

Istanbul'dan Erzurum'a...



Senan BİLGİN

Foto : Bülent TUŞIRAY

Yıl 1933, ağustos ayının güneşli bir pazar sabahında Ankara'nın Tandoğan Meydanı'nda büyük bir hareket göze çarpıyordu. Genel Müdür Fessah Evrensev üç konik çadırdan ibaret genel müdürlüğü içinde sağa sola koşuşturuyordu. Koşuyolu üzerinde ise bugünkü yolcu uçaklarının ataları TC-PIR ve TC-TUR uçakları duruyordu, büyük bir kurumla. Meydanı dolduran Ankaralılar uçaklara üç çadırlik müdürlüğe, ortalıkta büyük bir çalimla dolaşan pilot ve makinistlere iftiharla karışık hayret, biraz da korkuyla bakıyorlardı.

Kolay mı? 20.Mayıs.1933 de 2180 sayılı kanunla Millî Savunma Bakanlığına bağlı olarak artık genç Türkiye Cumhuriyeti'nin de bir hava yolu vardı. O zamana kadar gökyüzünün sadece kuşlara ait olduğunu düşünen Ankaralılar, bu acı-ıp uçan makinelere binip de havalarda dolaşmayı kendilerine pek yediremediklerinden Hava Yolları Devlet İşletmesi İdaresi yoğun bir reklam kampanyasına girişmişti.

Gözüpek Ankaralılardan isteyenler Ankara semalarında ücretsiz olarak uçuruluyordu. Ankara-Eskişehir-Istanbul hattında ehven fiatlarla yolcu taşınıyordu. Gidiş sadece 12,50, gidiş dönüş ise 20 liraydı. Ayrıca millî havayolumuz vefakâr yolcularına bir ikram olarak, 5 bilet boçanı getiren yolcularını bir kere de bedava uçuruyordu. Bu korkunç reklam kampanyasına rağmen Ankaralılar uçağa pek rağbet etmiyorlardı. 1933 yılında taşınan 52 yolcu o zamanın olanakları içinde küçümsenmeyecek bir başarıdır.

Yıl 1970, aylardan ağustos, günlerden ise yine pazar. Saat dokuzu yaklaşıyor. Yeşilköy Hava Limanı yeni bir güne hazırlanıyor. Türk Hava Yolları iç hatlar terminalinde ve apronda büyük bir çalışma gürülüyor. Anonslar yolcuları bilet kontrolüne ve uçaklarına davet ediyor, yer personeli büyük bir ciddiyet ve nezaketle görevlerini sür-

dürüyor. Apronda, en az beş altı uçak var. Bazıları yakıt, bazıları da yolcu ve bagaj alıyor.

Pilot odasından uzunca boylu, güler yüzlü bir pilot çıktı, elinde oldukça büyük bir çanta var. Ceketinin kolundaki dört sırma peride bakılırsa kaptan olmalı. Bize doğru yaklaşıyor hemen tanıyoruz. Bir günümüzü birlikte geçireceğimiz 24 yıllık uçuşu Erdal Tuğrul kaptan. Saat tam dokuz. Bu andan itibaren Erdal kaptan ve uçuş ekibinin peşinde bir gölgeyiz artık. Ne yaparlarsa, nereye giderlerse, bazı özel haller hariç, peşlerindeyiz ben ve fotoğrafçı arkadaşım.

9.05 Türk Hava Yolları uçuş malumat servisinden İstanbul - Ankara - Erzurum seferi için gerekli bilgileri ve hava durumunu aldık. Erzurum'da hava gayet açık ve güzelmış.

9.07 İki dakika içinde uçuş öncesi brifingi süper bir hızla bitti. Kilometrelerin saniyelerle ifade edildiği havacılık dünyasında herşey, şehir trafiğinde kaplumbağa hızı ile ilerlemeğe alışmış bizler için akılalmaz derecede süratliydi galiba.

