

Kâğıt Uçakta Şaşırtıcı Rekör

Ken Blackburn'ün kâğıt uçaklara duyduğu ilgi, hemen herkeste olduğu gibi çocukluğunda başlar. Ne var ki arkadaşlarının hepsi, büyüdükçe bu ilgilerini yitirirlerken o ısrarla kâğıt uçak yapmayı sürdürür. Çünkü Ken gerçekte bir gökyüzü sevdalısıdır. Amacı, ileride havacılık bölümünü bitirip gerçek uçaklar tasarlamaktır. Bu nedenle kâğıt uçak yapıp uçurmak, onun için doğal ve vazgeçilemez bir zevktir. On üç yaşındayken geliştirdiği özgün tasarımlı uçağı, 10 saniyeden fazla havada kalabilmiştir. Eğer bir de uçuş denemelerini açık havada yapıyorsa, hava akımlarının yardımıyla bir dakikadan fazla uçabilmektedir bu uçak.

On beş yaşına girdiğinde ailesi Ken'e, Guinness Rekörler Kitabı'nı armağan eder. Önce uçaklarla sonra da kâğıt uçaklarla ilgili bölümlere bakan Ken, kâğıt uçaklarda havada kalma süresi rekorunun yalnızca 15 saniye olduğunu görür. Bu durum onu hem şaşırtır hem de umutlandırır. Dünya rekorunu kırmanın, kendisi için çok da zor olmayacağını düşünür. Hemen çalışmaya başlar. Öz-

gün tasarımından türettiği ve on beş saniyeye çok yaklaşan uçaklar yapar. Ancak bu arada hep hayalini kurduğu havacılık bölümüne girer. İster istemez bu alandaki çalışmalarını biraz yavaşlar.

Üniversitedeki arkadaşları, Ken'in uzun süreler uçabilen uçaklarını görünce, rekör kırma girişimin-

de ona büyük destek verir, onu yüreklendirirler. Ken, 1983 Kasımı'nda rekör girişiminde bulunur. Yaptığı fırlatışlarda Ken Blackburn'ün uçağı 16,89 saniyelik derecesiyle dünya rekorunu kırar ve Guinness Rekörler Kitabı'na geçer.

Ken, birkaç yıl sonra üniversiteyi bitirir ve Mc Donnell Douglas uçak şirketinde çalışmaya başlar. Artık kâğıt uçaklarla eskiden olduğu kadar yoğun biçimde ilgilenmemektedir. Ne var ki 1987'de bir televizyon kanalından bir teklif alır. Kendisinden, "Guinness Rekörlerinin Şaşırtıcı Dünyası" adlı belgeselde, rekorunu geçmesi istenir. Ken ilk rekoruna ulaşabilmek amacıyla bir-iki hafta yoğun olarak çalışmıştır. Bu nedenle programın yapımcılardan birkaç hafta izin ister. Hem uçağının tasarımı hem de fırlatış tekniği üzerinde çalışır. Çekim günü de 17,2 saniye uçan uçağıyla yeni bir rekör kırar.

Altı yıl sonra Ken, The World Record Paper Airplane Book (Dünya Rekörleri Kâğıt Uçak Kitabı) adlı kitabını yayımlar. Kitapta dünya rekorunu kıran uçağın yanı sıra on beş başka uçağın yapılışı da gösterilmektedir. Ayrıca kâğıt uçak yapımının püf noktaları anlatılmaktadır. Bu kitaptan bugüne değin toplam 750 000 adet satılmıştır.

Kitabın ilk basımının yapıldığı 1996 yılında, BBC'den bir şov önerisi gelir. BBC de yine aynı biçimde, şov sırasında kendi rekorunu aşmasını ister Ken'den. Ancak o, bu kez



Ken, uçaklarını yere dik olarak fırlatır. Uçaklar 15-20m yükselir ve sonra da süzülerek inerler. Ne var ki Ken'in yaşadığı kent olan St. Louis'de, rekör denemesi yapacağı uçaklar için yeterli kadar yüksek tavanlı, kapalı bir salon yoktur. Bu nedenle rekör denemesi için Atlanta'daki Georgia Dome ayarlanır. Orada da havadaki nem büyük bir sorun olarak çıkar.





