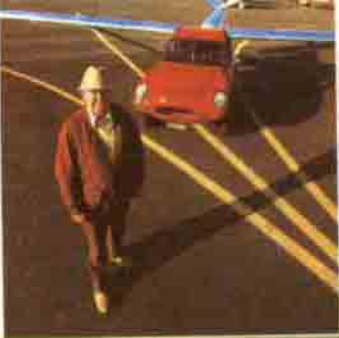


UÇAN OTOMOBİLLER



Uçuş izni mucizesi: Molt Taylor, uçan otomobil için Amerikan Havaçılık Teşkilâtı (FAA)'dan "küçük model uçak" kaydı altında izin almayı başaran ilk Amerikalıydı. Uçan otomobil "Aerocar", havada saatte 217 kilometrelik bir üst hız ulaşabilmekte, yolda ise saatte 80 kilometreye erişince havalanabilmektedir.



- Tıkanmış bir otoyolda sabırla trafiğin açılmasını beklerken üstünüzden uçarak bir BMW geçse ne hissedersiniz?

Harald KAISER

Belki de kendinizi bir James Bond filminin çekim çalışmaları içinde sanırsınız. Düşünün ki, otoyol üzerinde saatte 120 kilometre hızla gidiyorsunuz. Kasetten sevdiğiniz müzik parçasını dinlemektesiniz. Birdenbire oto radyosundan trafik polisinin on kilometre ileride bir trafik tıkanıklığını bildiren anonsu duyuluyor. "İşin yoksa bekle dur" diye düşünüyorsunuz değil mi? Halbuki arkanızdan gelen ve herhalde sizin gibi trafik polisinin uyarısını duymuş olan BMW'nin sürücüsü başka türlü tepki gösteriyor; tıkanıklığa hiddetlenmiyor, sadece hızla en yakın park yerini araştırıyor, sağa sola bakıyor ve sonunda bir süre için yoldan ayrılıyor. Bütün bunları arka aynanızdan görüyorsunuz, ama pek önemsemiyorsunuz. Zaten o adamdan size ne? Öyle ama, onu yakında tekrar göreceksiniz ve gördüğünüz zaman da ağzınız hayretten bir karışık açık kalacak!

Birkaç kilometre ötede, az önceki BMW'nin tekrar yola girdiğini görüyorsunuz. Bu adamın niyeti ne? Tıkanıklığı duymadı mı? Hızlandı, arkadan üzerinize doğru geliyor. Yoksa sıraya girmeyip arabaların üstünden mi atlayacak?

Birden, gelen arabanın biçiminde de bir değişiklik fark ediyorsunuz. Arabanın üstüne sağlı sollu acayıp bir şeyler yerleştirilmiş. Arkasında da uçak kuyruğu gibi bir eklenti var. Yoksa... Sakin uçmaya kalkmasın?

Siz daha BMW'nin ne yapacağını keşfetmeye çalışırken, araba korkunç bir gürültüyle yanınızdan geçiyor ve 200 metre ilerinizde havalanıyor. Siz araba kuyruğunda trafik tıkanıklığının giderilmesini beklerken, BMW göklerde uçuyor!

Bunun bir hayal ya da rüya olduğunu düşüneneceksiniz

Fikir gerçekten çok çekici: Otomobille istendiği yerden ve istendiği zaman havaya yükselmek! Sınırsız imkânlar ülkesi diye tanınan ve bürokrasinin buluş sahiplerini engellemediği Amerika'da gerçekten de uçak-otomobil melezi halk tipi arabalarla maceralı uçuşlar yapılmıştır.

ama, aslında öyle değil, gerçeğin ta kendisi! Tabii ki bu ancak "sonsuz imkânlar ülkesi" olarak tanınan Amerika'da gerçekleştirilebilmektedir. Nitekim 1970'lerin başında ABD'de hayal güçleri zengin iki amatör kollar sıvayıp otomobillerini uçurmayı denemişlerdir. Kaliforniya eyaletindeki Ventura'dan Henri Smolinski ve Harold Blake, bu iş için bir Ford Pinto'yu alıp bir Cessna Skymaster ile birleştirdiler. Sonuçta herkesin şaşkınlıkla seyrettiği, garip, fakat uçabilen bir araç ortaya çıktı.

Cessna Skymaster, tam o küçük Pinto ile birleştirilmeye uygun uçak tipi idi. Bunun sebebi, pervanesinin arkada olması ve arkadan itiş yapabilmesiydi. Bu da bir avantaj sayılıyordu. Bu sayede uçağın iki mühendisinin, kanatlar arasına kocaman bir motor monte etmesine ve Pinto'nun karoserinde bir değişiklik yapmasına gerek kalmıyordu. Yapılacak iş sadece Cessna'nın kabinini sökmek ve Ford Pinto'yu alttaki bu bölüme yerleştirmektir.