9.12 Erdal kaptanı uçuş odasında bırakıp terminale gidiyoruz. Etraf yolcularla dopdolmuş. Bir kısmı bilet ve bagaj kontrolünü yaptırırken diğerleri de inip kalkan uçaklara büyük bir kayıtsızlıkla bakıyorlar.

9.15 Erdal kaptan uçuşdan önce dolmuşa binecek kadar rahat görüldüğünden neler hissettiğini sormayı gereksiz buldum. Bakalım yolcular da aynı rahatlık içinde miydiler? Terminaldeki yüzleri teker teker inceliyor, ve yaşlı bir beye yaklaşıyorum.

— Günaydın efendim. İlk defa mı uçağa biniyorsunuz?

— Hayır evladım, çok bindim sayısını da unuttum.

— Şu anda neler hissediyorsunuz, söyler misiniz?

En uzun yolculuk
lara bile ufak bir
adıyla başlanır.
Lao-tse



— Hiç bir şey, çok rahatım.

— Sağolun.

Eh insan kaç defa uçağa bindiğinin sayısını unutursa, tabii ki hiç bir şey hissetmezdi. Şöyle yüzünden korku akan, uçak fobisine tutulmuş, eli ayağı titreyen birini aradım ama bulamadım. Görüştüğüm bütün yolcular çok rahat ve heyecansızdılar.

«Lütfen dikkat. THY'nın 114 seferi ile Ankara ve Erzurum'a gidecek yolcuların bilet ve bagaj kontroluna gelmeleri rica olunur.»

9.25 Bilet kontrolümüzü havacılık terimi ile «CHECK IN» imizli yaptırдық. Sonra tekrar yolcuları incelemeğe başladım ama ilginç bir yolcu tipine rastlayamadım. 1970'in yolcuları 1933 ün uçan makinelerine korkuyla bakan Ankaralılardan ne kadar da farklıydılar. Günlük hayatımıza giren uçakları Türk yolcusu artık hiç yadırgamıyor. Avrupa'da istatistiklerde belirtildiğine göre, karayolu kazalarında ölen her 100 kişiye karşılık uçak kazalarında sadece 1 kişi hayatını kaybetmektedir. Ülkemiz trafik kazaları yönünden dünyada hatırı sayılır bir üne sahip olduğundan, yurdumuzda hava yolu ile seyahat Batı aleminde çok daha emindir. Bu orana rağmen havaalanlarında korkunun kol gezdiği bir gerçektir.

Uçak veya uçuş korkularını şöyle sıralayabiliriz:

a. Mantıklı Korku: Korkunun en yersiz olanıdır. Okunan ve duyulanların hayal gücü ile karışmasından doğar. Örneğin «Ya radar çalışmazsa? İniş pisti çok kısaysa. Kazaların da hepsi havada oluyor.» Bu korku oldukça kısa sürelidir.

b. Buluşucu Korku: Korkuların en korkuncudur. Yanındaki yolcunun suratını asmaması, hostesin yanından biraz telaşlı geçmesi gibi bir takım «hiçlerden» ortaya çıkar ve bir yolcudan diğerine atlayarak bir çok kimseyi tedirgin eder.

c. Tam Korku: En rahatsız edici ve en amansız korkudur. Ayakları yer yüzünün emin (1) zeminine almış bir yaratığın birden havaya fırlamasıyla başlar ve bütün uçuş boyunca devam eder. Taki ayaklar iniş merdiveninin ilk basamaklarına değene kadar.

9.35 Bilet kontrolü bitti. Yolcular uçağa davet edilmelerini baklıyorlar. Bu arada bagaj ve posta da uçağın altındaki ambarlara yükleniyor. Makinistler ise son kontrolleri yapıyorlar. Ofiste genç bir memur uçağın denge hesabını yapıyor. Bu işlem uçağın içindeki yolcu, yük ve yakıt miktarına göre kalkışta flapların derecesini veren karmaşık bir seri hesaptan ibarettir.