Ken'in dünya rekoru denemesi 8 Ekim 1998'de Atlanta'daki Georgia Dome adlı dev kapalı spor salonunda yapıldı. Koskoca spor salonunda Ken, ailesi, televizyon kanallarından gelen kameramanlar ve hakemlerden başka kimse yoktu.

daha uzun bir süre hazırlanması gerektiğinin farkındadır. Çünkü yeni bir rekor kırmak artık daha zordur. İki ay boyunca ağırlık kaldırır, kol kaslarını geliştirir. Fırlatma tekniğini geliştirmek için egzersizler yapar. Bir yandan da onlarca uçak yapar ve onları dener. Tasarımını kusursuzlaştırmaya çalışır. Bütün bu çabaların sonunda da Şubat 1994'te New York'taki JFK Havalimanı'nın hangarlarından birinde 18,8 saniyeyle yeni bir dünya rekoru kırar.

Bu rekordan sonra Ken'in aklına yirmi saniye barajını aşma düşüncesi takılır. O yıl boyunca ağırlık çalışmalarını sürdüren Ken yirmi saniyeyi aşabilmek için yüzün üzerinde uçak yapar. Sonuç olarak da 1994'ün sonlarında, yine bir televizyon şovunda 20,88 saniyelik yeni bir dünya rekoru kırar. Rekor kırdığı görüntüleri hemen Guinness'e gönderir. Ne var ki gelen yanıt, Ken'de bir soğuk düş etkisi yaratır. Çünkü Guinness'in kâğıt uçak rekoru kuralları değişmiştir; artık uçağın havada kaldığı süre boyunca görüntüsünün alınması ve bu görüntünün hiç kesintiye uğramaması gerekmektedir. Televizyon şovu sırasındaki çekimdeyse, kamera zaman zaman Ken'i görüntülemiştir. O kadar izleyicinin tanıklığına karşın rekor geçerli sayılmaz.

İki yıl sonra BBC, bu kez Ken'i Londra'ya davet eder. Yirmi uçağın katılacağı bir yarışma düzenlenecektir. Bu yarışmada Ken'den rekorunu geçmesi istenir. Yarışmayı Ken'in uçağı kazanır. Ama rekordan çok uzak bir derece elde eder: 17,3 saniye. Öte yandan Chris Edge ve Andy

Currey* adlı iki İngiliz'in uçağı Ken'inkine yakın bir süre havada kalmıştır. Kısa bir süre sonra da (28 Temmuz 1996) bu ikilinin geliştirdiği bir uçak 20,9 saniyeyle yeni dünya rekorunun sahibi olur.

Yıllardır elinde tuttuğu ve sürekli kendisinin ilerlettiği dünya rekoru geçilen Ken, ünvanını geri alabilmek için yeniden çalışmalarına başlar. "Kolay olmayacaktı. Resmî olmayan en iyi zamanım 20,88 saniyeydi. Ona ulaşabilmek için de aylar süren bir hazırlık ve yüzün üzerinde uçak yapmam gerekmişti." diyor Ken.

Oturup bir plan yapar. Altı ay sürececek bir hazırlık çalışmasının planıdır bu. Haftada 5-10 uçak üretecektir. İlk önce uçak tasarımında birtakım köklü değişiklikler yapacak, yeni ve daha iyi modeller elde etmeye

