçağı: 11300 kilometreye 400 yolcuyla uçar ve ekzoz olarak su buharı çıkarır.

Lockheed L-1011 TriStar hidrojen-jumbo uçağı, 11300 kilometreye 400 yolcuyla uçar ve ekzoz olarak su buharı çıkarır. Bu uçağın motorları hidrojen yakıtı kullanır ve bu nedenle ekzoz olarak su buharı çıkarır. Bu uçağın motorları hidrojen yakıtı kullanır ve bu nedenle ekzoz olarak su buharı çıkarır.

Lockheed L-1011 TriStar hidrojen-jumbo uçağı, 11300 kilometreye 400 yolcuyla uçar ve ekzoz olarak su buharı çıkarır. Bu uçağın motorları hidrojen yakıtı kullanır ve bu nedenle ekzoz olarak su buharı çıkarır. Bu uçağın motorları hidrojen yakıtı kullanır ve bu nedenle ekzoz olarak su buharı çıkarır.



50 ton kadar yük çevreyi hiç bir şekilde kirlilemeden 6500 kilometre uçar ve sıvı hidrojen sayesinde yük ambarları birer derin soğutucu buz dolabı vazifesini görür.