9.40 Erdal kaptan dıştan uçağı 24 yıllık tecrübenin verdiği alışkanlıkla bir çırpıda kontrol ediverdi.

9.48 Kaptanımız «cockpit» de (pilot mahalli) uçuş öncesi kontroluna başlarken TK-114 seferinin yolcuları da uçağa davet edildiler.

86 yolcu ve 5 mürettebat ile 2000 kiloluk yükü Ankara'ya, oradan da Erzurum'a uçuracak DC-9 tipinde, 107 kişilik, THY jet filosuna yeni katılan çift jet motorlu demir kuşlardan biriydi. Asıl ismi EGE, uluslararası adı ise Tango Kilo-Jül yet Alfa Fokstrottu (TK-JAF) havacılık alfabesine göre. Kanat açıklığı 28, boyu 36, gövde kalınlığı 2.6, yerden en yüksek yeri 8,25 metre idi. Pek de öyle büyük değildi uçağımız; hele kuyruk kısmında, gövdenin iki yanındaki 128 cm. kalınlığında ve 525 cm boyundaki mini diyebileceğimiz jet motorlarına şüphe ile bakmamak elde değildi. Öyle ya, en ufak bir sarsıntıda düşürecekmiz gibi duran minicik iki motor tam 50 tonluk bir yükü ta İstanbul'dan alıp da Erzurum'a nasıl uçururdu. Önümüzde tam 1,050,000 m. vardı. Sonra, eğer motorlardan biri arızalanırsa ikiz kardeş uçağı sallımen yere indirebiliyordu.



Günümüzde uçağa binmeyen kalmadı gibi, ama normal bir yolcu gibi seyahat etmekle, uçuş ekibinin gölgesi gibi seyahat etmek epey farklı olsa gerek. Pilot mahallinde uçabilen mutlu azınlığa dahil olan ben de uzun uğraşmalardan sonra kendimi kokpitin açılır kapanır koltuğuna sıcağa bağladım.

9.54 Erdal kaptan ve yardımcısı Mehmet Bağcı uçağın kumanda alet ve göstergelerini teker teker kontrol etmeği bitirdiler. Her uçuştan önce artık ezberlenmiş bir kontrolü büyük bir titizlikle yapmak gerekiyordu. Havada arızalanan uçağı durdurup da arızayı gideremediniz ki,

- TK-114, Yeşilköy, Çalıştırma müsadesi.
- Yeşilköy, TK-114 çalıştırmaya serbestsini.

Kuleden motorların çalıştırılması için izin gelince Erdal Kaptan makiniste, sol elini yumruk yapıp baş parmağını kaldırarak havacılık dünyasının o aşına işaretini verdi. Herşey tamamı. Makinistin işaretleriyle ilk önce biri sonra da öbürü çalıştı motorların. Pilot kabinini gittikçe artan bir ses doldurdu. Kulenin ikinci bir müsadesi ile motorlar korkunç bir sesle kükrediler.

10.02 Bu korkunç kükremeyi takiben TK-JAF apronda oldukça hızla ilerlemeye başladı. Tıpkı bir otomobil gibi sarsılarak orta taksi ruttun dönüp, 24 pistinin başına ulaştı. Son bir iki kontrolün ardından Erdal Kaptan, Mehmet Kaptana döndü.

- Hayırlı uçuşlar.
- Hayırlı uçuşlar cevabını alınca, Demir Kuşu olanca hızı ile pist üzerinde koşturmaya başladı. Gittikçe artan bir hızla pisti yutan uçak birden hafifce sallanır gibi oldu.

10.08 Tekerlekler yerden kesildi. Uçağın burun dikilmiş vaziyette, sanki yokuş çıkar gibi gittikçe yükseliyoruz. Kulaklarım uğulduyor. İki pi-



Uçağın kalkışı.....

lotun arkasında, yüksek koltukta sanki dışı sandalyesinde oturur gibiyim. Her iki pilot da çok meşgul. Bir yandan Yeşilköy kontrol kulesi ile konuşuyor, bir yandan da danseden ibrelere, yanıp sönen lambalara göre uçağı yönetiyorlar. Bir yerden hava geliyor. İnsanın «Şu camı da kim açtı» diyeceğı geliyor nerdeyse. Basınç otomatik olarak ayarlandı, kulak uguldamam durdu. Devamlı yükseliyoruz. Erdal kaptan gaz kolunu çek tikçe iki mini motor daha da güç kazanıyor. Tırmanışımız sırasında her motorun çekişi yaklaşık olarak 5448 kg.