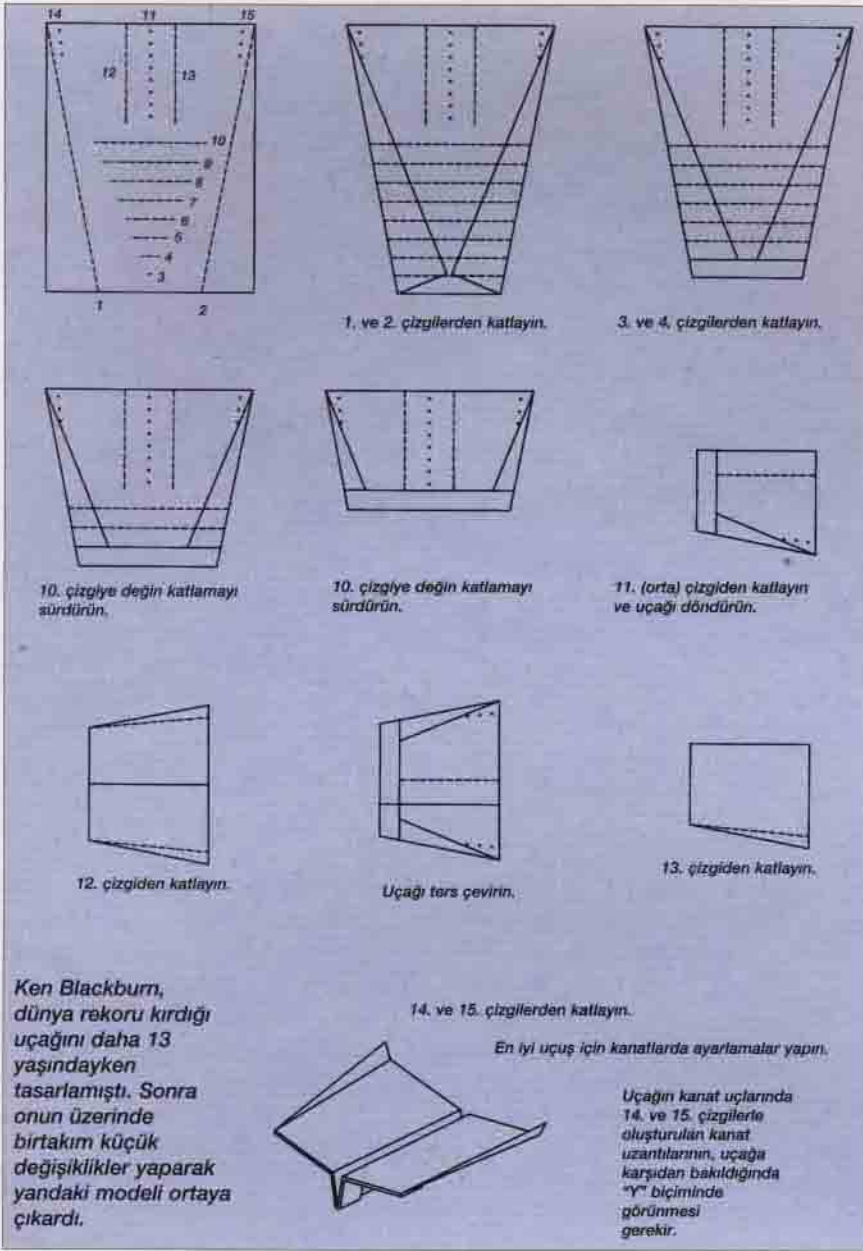


Ken'in uçaklarını fırlatışı biçimi alışık olduğumuzdan biraz farklı. Ken, dünya rekorunu kırdığı fırlatışını yaparken görülüyor.

çalışacaktır. Bunların arasında en iyi olanlarda yapacağı küçük değişikliklerle de rekor kırarak yeni uçağını ortaya çıkartacaktır.

Planını uygulamaya başlar. Bu sırada kolunu güçlendirmek için de haftada üç kez jimnastik salonuna gider. Bir eğitmen eşliğinde fırlatma egzersizleri yapar. Yeni ve iyi uçan uçaklar üretir. Yaptığı yüz uçaktan 50'si 16 saniyenin üzerinde, 20'si 18 saniyenin üzerinde ve 5'i de 20 saniyenin üzerinde uçar. Ne var ki tümü arasında en iyi uçan hâlâ -13 yaşındayken geliştirdiği- klasik uçağıdır.

Ken bu kez rekor denemesini Atlanta kentinde yapacaktır. Daha Atlanta'ya gitmesine aylar varken Ken, Guinness'e bir mektup yazarak elindeki kuralların son kurallar olup olmadığını sorar. Eylül ayında en son kurallar eline geçer. Bu kurallarla eskileri arasındaki tek fark, seloteyp kullanımına yeni bir sınırlamanın getirilmesidir. Yeni kural Ken'in kullanageldiği miktarın yaklaşık yarısı kadar seloteyp kullanımına izin vermektedir. Bunun üzerine 200 yeni uçak yapar. Bunlar arasından en iyi 20'yi seçer. Bu 20 uçak, o ana değin ürettiği en iyi uçaklardır. Ne var ki sorunlar bitmez. Bu kez de onları deneyebileceği kapalı bir alan bulma sorunuyla karşı karşıya kalır. Çünkü Ken uçaklarını yere dik olarak fırlatmaktadır. Bu biçimde fırlatılan uçaklar da 15-20 m yüksekliğe çıkmakta, sonra da süzülerek uzun bir sürede yere inmektedir. Neyse ki Atlanta'da, rekor denemelerinin yapılacağı Georgia Dome adlı kapalı spor salonunun tavanı yeteri yük-



sekliktedir. Ama Ken'in yaşadığı kentte (St. Louis) bu denli yüksek tavanlı kapalı bir alan yoktur. Bu yüzden o da çalışmalarını ister istemez açık havada yürütmeye başlar. Ancak bu kez de hava akımları, uçaklarının performanslarını etkilemektedir. Zaman zaman 1-2 dakika uçan uçakların, kurallara uygun performansları hakkında Ken'in hiçbir fikri yoktur.