Elbette ki, bütün bunları söylemek kolay, gerçekleştirmek çok daha zordu. Yapımcılar, otomobili uçağa ya da uçağı otomobile çevirmek için uygun menteşe ve civata düzenini kararlaştırıncaya kadar, haftalar geçti. Sonunda küçük bir rekor kırdılar; çünkü, bunun için gereken süreyi 20 dakikaya indirmeyi başarmış bulunuyorlardı!

Aracın idaresinin pilot kabininden otomobile aktarılmış olması da çok şaşırtıcıydı. Smolinski ve Blake, uzun deneylerden sonra araçlarının otomobil direksiyonuyla uçurulabileceğini anlamışlardı. Uçağı otomobil gibi yöneteceklerdi. Yükselmek ya da alçalmak için sadece direksiyon kolunun çekilmesi yetiyor, Pinto hemen burununu doğrultuyordu.



Dört tekerlek üzerinde: Aerocar'a karayolları üzerinde gidiş izni de verilmiştir. Plakası Washington eyaletine aittir. Bu orijinal arabanın iki motoru vardır. Otomobil için olanı, kaput altında, pervane motoru ise arkadadır. Alet tablosunda sadece hız, yön ve yükseklilik göstergeleri bulunur. Molt Taylor bundan fazlasına gerek görmemektedir. Arkada katlı olarak götürülen uçuş düzeni, istendiği zaman çabucak monte edilebilmektedir.

Henri Smolinski ve Harold Blake, "Ave Mizar" adını verdikleri uçan otomobil ile büyük projeler yapmışlardı. Onunla bütün ülkeyi aşmak ve şaşırtıcı buluşlarını herkese tanıtmak istiyorlardı. Araca, harekete geçme sırasında öndeki dört silindirli motor ve arkadaki itici pervane ile hız sağlanacaktı. Kalkış sırasında pedala basmak gerekiyordu, aksi takdirde, otomobil motoru gereğinden çok dönecekti.

Yapımcılar aracın sadece 210 beygirgüçlük Continental uçuş motorunu, müşterilerin isteğine göre, 235, 260, hatta 300 beygirgüçlük bir Lycoming motoru ile değiştirmeyi düşünüyorlardı. Uçağın plânlanan menzili 1600 kilometre idi.

Mizar'ın normal yolculuk hızının saatte 220 ile 246 kilometre arasında olacağı tasarlanmıştı. Motor gücüne bağlı olarak uçan otomobil 251, 262 hatta 275 kilometrelik bir üst hıza erişebilecekti. Fiyatının ne olacağı da düşünülmüştü. Değişik modellere 19.000 Dolar (yaklaşık 18 milyon Türk Lirası) ile 30.000 Dolar (yaklaşık 28,5 milyon Türk Lirası) arasında fiyat konulacaktı.

Ne var ki, her şey düşünüldüğü gibi gerçekleşmedi. Mizar, 1973 yazında ilk uçuşundan kısa bir süre sonra ve Amerika gösteri turnesinin başlangıcından hemen önce, iki yapımcısı ile birlikte yere çakıldı. Uçuş-kontrolöden Reed Weske, olayı bugünlük gibi hatırlıyor ve "Kalkıştan sadece iki dakika sonra pilot bizden iniş izni istedi" diyor.



İlk modellerden biri: Bu üç tekerlekli "Waterman Arrowbile" 1930'dan kalmadır. Araç, 100 beygirgüçlük bir motora sahipti. Güç, bir transmisyon kayışı ile tekerlek ya da pervaneye aktarılıyordu. Sistem, fevkalâde güvensizdi.

Uçan otomobil birkaç saniye sonra Kaliforniya'daki Oxnard Havaalanı'na sadece yarım mil uzaklıkta bir kamyonetin üzerine düşerek yandı. Düşüş sebebi anlaşılamadı. Zaten kurtulma şansı olmayan iki pilot da hayatlarını kaybettiler.



Bu iki pilotun akıbeti elbette ki, buluşlar peşinde olanlar bu yolda yeni çalışmalar yapmaktan alıkoymadı. ABD'nin Washington eyaletinden Molt Taylor, bunlardan biridir. Yapmak istediğini kendisinden öncekiler de düşünmüşlerdi. Belki onlar da tipik Amerikalılar gibi, otoyollar tamamen tıkanacağı zaman otomobilleriyle havalanıp araç kuyruğu üzerindeki uçmanın ne güzel olacağını hayal ediyordular.

Molt Taylor 1950'den beri bu tür uçan otomobillerle uğraşmaktadır ve iki "Aerocar"ın yaratıcısı olmuştur. En yeni modelinde, yola inişten sonra bile kanatlar takılı kalabilmektedir. Bunun püf noktası kanatların, uçuş düzeninin sökülmesine gerek kalmaksızın, sadece arkaya doğru katlanabilmesidir. Böylece uçuş düzeni her zaman hazır tutulabilmektedir. Zaten Molt Taylor'un "Aerocar"ında durmak, katlanmış kanatları açmak ve uçmaktan daha fazla bir şey yapmak gerekmez. Taylor bunu şöyle anlatıyor: "Tipik otomobil kul-T.P.Hall Car: Bu 1939 modeli araç, ilk uçan otomobillerden biriydi. 100 beygirgüçlük bir Franklin motoru ile hareket ettiriliyordu. Zayıf yönleri arasında özellikle fren tertibatını belirtebiliriz. Yere varışta da otomobil frenlerinin kullanılması gerekiyordu. Halbuki bu frenler hız kesmeye yetmiyordu.