Neden sonra kokpit şokundan kendimi kurtarıp yan camlardan dışarı bakıyorum. Altımızda Marmara Denizi'nin üstümüzde ise gökyüzünün engin mavisi parlıyor. Denizde, arkalarından beyaz izler bırakarak ilerleyen gemiler o kadar oyuncuğa benziyorlar ki insanın elini uzatıp da tutacağı geliyor gemileri. Pilotların işleri biraz hafifledi galiba, gelen hostesten içecek bir şeyler istediler. Uçağın kaptan pilotu, bütün dünyada olduğu gibi solda, yardımcısı ise sağda oturuyor. Büyük bir tesadüf eseri ikinci pilot Mehmet Bağcı da 24 yıllık uçuşu. Eh artık biraz daha ferahladım; toplam uçuş tecrübesi 48 yılı bulan iki pilotun yönetimindeki bir uçakta gönül rahatlığı ile uçulabilirdi.

10.15 Uçuş irtifamız tam 10.000 ft. yani 3000 m.

10.21 Birden yana yattık, meğerse havada viraaj alıyormuşuz. Yeryüzünden bakıldığında adeta özgürlüğün sembolü gibi görünen gökyüzünde bile insan dilediğince uçamıyordu. Bütün ülkelerdeki gibi yurdumuzun da üstü Amber 1, Amber 4, Yeşil 1 gibi adlar alan hava yolları ile örülmüştür. Bu yollar üzerinde garçi yerden uzatılan yol işaretleri yoktur ama, çeşitli yer istasyonlarının telsiz yayınları gökyüzü yollarının trafik işaretleri, kontrol kulesi ve yol kontrol teknisyenleri de gök-

.....İniş.



Pilot kabini bir acemiye
saşırtacak kadar çok öl-
cü aletleriyle doludur.



yüzünün trafik polisleridir. (Bk. Bilim ve Teknik, sayı 32) Yerden verilen talimata göre uçuyoruz. Havanın çok açık olmasına rağmen hava trafik kuralları nedeni ile görerek uçamıyoruz. Altımdan kayarcasına bir uçak geçti. Tam olarak görmedim bile. Erdal kaptanın yaptığı bir takım ayarlardan sonra uçağın yönetimi üçüncü pilota geçti. Sarsılmalar da azaldı. Galiba elektronik beyin ve yardımcı pilotu elektronik devreleri uçağı insanoglundan daha iyi yönetebiliyordu. Hızımızı sordum, 440 knotmuş. Aşağı yukarı 815 km. saatte. Bu hızla uçarsak Ankara'yı geçip gidecektik galiba. Aceleyse yolcu kabineine bir göz atmak için pilot mahallinden çıktım.

10.32 Kabinde her şey normal, o kadar normal ki insan kendini adeta ince uzun bir oturma odasında sanıyor. Yolcuların kimi gazete okuyor, kimi camlardan kayarak geçen bulutlara, küçücük görünen yeryüzüne bakıyor. Uçağı aceleyle binerken şöyle bir gördüğüm kabin personeli ile tanışıyorum. Kabin memuru veya özel mesleki tanımı ile steward Ergin Çalın THY nin 13 kabin memurundan biriydi. Halen görev yapan 115 hostes arasından Gönül Yapıcı ve Ahsen Koçkan uçuş ekibini tamamlıyorlardı. Hepsisi de çok cana yakın kişiler. Bize büyük yakınlık gösteriyorlar. Kabin ekibinden kendi tecrübelerine göre yolcu tiplerini sıralamalarını rica ettim. Ortak olarak şu sonuçlara ulaştılar: Korkak, hasta çocuk ve VIP (çok önemli kişi).

