



## UÇAKLARI KORUYAN ŞAHİNLER

### JUMBO JETİN MOTORUNU YEŞİLKÖYDEN KALKAN BİR MARTI HARAP ETTİ

### FRANKFURT'A GİDEN UÇAK GERİ DÖNDÜ

*Pan American Hava Yollarının Frankfurt'a gitmek üzere, dün saat 13.10'da Yeşilköy'den kalkan Boeing-747 «Jumbo» jet uçağı 3 ve 4 numaralı motorunda yangın çıkması nedeniyle geri dönmüştür. Motordaki yangının içine bir martının girmesi nedeniyle çıktığı ve 3 milyon liralık zarara yol açtığı ilgililerce bildirilmiştir.*

*Pan American'ın 1 numaralı seferini yapan «Jumbo» jet dün saat 12'de Beyrut'tan gelerek Yeşilköy'e inmiş daha sonra buradan Frankfurt, Londra ve New York'a gidecek 207 yolcuyla alarak saat 13.10'da havalanmıştır. Bu arada uçak yükseldikten sonra Yeşilköy uçuş kontrol kulesi uçağın 3 numaralı motorundan alevler çıktığını gören pilotu uyarmıştır. Aynı anda, pilot da göstergelerin yangın alarmı verdiğini ve iniş geçeceğini kuleye bildirmiştir.*

*Günümüzün en büyük ve en gelişmiş uçağı sayılan Boeing-747, alana güvenlik tedbirleri içinde inmiş ve yolcular terminale alındıktan sonra motordaki yangının nedeni araştırılmıştır.*

*İlgililer, uçağın dev motoruna kalkış sırasında bir martının girmiş olduğunu saptamışlar ve bu kuşun kablolarda yaptığı kısa devre sonucu yangın çıktığını anlamışlardır. Yangın daha sonra, 4 numaralı motora da sıçramış, onu da tahrip etmiştir.*

*Bu durum karşısında, yolcular başka havayolları aracılığıyla gidecekleri yerlere gönderilmişler ve motoru yenilenmesi gereken uçak da hangara çekilmiştir. İlgililer, martının girdiği motorun tamamen işe yaramaz hale geldiğini belirterek, yerine getirilecek yeni motor takılacağını, bu işlemin de tam 3 milyon liraya mül olacağını söylemişlerdir.*

1962 yılında Avustralya Hava Yolları'ndan bir uçak, kalkıştan hemen sonra yere düşerek bütün yolcularıyla birlikte parçalandı. Şüphesiz pahalı bir uçak gitti, fakat asıl acısı altmış iki kişinin ölümü...

1967 de büyük bir askerî sarmış uçağı, bir KC-135, İspanya'daki bir Amerikan hava üssünde, tam tekerlekleri yere degeceği sırada hasara uğradı. Pilotun ustalığı sayesinde mürettebatla birlikte uçak kurtuldu. Fakat Amerika Hava Kuvvetleri hesabına zarar 80.000 doları buluyordu.

11 Ekim 1971 de Romanya TAROM Şirketinden bir nakliye uçağı, yetmiş beş yolcu ile Francfort'a gitmek üzere Köstence'den havalandı. Uçak yerden ayrılır ayrılmaz, tepkili motorlardan bir tanesi birden bozuldu. Burada da, yine, pilotun ustalığı felâketi önledi.

Her üç kaza (daha da sayılabilir) için de aynı neden: Uçakla, havaalanları çevresinde yuvalanmaya çalışan yabancı kuşlardan birinin birdenbire çarpışması. Pervaneli uçaklar zamanında bu tür bir kaza genellikle bir iki kuş kaybıyla atlatılıyordu. Fakat tepkili uçaklarda durum değişti. Bugün bu uçaklar öyle hızlarda kalkıp iniyorlar ki, bu hızlarda bir kuşa çarpış önemli hasarlara sebep oluyor. Örneğin, pilot mahallinin camı paramparça olup havaya uçuyor. Bazen de kuşlar bir motor tarafından emiliyor ve emmeyi yapan motor, hemen çalışamaz hale geliyor. Bazıları da iniş takımlarını tikiyor ve durum felâketle sonuçlanmasa bile buna muhtak çok yaklaşıyor.