Aerocar I: Molt Taylor, daha 1950'li yıllarda "Aerocar" diye adlandırdığı uçan otomobiller yapmıştı. Ancak isim benzerliğine rağmen, bu uçan otomobil buluşları ayrı ayrı tekniklere dayanmaktaydı.

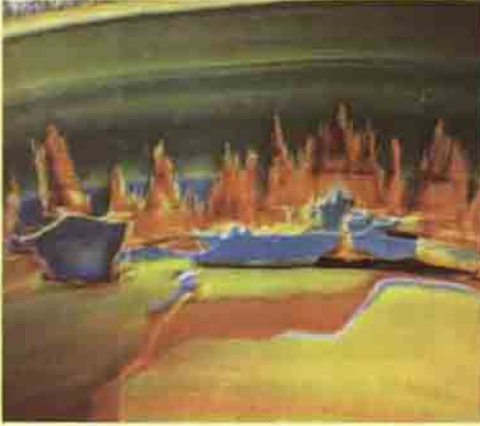
lanırmış gibi; yalnız saatte 80 kilometreyi aşarsanız, kolu çekiyor ve herhangi bir uçak gibi havalanıyorsunuz".

Gene de bu melez uçak, gerçek bir uçağın özelliklerini bilen aerodinamikçilerin midasını bulandırmaktadır. Sebebi, bu "uçan sandık"ların birbirinden çok ayrı yapıları iki ulaştırma aracı arasında çok verimsiz bir "uzlaşma modeli" olmasıdır. Bunlar uçan araçlar olarak uçakların yanına bile yaklaşamazlar. Otomobil olarak da yetersizdirler.

Bütün bunlar, Ford Pinto'ya gelinceye kadar böyleydi. Halbuki Ford Pinto, otomobil olarak doğmuştur. Öteki uçan araçlar ise caddeden havalanan garabetlerdi. Tekerlekleri yolda gidebilmek için çok küçüktü, ayrıca çoğunlukla üç tekerlekli idiler; bu da sert manevralarda devrilme tehlikesi yaratıyordu. Motorlarında da benzer problemler vardı. "Mizar" ve "Aerocar" gibi istisnalar dışında ya yola, ya uçmaya elverişsiz idiler. Mesela 1930'larda geliştirilmiş olan "Waterman



FOTOĞRAFIN DÜŞÜNDÜRDÜKLERİ



Geçen sayımızda yayınladığımız fotoğraf süslü bir çam ağacının Minolta X-700 makinasiyla zoom yaparak ve F: 5.4, 250s olarak çekilmiş bir resmiydi.

Bu sayımızda ise yandaki fotoğrafı düşüncelerinize sunuyoruz.



Ave Mizar: 1973 yazında otomobilleri havalandırmak için yeni bir hamle yapılmıştı. Bir Ford Pinto otomobil, bir Cessna Skymaster uçak ile birleştirildi. Uçan otomobilin 300 beygirgüçlük motoruyla saatte 270 kilometrelik bir hız kazanabileceği düşünülüyordu. Ne var ki, araç daha ilk uçuşunda yere çakıldı.

Arrowbilde'in 100 beygirgüçlük altı silindiri bir Studebaker motoru vardı ve güç, hiç güvenilir olmayan bir transmisyon kayışı vasıtasıyla aktarılıyordu. Yolda gidileceğine ya da uçulacağına göre, tekerlek ya da pervane hareketine geçiliyordu. Transmisyon kayışının uçuş sırasında bozulduğunu bir düşünün: Bunun düşüncesi bile insana korku verirdi!

Frenleri de düşünmek gerekiyor: Eski uçan otomobil yapımcılarından hemen hiçbiri, arabaların frenlerini varıştaki bir uçağı yavaşlatabilecek güce yapmayı düşünmemişti. Uçan arabalar, hiçbir zaman gerçek bir uçağın varış hızına erişemeseler bile, gene de frenleri yetersiz kalıyordu.

Otomobille uçmak, şüphesiz ilk bakışta çok çekici bir düşünce gibi görünüyor. Ancak bir kere daha düşündüğümüz zaman, mahzurlu yönlerinin yararlı yönlerinden daha fazla



Airphibian: 1947'den kalma Airphibian, çelik bacaklı kocaman bir böcek gibi görünüyor. Araçla 6000 Dolar'a (yaklaşık 5.600.000 TL.) havada uçulabilecekti. Uçuş için pervanenin ayrıca monte edilmesi gerekiyordu.

olduğu ortaya çıkıyor. Belki de bilmeden, karma uçan otomobillerin altın devrini arkamızda bırakmış bulunuyoruz.

Hobby'den çeviren: Dr. Ergin KORUR