Ama bilimsel olarak uzmanlar uçak yolcularını genellikle beş grupta topluyorlar.

a. Şakacı Yolcu : Koltuk komşuları ile hemen arkadaş olan bu tipler nükteli konuşmaları ile hiç bir şeyden korkmuyorlarmış gibi davranırlar. Aslında içleri derin bir korkuyla doludur. Eğer kendileri ile ilgilenilmezse içlerindeki korku onları boğar.

b. Kusur Arayan Yolcu : Bu guruba daha çok kadınlar dahildir. Hayal güçlerinin yardımı ile pilotun tecrübesinden tutun da hosteslerin servisine kadar herşeyi tenkid ederler. Yanında oturanlara da, bilgiç bilgiç tenkitlerini haklı göster-

meye gayret ederler.

c. Kızgın Yolcu : Züppeçidir. Kendi emniyetinden kuşkulunur, kuşkulandıkça da kızar. Bu tip yolcular çoğunlukla kendine aşırı derecede güvenen, sinirli kişilerdir.

d. Şaşkın yolcu : Genellikle zayıf karakterlidirler. Kendi başlarına olamazlar. En ufak bir tehlike anında uçağın ortasına fırlayıp koşmaya kalkışırlar. Bu tip yolculara yardımcı olmak, onları sınırlamak gerekir, çünkü hissettiklerine önem verilmesini isterler.

e. X-ışını gözlü yolcular : Dalma herşeyin daha fazlasını öğrenmek isterler. Niçin uçak sola döndü? Neden sigara içilmez ışığı hâlâ sönmüyor? gibi sorulara cevap ararlar. Çok konuşkan olmalarına rağmen komşularına da konuşma fırsatı verirler. Yalnız, pencereden dışarı bakmaya pek cesaret edemezler.

Deha bir çok yolcu türü vardır ama, diğer türler bu beş temel türün korku üzerine çeşitlenmeleridir. Gelecek uçak yolculuğunuzda eğer vakit bulabilirseniz hem çevrenizdeki yolcuları inceleyin, hem de bakın bakalım hangi kategoriye giriyorsunuz?

10.42 Kabin personeli ile konuşurken uçağın asansördeymiş gibi alçalması ve sallanmasından Ankara için inişe geçtiğimiz anlaşılıyor. Hemen kokpite döndüm. Pilotlar tekrar kumandayı elektronik yardımcılardan almışlar. Omuzları üzerinden Esenboğa Hava Limanı'nın ana pisti görülüyor. Gittikçe yaklaşıyoruz. Biz yaklaştıkça, pist de büyüyor. Devamlı alçalıyoruz. Pist büyüdü ve sonunda adeta bir kuş gibi yere konduk.

10.48 Büyük bir hızla pistte kayıyoruz. Uçak biraz sarsılıyor. Motorların geri çalışması ve flapların dikey duruma getirilmesi ile hızımız kesildi. Yeşilköyden havalandıktan sonra Esenboğa'ya 40 dakika içinde indik. Yani kuş uçuşu aşağı yukarı 350 — 400 km'lik bir yolu dakikada ortalama 10 km hızla katetmiştik.

Ankara'da yolcuların bir kısmı indi, yerlerine yenileri bindi. Bu arada makinistler de her ara-

istasyonda yapılan transit bakım ile yakıt ikmalini bitirdiler. TK — JAF dadaşlar illi Erzurum'a yapacağı uçuşa hazırıldı.

11.18 Tekerekler Esenboğa'nın ana pistinden kesildi. Erdal kaptan yine solda oturuyor. Hızla yükseliyoruz.

11.21 Telsizden Esenboğa kontrol kulesindeki görevli teknisyenin sesi geldi..

— TK-114 Esenboğa. 9.18 de uçunuz. Ankara yol kontrolü ile temas ediniz. İyi uçuşlar.