### Korkutmak Kuşkusuz Çok Zor...

Çiçeklerin arılar üzerinde yaptığı çeki-ci etkiyi, hava meydanları da aynen kuş-

9 Nisan 1973 tarihli  
CUMHURİYET'ten

lar üzerinde yapıyor. Kendilerini kimsenin rahatsız etmediği, sık yeşillikli düz alanlar hoşlarına gidiyor. Korkulacak ne avcı var; ne de köpek!.. Tepkili motorların kuvvetli gürültüsüne de, pek zorluk çekmeden alışmış gibiler.

Böylelikle kuşlar yavaş, bütün hava alanlarının istenmeyen konukları haline gelmişlerdir. O halde, bunlardan kurtulmanın çaresi?.. İlk hatıra gelen tüfek, bomba ya da patlayıcı maddelerle avlamak oldu. Fakat bu yöntem sıkı şekilde kontrol altında tutulan alanlarda bile çok tehlikeli görüldü. Sivil hava alanları için daha da sakıncalı olduğundan hiç söz konusu edilmemiştir.

Bunun üzerine, zehire başvurmak şekli düşünülmüştür. Bazı kimselerin teklifi gereğince bu halde de, zehirli ürünlerin hafif uçaklarla alanların üzerine püskürtülmesi gerekmiştir. Ancak bu sistemin sonuçları da pek umutlu görülmemiştir. Gerçekten kuşlar, buralarda yüzlerce, hattâ binlerce tüy bırakacaklardır. Bu da, özellikle toprak ve suların alabildiğine kirlenmesine yol açacaktır. Ve, bunlar kuş olarak sonuçtan hiç ders de almayacaklardır. Operasyon sırasında mevcut bütün kuşların yok edildiği kabul edilse bile, bu durum, yeni göçmen grupların, her defasında aynı tehlikeyi yaratarak, ertesi mevsimlerde keyiflerince dinlenmek üzere, buralara damlamalarına hiç de engel olamayacaktır.

Dolayısıyla, kuşları türlü şekillerde korkutarak uzaklaştırmak çareleri aranmıştır. Örneğin, alanlar üzerine, yırtıcı kuş biçiminde uçurtmalar salınmış ve hattâ bunlardan bir kısmının hareketi küçük motorlarla sağlanmıştır. Bundan başka teypte alınan her çeşit yırtıcı kuş seslerini tekrarlatmak üzere güçlü hoparlörler kurulmuştur. Bazen de, biraraya gelen kuş kümelerinin tam ortasında tehlikeli olmayan, fakat büyük korku yaratan füzeler atılmıştır. Hepsi boşuna!.. Kuşlar, hayvan olmasına hayvanlar ama, aptal değiller. Bütün bu uçurtma, hoparlör ve füzelerin hep gösterişten ibaret olduğunu çabucak anladılar. Öyle ki, bu yaramazları, yırtınan hoparlörlerin üstüne hiç umursamadan tünemiş, ya da kulaklarının dibinde vızlayan bir füze ışığında, sadece yer değiştirmekle yetinmiş olarak her zaman görmek mümkün...

On yıldan beri, kuşlarla (özellikle güvercinlerle martılar) uçaklar arasında üç yüz kadar çarpışmanın kaydedildiği Zürih Havaalanında, kötülüğe kötülükle karşı koyma şekli denenmiştir. Başka bir deyişle, bölgede iki çakır doğan hizmete konulmuştur. Fakat kuşlar, karşılarında alabildiğine av bulunduğundan, inadına semirmiş ve tenbelleşmişlerdir. Yırtıcı bir kuş hiçbir zaman keyif için avlanmaz ve öldürmez. Bunun ancak aç kalınca, ya da yavrularını beslemek gerekince yapar ve kuşkusuz bu nedenledir ki, havaalanı, görevi kuşlarla diğer hayvanları tesislerden uzaklaştırmak üzere, devriye gezmekten ibaret olan bir bekçi tutmuştur.

Ama bu da, Zürih Havaalanından son geçişimde gördüğüm gibi, bir sürü kuşun, uçak tekerleklerinin tam yere dokunacağı sırada, a pist boyundaki çimenliklerde yemlenmelerine engel olmamıştır.

