

HAVADA YÜZ YIL

Bu yıl havacılığın 100. yılını kutluyoruz. Wright kardeşlerin 17 Aralık 1903'te başarıyla gerçekleştirdikleri uçuş denemesinin ardından yüz yıl geçti. Bu denemenin gerisinde yıllar süren çalışmalar ve başarısız deneyler vardı. Bununla birlikte, Wright kardeşlerin çabaları sonuç verdi ve insanlık o günden beri uçuyor. Bu olay insanlığın kaderinde büyük bir dönüm noktası; çünkü, insanlar kuşları görüp onlara imrenerek baktıkları günden beri uçmayı arzuluyorlar. Havacılığın 100. yılı, binlerce yıldır uçuş düşleri kuran insanlık için coşkulu bir yıldönümü.

Kollarına kuşlarınkine benzer kanatlar takıp uçmayı deneyenler oldu, ağaçları birbirine çatıp uçabilecek makineler düşlediler... Gözlerini gökyüzüne çevirip rüzgarları izlediler, kimisi barutla denedi şansını, kimisi de kömürle... Ne var ki, Wright kardeşlere gelinceye dek kimse başarılı olamadı. Elbette uçmayı başaran ilk araçlar uçaklar değil. Uçaklardan önce balonla uçuş denemeleri yapıldı. Bir cismin havaya yükselebilmesi için havadan daha hafif olması gerektiğine ilişkin düşünceleri ve sıcak havanın soğuk havadan daha hafif olduğuna ilişkin buluşu ilk olarak uygulamaya koyanlar balonun mucidi olan Fransız Etienne



Fransız Etienne ve Joseph Montgolfier kardeşlerin sıcak hava balonunun Paris'te yapılan denemesi.

ve Joseph Montgolfier kardeşler oldu. Bu iki kardeş 5 Haziran 1783'te ilk sıcak hava balonunu uçurmayı başardılar. Bu balon insanın uçurduğu ilk araçtı ve 2,5 km yol almıştı. Havadan hafif araçlarla uçuş düşüncesinin zirve noktasıysa zeplinler olmuştu. Zeplinler, bir zamanlar gerek konforlu, gerekse ekonomik olmalarıyla havacılığın tahtına adaydı. Ne var ki, güvenli değillerdi. 1930'lu yıllarda Atlantik



Orville ve Wilbur Wright kardeşlerin ilk geliştirdikleri uçaklardan biri

Okyanusu'nu aşan seferler yapan zeplinler, dönemin zenginleri için lüks transatlantikler gibiydi. Ama, "Titanik" faciası benzeri bir facia da bu hava gemilerinin başına geldi. O güne dek yapılmış zeplinler arasında en büyüklerinden biri olan "Hindenburg", New Jersey'ye inmek üzereyken alev aldı. İki dakikadan az bir zamanda zeplin yanmıştı bile. Bu yaşanan ilk zeplin kazası değildi. Ancak o dönemin en popüler hava araçları olan zeplinlerden birinin, hem de en büyük ve gösterişli olanının medya mensupları önünde bir anda yok olması, hava gemilerinin sonunu getirdi. Bir anda havadan hafif taşıtlar geri pana itilmiş ve uçaklar ön plana çıkmıştı.

Uçaklar, Wright kardeşlerin 17 Aralık 1903'te Kitty Hawk kasabasında uçurdukları ilk hallerinin çok ötesindeydiler. Yine de 1930'larda uçaklar sivil taşımacılıktan çok askeri amaçlarla kullanılıyordu. Çok hızlı uçamayan, sık sık yakıt doldurulması gereken, uçarken sallanıp titreyen bu gürültücü metal yığınlarına binmek isteyen fazla da yolcu yoktu açıkçası.