Hemen saatime baktım, 11.22 idi. Demek havacılık dünyası Greenwich mahalli saatini kullanıyordu. Şu anda 7000 ft. in üstünde olmalıyız. Çünkü kontrol kulesi yerden 7000 ft. e kadar olan hava trafiğini düzenliyordu.

Erdal kaptana sordum :

— Şu andaki hızımız acaba ne kadar?

— 0.80 mach. dedi.

Diğer bir deyişle hızımız havadaki ses hızının ortalama olarak % 80'ine eşitti.

Erzurum'a kadar yolumuz uzundu (1) ama, demir kuşumuz kilometreleri öyle büyük bir istahla yutuyordu ki vakit geçirmeden her iki kaptandan da uçağımız hakkında biraz teknik bilgi aldım. Diğer kardeşleri gibi, TK-JAF da 50 ile 1500 mil arasında ekonomik uçuşlar yapabilmektedir. 11,700 m; ye kadar yükselebildiğinden, gerektiğinde bütün meteorolojik olayların üzerinde + 50 ile — 50 C dereceler arasında uçabilmektedir. Çift jet motoruna ek olarak havada elektrik enerjisi üreten üçüncü bir motoru daha vardır. Yapısı 10 G lik bir hava basıncına karşı koyabilecek güçtedir. İsabet eden yıldırımların zarar vermemesi için DC-9 lar Faraday kafesleri olarak inşa edilmişlerdir. Ama gene de, saniyede 30 km. hızla, bir keresinde 200 kulon elektrik boşaltabilen 100 milyon volt ile 1 milyar volt arasında bir elektrik akımının sakın sakın giden uçağa çarpması pek de hoş olmasa gerek. Uçağa çarpan yıldırım, Faraday kafesi nedeni ile yolculara zarar vermeden kanat veya kuyruk uçlarından akıp gider.

11.25 Uçağımız oto pilota olmasına rağmen, sanki taşlık bir yolda hızla ilerleyen otobüs gibi sallanıyor. Erdal kaptan radarın türbülans tesbit ettiğini söyleyince hemen yolcu kabine geçtim.

11.28 Ankara ile Erzurum arası gerek Doğu Anadolu'nun dağlık coğrafi özelliklerinden gerekse, hava tabakalarının oluşumu nedeni ile hava boşluklarına oldukça fazla rastlanılan bir uçuş bölgesidir. Bundan ötürü Ergin Bey, ve hostesi-

miz Gönül Hanımın seslendirdiği tehlike anında yapılacak işlemleri yolculara gösteriyor. Anı bir basınç düşmesinde, koltukların üzerindeki kapaklar otomatik olarak açılır ve her yolcunun kucağına özel bir oksijen maskesi düşermiş. Eğer uçak denize inmek mecburiyetinde kalırsa koltukların minderleri can yeleği olarak kullanılmıştır. Yolculara bakıyorum. Pek de memnunkla izlemiyorlar yapılan gösteriyi.

11.32 Oksijen maskelerinin zihinlerde yarattığı korkulu düşünceler hosteslerimizin tatlı tebessümleri ile ikram ettikleri serinletici içkilerle biraz olsun dağıldı.. Az önce tedirgin tedirgin camlardan dışarı bakan yolcular tekrar neselenmeğe başladılar. Arada bir ayağa kalkıp pilotlara ziyarete giden meraklılar bile var.

11.49 Eyvah! Ne oluyoruz? Yoksa düşüyor muyuz? sallanarak irtifa kaybediyoruz. Ayaktayım En yakın koltuklara tutundum. Yanımdaki yaşlı bir hanımın yüzü kül gibi, beyi ise koltuğunun kollarına sıkıca yapışmış. Neyse sallantı durdu. Uçuş da normale döndü. Yaşlı hanıma soruyorum.

— Ne oldu dersiniz?

— Boşluk mu diyorlar nedir, işte ondan oldu.

— Kokdunuz mu?

— Neden korkayım, gide gele alıştım artık.