#### İskoçya'da Ulaşılan Şaşırtıcı Sonuç :

O halde, soruna bir çözüm yok mu? Var, hem de yüzde yüz etkili; yeter ki, sebatla ve daha önemlisi, usulüne uygun olarak uygulansın. Bu başarılı yöntem, havaalanını, elinde bu tür işlere elverişli yırtıcı kuşlar bulunan iyi yetiştirilmiş şahincilerle devamlı şekilde kontrol ettirmekten ibarettir. Burada «elverişli», «iyi yetiştirilmiş» ve «devamlı» deyimleri üzerinde iyice durmak gerekir.

İlk defa 1947 yılında İskoçya'da kurulan bir Royal Air Force (Kraliyet Hava Kuvvetleri) üssünde bu tür bir iş için şahinlerden yararlanma yolu denenmiştir. Fakat bu ilginç denemenin sonuçları biraz umut kırıcı olmuştur.

1966 da Britanya Hava ve Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, denemeyi tekrar ele almağa karar vermiştir. İskoçya'da ciddi bir sorun arzeden başka bir hava alanı daha vardı. Bu, Lossiemouth alanı idi. Alan özellikle deniz kuşlarıyla ve özellikle içlerinde beş pavnt ağırlığında ve 1.20 m. kanat genişliğinde martıların çok bulunduğu kuşlarla tedirgin ediliyordu. Günün hangi saatinde olursa olsun, bunların sayısı ortalama 650'yi buluyordu ve her iki haftada bir de, bir çarpışma oluyordu. Üzüntü veren ölümlü bir kaza kaydedilmiş olmamakla beraber, uğranılan maddi hasar Kraliyet Donanmasını endişeye düşürecek nicelikteydi. Kuşları korkutmak



Torrejon Amerika - İspanyol üssünde görevli şahinci, yırtıcı kuşu salıyor. Çok geçmeden burada yemlenen kuşlar meydan civarından uzaklaşacaklardır.

üzere hertürlü ses tertipleri deneniyordu, fakat kuşlar kolaycacık hepsine alışıyorlardı. Nihayet, 1966 Martında, deneme niteliğinde meslekten bir şahincinin hizmetinden yararlanılmaya karar verildi.

Şahinci hemen işe girişerek, göçmen şahinleri ava çıkardı. Bunlar, kendilerinin iki kat büyüklüğünde martılara saldırmaktan çekinmeyen ve onları bir vuruşta yere indirebilen kuşlardı. Şefleri şahinlere hergün alanda tur attırıyordu. Sonuç gerçekten başarılı oldu. Altı ayın sonunda meydana görülen kuşların ortalaması 10'un altına düştü ve artık kuş tayfasıyla askerî uçaklar arasında hiç çarpışma kaydedilmiyordu.

Üç yıl sonra, 1969 da, bir havacılık dergisinin denemeyi hikâye ettiği, devrede durum değişmemişti. Dört astsubay şa-

hincilik eğitimi görmüş ve şüphesiz günlük tur yöntemi sürdürülmüştür. Operasyonun yıllık değeri, askerî şahincilerin maaşları hariç 500 sterlini geçmiyordu. Halbuki, şahinler işe girişmeden önce uçaklarla kuşların çarpışmasından her yıl meydana gelen maddî hasar, genel olarak yüzbinlerce sterlini buluyordu.

— Madrid yakınındaki Torrejon ve Barajas havaalanlarındaki kuş sayısı nedir, biliyor musunuz? Sıfır!... O kadar ki, şahinlerimizi avcılık niteliklerini kaybetmesinler diye haftada iki kez, kırda keklik avına çıkarmak zorunda kalıyoruz.

İşte, başındanberi «Bahari» adı verilen (Bahari, İspanya göçmen şahinine verilen arapça ad) operasyona katılan genç bir İspanyol şahincisinin geçen haziran ayında bana söyledikleri...

## Doğa Bilgini İspanyol Sevinebilir

Beş yıl önce durum tamamen farklı idi. Torrejon İspanyol -Amerikan üssünde yalnız kasım ayı içinde en azından 10.000 kuş görüldü. 1967 nin Ağustos ayından, 1968 mayısına kadar bu kalabalık kanatlı millet dokuz kazaya sebep oldu. 6 Km. uzaktaki Madrid-Barajas hava limanında durum daha da kötü idi.

