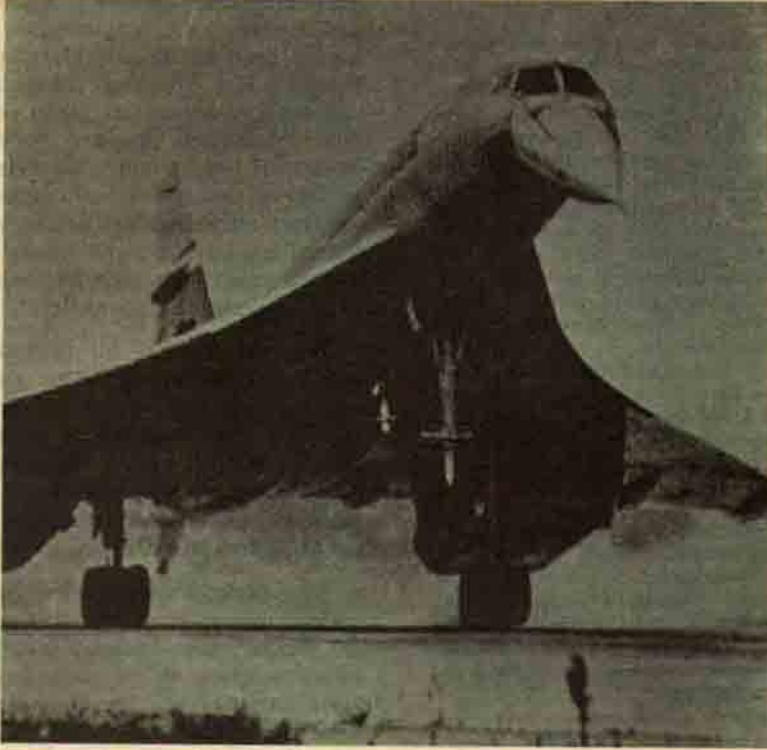


Ses hızının iki katı üstüne çıkan
ilk uçak

CONCORDE'UN ÖYKÜSÜ

BLUMENSCHNEIN



Dünyayı küçülten bu yeni uçak acaba çok küçük, çok gürültülü ve çok pahalı mıdır ?

Bir kalem gibi ince «Concorde», yapı-
lış numarası 02, yavaşça titremeye
başladı. Jokey kasketi, güneş gözlüğü ve
yılanmaktan havını yitirmiş beyaz eldi-
venleriyle kaptan pilot Jean Franchi önün-
deki dört kolu ileriye doğru basıvermişti.
Tam karşısında duran hız ölçme aygıtı-
nın sarı siyah kareli ibresi, birden bire
o büyüdü «1» i geçti ve yavaş yavaş «Mach
2» ye, ses hızının iki katına yükseliverdi,
oysa Paris'ten Manş kıyılarına giderken
igne 0,76 ile 0,98 arasında oynuyordu.

Uçağımız Manşı geçerken ses duvarını
aşmıştı, ve şimdi 16.000 metre yükseklikte

saatte 2000 kilometreden fazla bir hızla
batıya doğru uçuyordu, bu tüfekten çıkan
bir kurşunun hızının üstündeydi, buna
rağmen yolcular bir şey duymuyorlardı,
onlara herşey bir ekspres treninde imişler
gibi geliyordu.

Seyahat eden yolcu çok azdı ve 62 met-
renin 35 metresi test alet ve cihazlarıyla
doluydu. İşte bu sırada kırmızı lambalarla
işlenmiş bir sayı levhası onlara yepyeni
bir boyuta girildiğini gösteriyordu. Hoste-
sin havyar ve şampanya ikram ettiği şu
anda hiç kimse ses duvarının geçildiğinin
farkında bile olmamıştı : Bu çok mülayim
bir kayıştan fazla birşey değildi.

İngiliz - Fransız ortak projesi Concorde bir uçak grubunun eşliğinde.