Hava tabakalarının devamlı olarak soguyup ısınması ile oluşan hava hareketlerine (hava boşluğu) deniliyor. Boşluk denildiğinden uçağın bu boşluklarda birden yükseklik kaybettiği düşünülebilir. Aslında türbülanslarda aşağı iniş olduğu gibi, hava tabakasının hareketine bağlı olarak yükseliş, hatta yükseliş — düşüş serileri bile olabilir. Kümüllüs bulutları içinde daha çok görülen hava boşlukları en tehlikelileri açık hava türbülanslarıdır. Bu tür hava hareketleri bazı hallerde en büyük uçakların kanatlarını kırarak kadar güçlüdürler. Radar yardımı ile önceden tesbit edilen büyük hava boşluklarının içine girmekten kaçınılmaktadır. Gerçi hava boşluğu da yıldırım gibi büyük bir tehlikeydi, ama yılların tecrübesinin verdiği ustalığın belirli bir olgunluğa erişmeden dört sırma şerit takılamıyacak iki kolun kumanda lövyesi üzerinde olduğunu bilmek, yersiz korkuları önlemek için yeterliydi.

Bugün THY iç hatlarda 17, dış hatlarda ise Atina, Roma, Viyana, Münih, Frankfurt, Zürih, Paris, Brüksel, Amsterdam ve Londra olmak üzere 10 merkez arasında tarifeli seferler yapmaktadır. Ayrıca Almanya'ya işçi sevkiyatı için özel seferler de yapılmaktadır. Helen THY uçak filosunda 57 kişilik 3 viscount, 40 kişilik 8 F — 27, biri kira-

lık olmak üzere 7 adet 103 kişilik DC — 9 hizmet görmektedir. 1971 in Ocak ayında 189 kişilik Boeing 707 uçağı dış hatlarda sefere konulacak, DC — 9 ların sayısı da 9 a çıkarılacaktır.

12.08 Erzurum için alçalış başladı. Pilot mahalline dönüyorum. Altımızda dağlar ve vadiler görülüyor. Solumuzda ise bir göl gibi Karadeniz uzanıyor. Hava çok açık olduğundan Karadeniz'in kuzey doğu kıyılarını görebiliyorum.

12.15 Erzuruma indik. Oldukça küçük bir havaalanı ama, ihtiyaca yetiyormuş. İstasyon müdürünün belirttiğine göre Ankara - Erzurum hattında bir ayda, tek uçakla, tam 1500 yolcu taşınmıştı. Ne yazıkki kilometrelerce uzaktan geldiğimiz halde Erzurum'da sadece bir yemek yiyecek kadar kalabildik. Biz yemeğimizi yerken acıkmış ve susamış uçığımızda leziz akaryakıtla karnını doyuruyordu.

13.01 Erzurum'dan Ankara ve İstanbul için dönüş yolculuğumuza başladık. Pilotlar yer değiştirdiler. Uçak oldukça sallanıyor. Altımızda dağlar ve sicim gibi uzayıp giden yollar var. Yolcumuz epey az. Limitli kalkış yaptık. Deniz seviyesinde havanın yoğunluğu fazladır. Yükseklik arttıkça yoğunluk azalır. Deniz yüzeyinde havanın kaldırma gücü fazla olduğundan DC-9 lar toplam olarak 108.000 lb. (49032 kg.) ile havalanabilir. Fakat Erzurum gibi yüksekliği fazla istasyonlarda 5° C de kalkış en çok 41177 kg, 15° C de ise 39271 kg ile mümkündür. Yükseklik gibi sıcaklığın da kalkışlarda büyük önemi vardır. Bazı yolcuların, bilmeden (uçak boş gidiyor, genelde yolcu almayırlar) diye fikir yürütmelerine karşılık verilecek tek cevap limitli kalkıştır.