II. Dünya Savaşı tüm dünya için bir yıkım olurken bu yıkımın büyük kısmından sorumlu uçaklar oldu. Bu savaş sırasında uçaklar dev adımlar attılar. Savaşın ardından gelen barış döneminde büyük bombardıman uçaklarına ve savaş pilotlarına gereksinim kalmamıştı. Bu durum pilotların sivil havacılığa yönelmelerine neden olacaktı. Günümüzdeki birçok yolcu ve kargo taşıma şirketi, II. Dünya Savaşı'nın hemen ertesinde kuruldu. Savaşın getirdiği bir başka yenilik de jet motoruydu. Kısa mesafeli uçuşlarda konfora, uzun mesafelerdeyse hıza yönelindiği bir dönemde jet motorlarıyla çalışan yolcu ve savaş uçakları hızla arttı. Sivil havacılıkta yolcuların memnuniyeti ön plandaydı. Bu yüzden hava yolları en rahat ve en hızlı uçakları hava filolarında tercih ettiler. Bu da uçak üreticilerini sürekli yeni, daha iyi ve daha ekonomik olanı tasarlamaya itti. Savaş sonrası iki kutuplu dünyanın gerginlikleri, ordularda da hava gücünün önemini iyice ortaya çıkarıyordu.

Bu dönemde öne çıkan hava taşıtlarından biri de helikopterler. 1937'de Alman havacılık şirketlerinden Focke-Achelis dikine kalkıp inebilen ve her yönde kolayca hareket edebilen ilk helikopteri geliştirdiğini duyurmuştu. 1938'de Hana Reitsch, Bremen-Berlin arasını saatte 109 km'lik bir hızla kat etmeyi başardı. Ertesi yıl da Ewald Rohlfs helikopterle 3.565 metreye yükselerek rekor kırdı. Ne var ki İkinci Dünya Savaşı sırasında uçak yapımına önem verildiğinden helikopterlerin gelişmesi durmuştu. Dikine kalkabilen ve hemen hemen her yere inebilen, havada sabit durabilen bu araçların önemi Vietnam Savaşı sırasında bir kez daha kavranacaktı. Vietnam'ın balta girmemiş ormanlarından yaralı askerleri kurtarmakta kullanılan helikopterler, havacılık alanında bir anda öne çıkmıştı.

Savaş sonrasında yaşanan en büyük havacılık başarılarından biri de ABD'de roket motoru yerleştirilmiş bir uçak olan "Bell X-1" in ses duvarını aşmasıydı. O güne dek ses duvarı aşılabilir bir engel olarak havacıların önünde duruyordu. ABD hava kuvvetlerinde deneme pilotu olan Chuck E. Yeager, 14 Ekim 1947'de Bell XS-1 jet uçağıyla ses duvarını aşmayı başardı. Ses duvarının yıkılmasının ardından ses üstü hızlarda uçabilen uçaklar yapıldı. Uçaklar hızla gelişirken, amaçları ve çeşitleri de artıyordu. Sivil havacılar, askeri uçakların hızla gelişmesini izliyor ve bu yenilikleri kendi uçaklarına ekliyorlardı.

İlk uçağın yapıldığı günden, günümüze dek uçaklar hayli değişti. Ne var ki, değişmeyen bir şey var: İnsanların içindeki uçuş tutkusunu. Öyle ki, amatör havacılık bugün birçok kişinin hobisi.



Alman havacılık şirketlerinden Focke-Achelis tarafından üretilen prototip helikopter



B-2 "hayalet" bombardıman uçağı

Özellikle ABD'de el yapımı uçaklar hızla yayılıyor. Bağımsız uçak tasarımcıları ya da büyük havacılık şirketlerinden emekli olmuş mühendislerin tasarlayıp ürettikleri bu uçaklar, tıpkı bir model oyuncak gibi kısa sürede kurulup, havalanmaya hazır hale getirilebiliyor. Uçakların gelişmesinin getirisi bi-

reyler için satın alınması çok zor araçlar olmuştur. Ancak, el yapımı uçakların ve helikopterlerin artması, insanların tıpkı özel otomobil kullanır gibi uçabilmelerine olanak sağlayabilir. Fazla karmaşık olmayan bu araçlar, kolay bulunabilir malzemelerden yapıldığı için fiyatları da oldukça ucuz. Birkaç bin dolara bir otomobil alır gibi bu uçaklardan bir tane alıp yapmak, sonrasında da pilot kabineye kurulup havalanmak mümkün. Geleceğin uçakları arasında son derece gelişmiş, radara yakalanmayan, dikine inip kalkabilen, ses hızının birkaç katı hızla ilerleyen uçaklar olabilir. Ama sivil havacılığın geleceğinde bireylerin kendi yaptıkları küçük uçakları görürsek şaşırılmayalım. Çünkü uçmak, havada yolculuk yapmak, tüm insanlığın düşüydü. Yüzcü yıl hepimize kutlu olsun.

Gökhan Tok