Sanıklar, özellikle, balaban kuşlarıyla keklıkların eşlik ettiği toylardı. Kış, kızkuşu, yağmur kuşu ve martıların salgınına yol açıyordu. Barajas'da güvercin sürüleri, kontrol kulesiyle, havalimanının öbür ucunda bulunan iki küçük göl arasında çok işlek bir havaî hat kurmuşlardı. Ayde vardı ve bunlardan yüz kadarını rahatça pistlerin ortasına yerleşmiş olarak görmek hemen hemen her zaman mümkündü.

Torrejen'da her çeşit uzaklaştırma sistemini denedikten sonra US Air Force (Amerikan Hava Kuvvetleri), uzun zamandan beri şahinlerin hava limanlarındaki kuşlara karşı kullanılması için uğraşan tanınmış doğa bilgini Dr. Felix Rodriguez de la Fuente'e başvurmaya karar verdi. Uzman denemeye girişmeyi kabul etti ve 1968'in Ağustos ayında «Bahari Operasyon» una başladı. Günde iki defa, bir şahinci İtalyan (Kont Fulco Tosti) eşliğinde ve yarım düzine göçmen şahini savaşa sokarak, havalimanını kontrol ediyordu. Denilebilir ki, haftanın altı günü, hattâ bütün hafta ne şahinlere ne şahincilere ve ne de mahallin yabancı kuşlarına hiç dur-dinlen yoktu!. Onbeş ay sonra bu avlama faaliyeti, durumu tepeden tırnağa değiştirdi. Her ay görüle gelen 10.000 kuştan eser yoktu. 1969 da kuşların, özellikle bol olduğu kasım ayında, düşman kuvvetlerinin mevcudu tamamen sifıra düşmüştü.

Bununla beraber, bütün bu onbeş ay içinde, şahinler sadece 138 kuş öldürmüş-

lerdi! Fakat öteki kuşlar tehlikenin varlığını çabuk farketmişler ve kitle halinde daha az tehdit edilen yerler göçmüşlerdir. Dr. Rodriguez de la Fuente sevinebilirdi, zira bu çok başarılı operasyonun toplam değeri iki yılda 28.000 dolar-dan ibaretti.

Sistemin çok etken olduğunu söylemek mümkündür, yeter ki, gerçekten yetenekli ve iyi yetiştirilmiş, şahinciler tarafından uygulansın. Bazı havalimanları bu işte çok ciddi başarısızlıklara uğramışlardır. Bunun tek nedeni de, bunların amatör, ya da iyi yetişmemiş şahinciler kullanmalarıdır. Belki de, sırasında yeterince yetiştirilmemiş şahinler de suçlanabilir, bu da yine çalışmalarda sebat eksikliğini gösterir.

Halen hava meydanlarını tedirgin eden yabancı kuşlara karşı savaşta, sistemli bir şekilde şahinlerin kullanılması hususunda özellikle askerler birleşmiştir. Örneğin, US Air Force'da böyle altı üs, Büyük Britanya'da çok sayıda, İskandinav memleketlerinde ise birkaç havaalanı bulunmaktadır. Dört Alman ve bir Hollanda hava limanı da bunlara ayak uydurmaktadır. Diğer taraftan Fransız ve Amerikan sivil havacılık uzmanları da, sırasında kendi memleketlerinde uygulamak için, halen bu ilginç yöntemi incelemektedirler.

İnsanoğlunun kullandığı en eski sporlardan biri olan şahincilik, yeniden güncellik kazanmaktadır. Modern hava limanları, artık bundan böyle, elinde meşin eldiveni, yanında köpeği olduğu halde, tüvana avcı kuşunun kanlı işlemlerine nezaret eden şahincilerin tarihi görüntüsüne sahne olacaktır ve cetlerimiz şahinciliği, kuşların kontrolunda, güçsüz bir tekniğin tasarladığı yapma yöntemlerin âciz kaldığı yerlerde parlak bir başarıya ulaşacaktır.

Çeviren: NİZAMETTİN ÖZBEK  
LECTURE POUR TOUS'dan

*Çölün tam ortasında iki bedevi çadırlarının gölgesine oturmuş bir taraftan nane çaylarını yudunluyor bir taraftan da hoşbeş ediyorlar. Birden uzaklardan bir motor gürültüsü duyuluyor ve Bedevilerden biri hayretle kuşlarını kaldırarak şöyle diyor:*

*— İşte yine bir kamyon! Bir ay içinde bu üçüncü. Artık bundan sonra seyret, trafikteki tıkanmaları ve kirli havayı!*

Lecture Pour Tous'dan