13.25 Uçuş normal, kayda değer hiç bir şey yok, yolculara içecek ikram ediliyor.

13.40 Ankara'ya yaklaşıyoruz. Tahminen saat başında Esenboğa'ya ineceğiz. Pilotlar Ankaraya yol kontrolü ile temastalar.

Bizden kilometrelerce ötede, kapalı bir odada, doğu sınırimızdan Ankara'ya kadar tahminen yurtdumuzun yarısı üzerindeki trafiği idare eden teknisyenleri düşündüm. Görmeden saatta ortalama 600km yapan uçakların trafiğini düzenlemek, onları çarpıştırmadan gidecekleri yere ulaştırmak pek güç olmalıydı. Çarpıştırmadan diyorum, çünkü uçuşuz bıçaksız gibi görünen gökyüzünde iki uçağın çarpışması ihtimali saçma gibi gelebilir bazılarıımıza. Fakat uçakların yerdan verilen talimatlara göre uçtuklarını ve kesif hava trafiğinin daha çok zihnen. hayali olarak idare edildiğini de düşünmek gerekir. Yerdeki teknisyenin ayırma yaparken bir

anlık dalgınlığı bir anda büyük can ve mal kaybına sebep olabilir. Acaba pilotlar birbirlerini görüp de rota değiştiremezler mi? Aynı yükseklikte, karşılıklı gelen iki pilot birbirlerini görmesine görürler ama çarpışmayı önlemek güçtür.

Saatte 600 mil hızla giden bir uçağın pilotunun yaklaşan bir cisim fark etmesi ve bu cismin görüntüsünün beyne ulaşmasına kadar uçak 26,5; yaklaşan cismin mahiyeti anlaşılan kadar da 276 m gider. Bundan sonra pilotun çarpışmadan kaçınmaya karar vermesine kadar 804, kararın uygulanması safhasına kadar toplama olarak 1438 m. yol alınmış olur. Bu hesaba göre çarpışmanın önlenebilmesi için bir pilotun diğerini en az 2875 m. uzaktayken görmesi gerekir. Görüş şartları, görüş açısı, görüntü yanılmaları, adaptasyon gibi etkenleri de göz önüne alırsak durumun ne kadar ciddi ve tehlikeli olduğunu anlayabiliriz. Bu yönden hava trafik teknisyenlerinin omuzlarında sınırsız bir sorumluluk taşıdıklarını hepimizin bilmesi gerekir.

14.01 Tahmin edilen zamandan bir dakika sonra Ankara'ya indik. Yakıt ve yolcu aldıktan sonra 14.50 de İstanbul'a hareket ettik.

14.26 Yeşilköy kontrol kulesi iniş talimatı verdi. Deniz üzerinden yaklaşıyoruz.

14.29 Yeşilköy'e indik. Bugünün modern karayolu ulaşım imkânlarının bile günlerce gerçekleştiremeyeceği bir yolculuğu gidış 97, dönüş de 99 dakika olmak üzere tam 3 saat 16 dakika içinde tamamlayıverdik. Şehir içinde iki adimlik yere trafik keşmekeşi ile boğuşa boğuşa en az yarım saatte gittiğimizizi düşünürsek insanın böyle bir sonuca pek inananası gelmiyor. Ama ilerleyen Bilim ve Teknik insanlığına yeni ufuklar açmaya devam ettikçe akıl almaz sonuçların biz şaşkın insanları daha da şaşırtacağı şüphesizdir.

İşte uçak terminale yaklaşırken, kaptan pilot Erdal Tuğrul ve uçuş ekibinin, uçakları ile seyahat ettiğimizden ötürü memnunluk duyduğunu bildiren anonsu dinlerken bunları düşünüyordum. Uçaktan inerken yüzünden büyük bir memnunluk okunan makinisti görünce TK-JAF'ın sadece iki pilot ve üç kabin mürettebatının emeği ile seferini tamamlamadığını anladım. Bu kısa sayılabilecek yolculuğumuzda yer hosteslerinden tutunda banzincilere kadar en az 50-60 kişinin emeği vardı.

Bir günümüzü daha doğrusu havada 195 dakikamızı beraber geçirdiğimiz uçuş ekibinden teşekkürlerimizle ayrıldık. Pilotun bir günün çok kısaydı. Sadece 195 dakika ...