Bu hususta fazla bilgisi olmayanların ses hızının üstünde uçan bir uçakta motorların sesinin işitilmediği hakkındaki düşünceleri tamamiyle yanlıştır, uçağın kendi sesini geride bıraktığı da doğru değildir. «Mach 2» de bile Concorde yolcusu motorların gürültüsünü işitir. Yalnız bu operatörlerden gelen müziğin pek üstüne çıkamaz. Daha birçok olaylar yolcular tarafından farkedilmez. Örneğin pilotumuz, ölçü aletlerinin, taşıyıcı yüzeylerin ön kenarlarının o anda «artı 115° C'lik bir sıcaklığa sahip olduklarını gösterdiğini» söylüyordu, halbuki bu yükseklikte Concorde'un geçerken sürüldüğü hava çok inceydi ve eksi 53°'lik bir sıcaklığa (soğukluğa) sahipti.

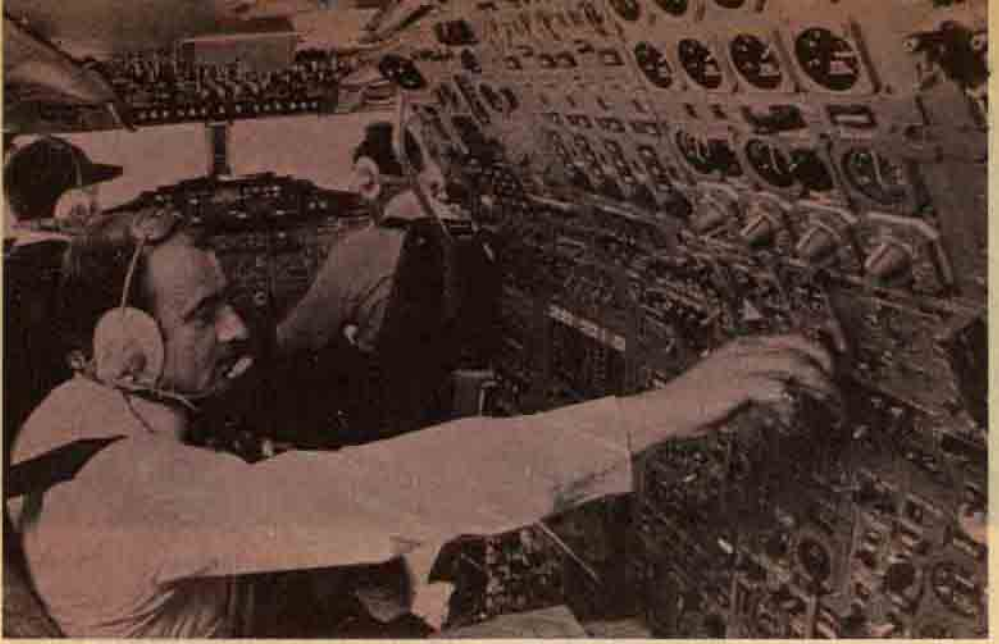
Bu seyahatin amacı, dünyada şimdiye kadar yapılan uçakların en pahalısı olan Concorde'un şöhretini düzeltmek ve bütün dünyaya yaymaktı, bunun için Fransız havacılık ve uzay firması «Aérospatiale» 25 kadar uzman ve gazeteciyi bu sestən hızlı uçuş gösterisine davet etmişti.

«British Aircraft Corporation» İngiliz firması ile «Aérospatiale» Fransız firması on yıldan beri beraberce «Concorde» projesinde çalışmışlar ve Manş denizinin iki tarafındaki vergi mükellefleri de şimdiye kadar 30 milyar TL. ödemişlerdi, buna rağmen bu super kuşun gelecekteki şansını son zamanlarda pek mükemmel görünmüyordu.

İlk önce 14 havayolları firması 100.000'er dolar kapora ile 55 Concorde'u emniyet altına almışlardı. Fakat bu yılın başında büyük iki Amerikan hava yolları Pan Am ile TWA taahhütlerini geri çektiler. Bir hafta içinde satış ümidi olan uçakların sayısı 24'e düşüverdi. Fransız muhalefet lideri Servan-Schreiber Concorde projesinin Atlantik'in bu tarafında bir nevi endüstriyel Vietnam olacağını söylemişti ki, belki de bunda hakkı vardı.