Bir yandan uçak tasarımı üzerinde çalışırken, bir yandan da -her hazırlık döneminde yaptığı gibi- fırlatma tekniğini geliştirmeye, kolunu güçlendirmeye çalışır. Gerçekten de fırlatma tekniğinde bir ilerleme sağlamış, otomatikleşmiştir. Bütün fırlatışları birbirinin aynıdır. Böylece

Ken Blackburn 20 uçağıyla birlikte, yeni bir dünya rekoru kırmak için Atlanta'nın yolunu tutar.

Rekor denemelerini 8 Ekim'de yapacaktır. Denemelerden bir gün önce Georgia Dome'da uçaklarının ilk ve son hazırlık uçuşlarını yapar. Ama çalışmalara başladığında önemli bir sorunla karşı karşıya olduğunu farkeder: Dışarıda yağmur yağmaktadır. Koskoca spor salonunda Ken'den başka kimse olmadığından havalandırma sistemi de çalıştırılmamıştır. Dışarıdaki nem içeriye girmektedir. Nem kâğıt uçakların en büyük düşmanlarından biridir. Uçakların kanatlarını yumuşatır, gevşetir. Elden gelen bir şey olmadığı için Ken çalışmaya başlar. Sonun-

da uçaklarının gerçek performanslarını görür. İki saat sonunda mevcut dünya rekorunu aşabilen yalnızca iki uçağı olduğunu anlar Ken. Onlar da dünya rekorunu ancak bir saniyeden daha az bir farkla geçebilmişlerdir.

8 Ekim günü hava bulutlu ve önceki günkü gibi olmasa da nemlidir. Georgia Dome'a çeşitli televizyon kanallarından kameramanlar gelmiştir. Ken, hakemleri beklerken getirdiği yedek uçaklarla ısınma çalışmaları yapar.

Sonunda hakemler de gelir. Yeni kurallara göre Ken'in 10 deneme hakkı vardır. Ken, önceki gün en iyi uçan uçağını alır. Son olarak üzerinde küçük ayarlamalar yapar ve fırlatır. O anı şöyle anlatıyor Ken, "En iyi fırlatışlarımdan birini yaptım. Umduğum kadar iyi uçmadı; ama yine de iyi bir uçuştur. Hakemler sonuçlarını karşılaştırdılar. Uçağım 21,3 saniye uçmuştu. Daha ilk fırlatışta dünya rekorunu kırmıştım". Ama bununla yetinmez o. Öteki fırlatma haklarını da kullanacağını bildirir hakemlere. İkinci fırlatış kötü olur. Üçüncü fırlatışta, uçağı 23,1 saniye uçar. Biraz önce kırmış olduğu dünya rekorunu bir kez daha kırmıştır. Dördüncü fırlatış yine kötü olur. Beşincide 24,2 saniyeyle üçüncü kez rekor kırar. Altıncı fırlatış kötüdür. Yedi ve sekizinci fırlatışlar 20 saniyenin az üzerinde gerçekleşir. Dokuzuncu fırlatış da başarısız olur. Sonuncu kez fırlatır uçağını Ken. "Sonuncusu en iyiydi. İndiğinde ötekilerden daha iyi bir sonuç alacağımı biliyordum" diyor Ken. Gerçekten de öyle olur. Hakemler sonucu açıkladığında Ken, 27,5 saniyeyle ulaşılması çok zor bir dünya rekorunu kırmış olduğunu öğrenir.

"Bundan sonra ne olacak ben de bilmiyorum. Artık rekor peşinde koşmayı pek düşünmüyorum ama geleceğin ne getireceğinden de pek emin değilim" diyor Ken Blackburn. Ama büyük bir olasılıkla, 30 saniyeyi aşma düşüncesi de yavaş yavaş Ken'in aklını karıştırmaya başlamıştır.

Çağlar Sunay

Kaynaklar
The World Record Paper Airplane Book, Blackburn, K., Lammers, J., New York 1994
<http://www.geocities.com/CapeCanaveral/1817/>
<http://www.cnn.com/US/9810/08/fringe/paper.airplanes/>