Şüphe götürmeyen bir nokta varsa, o da Concorde imalcilerinin bu kadar pahalı bir uçakla pek para kazanamayacaklarıdır; satış fiyatı yedek parçaları ve pilotların yetiştirilmesiyle beraber tesellümüne kadar 900 milyon TL. olacaktır. Yalnız onlar o yüksek geliştirme masraflarını karşılayabilmek için birkaç yüz uçak satmak zorundadırlar. Dört komple test uçağı uçuş denemelerine ayrılmıştır ki, bunlardan ikisi artık eskimiştir, artık uçamayan iki tane de kırma denemelerinde kullanılmaktadır.

Şu anda yalnız İngiliz ve Fransız hava yolları Concorde'un satın alınması için kesin taahhüde girişmişlerdir. İngiliz BOAC 5, Air France da 4 tane alacaktır. Tabii rakip firmalar onların bu yüzden mali bir fiyaskoya mı uğrayacaklarını, ya da tahmin edilmeyen bir kazanç mı elde edeceklerini merak etmektedirler. Alman Lufthansa vaktiyle verdiği sözü tutmakta, fakat Concorde'u bugünkü durumu ilel «çok ufak, çok gürültülü ve çok pahalı» saymaktadır.



Pilot yerindeki aletler iki pilota pek az yer bırakıyor.

BOAC ve Air France şimdi bu uçakların en uygun olarak hangi rotalarda ve hangi hareket saatlarına göre çalışacağını esaslı surette etüt etmektedir. Kazanç sağlayabilmek için Concorde'un 1975'ten itibaren Atlantik üzerinde günde iki sefer yapması düşünülmektedir. Bugünün jetleri Boeing-Jumbo veya DC 10, hemen ses hızına çok yakın bir hızla uçmalarına rağmen günde ancak bir kere Avrupa-New York arasında uçabilmektedirler.

Fakat hareket zamanlarının saptanmasında da şimdiden yeni güçlükler kendini göstermiştir. Amerika ile Avrupa arasındaki 6 saatlik saat farkı ve 3,5 saatlik uçuş süresi gözönünde tutulursa, sabahın 8 inde Paris'ten kalkan bir Concorde, New York'a sabahın 5,30 unda varacaktır, bu öyle bir zamandır ki daha ne bürolar açılmıştır, ne de otellerin yeni müşterilerini alabilmek için eski müşterileri gitmiştir.

Eğer uçaklar Avrupadan öğleye doğru kalkarlarsa, New York'a ikinci gidiş gece yarısından önce olmayacaktır. Birçok Avrupa hava alanlarında (Paris Orly de bunlardan biridir) böyle gece uçuş planlanmasına karşı sıkı yasaklar vardır. Bununla beraber Paris'in kuzeyindeki yeni super hava limanı Roissy'nın geceleri hava trafiğine serbest bırakılacağını ümit eden iyimserler de vardır.

Atlantik seferlerinden başka Concorde Air France'ın hizmetinde Tokyo'ya (Moskova'da durmak şartıyla eski 14 saat 10 dakika yerine 7 saat 20 dakikada) ve Rio de Janeiro'ya da uçacak ve dünyanın ne kadar küçülmüş olduğunu gösterecektir. Fransızlar uçağı 108 yolcu oturacak şekilde tadil edeceklerdir ki böylece bugünkü jetlerdeki birinci sınıf konfor sağlanmasa da, öte yandan uçuş ücreti bugünkü jetlerin birinci sınıf ücretinden % 10 düşük olacaktır. Böyle bir fiyatla ve uçuş süresini yarıya indiren bu uçakların müşterisinin çok olacağı yapılan bir anketle doğrulanmıştır.

Uçakta servis meselesi daha son şeklini almış değildir. Bir Air France sözcüsü herşeyin tabii çok şık ve super jete uygun olacağını sözlerine ilâve etmiştir.

Uzun seyahatlarda yolcuları eğlendirmek için gösterilen sinemaya Concorde'da yer olmayacaktır, her kilogram ağırlığın çok esaslı hesap edildiği bu uçak için film projeksiyon makineleri çok ağırdır. Müziğin yalnız oparlörlerden mi, yoksa stereo kulaklıklarla mı verileceği sorunu da daha çözülmemiştir.

Baş mühendis Michelin, satın alanlar bunu isterler, fakat uçakta stereo tertibatı 150 kg tutar, bunun yerine iki yolcu daha alınabilir, demektedir.

Stern'den