

SESÜSTÜ SPOR UÇAĞI İLK UÇUŞUNU TAMAMLADI

8 Temmuz 1992 tarihinde California Edwards Hava Üssü yakınlarında dünyanın en pahalı hava aracı Uzay Mekiği'nin inişi ertelenirken, dünyanın en ucuz sesüstü uçağı BD-10 mavî göklerle ilk defa tanıştıyordu.

Jim Bede'nin 1 seri numarasını taşıyan bu öncü uçağının son derece dikkat gerektiren deneme uçuşunda kıdemli pilot Ed Gillespie saatte 240 millî özellikle aşmı. Denemesi yapılan uçağın diğer bir uçak tarafından takip edildiği bu tip uçuşlarda iniş takımları genelde içeri alınmasına rağmen, uçağın iniş takımları açık bırakıldı. Yine de mühendisler uçağın performans özellikleri hakkında zengin bir birikimi edindiler.

Elde edilen bilgilerin çoğu Bede ve geliştirme ekibinin diğer elemanları tarafından "iyi haber" olarak nitelendirildi.

General Electric CJ-610-6 motoru kendisinden bekleneni verdi, ivmelenme ve yavaşlamalar yumuşakça olurken motor da serinliğini korudu. Flaplar da görevini başarı ile tamamladı. Deneme uçuşunun filmi dış kanattaki hava akımında hafif bir bozukluk olduğunu gösterdi. Saatte 160 milin altındaki hızlarda türbülans, sanki perdevites uyanısı gibi yumuşak bir titremeye neden oldu. Hücum kenarı flapları 15 derece indirildiğinde ise titreme saatte 136 milin altında oluştu.

Bede problemin hücum kenarındaki çentikten kaynaklandığına inanıyor. Mühendisler gelecek deneme uçuşları için bu çentiği kapattılar.

İki saat süren zorlu deneme uçuşundan sonra BD-10 tanıtım için Wisconsin'e gönderildi.

Ev yapımı (homebuilt) bir prototip olmasına rağmen uçağın görünümü son derece güzel. Ara-

cın gri renk olan ilk kaplaması parlak kırmızı, beyaz ve mavî renklerle örtülmüş. Gösterge tablosu şaşırtıcı derecede standartlara uygun. Tüm uçuş ve iletişim âletleri yerli yerinde. Göze çarpan tek özel deneme âleti ise son derece hassas bir hava hız saati.

BD-10'un ilk iki uçuşunda pilot uçağı 10000 feet yüksekliğin üzerine çıkarmadı, dolayısıyla pi-



21.7.1992'de Kaliforniya Mojave Çölü üzerindeki ikinci sesaltı deneme uçuşunda BD-10 saatte 240 millik bir luza ulaştı.

lot mahalline basınçlı hava da verilmedi. Yüksek irtifa uçuşlarında gerekli basınca dayanıklı kanopi ve diğer değişiklikler için uçak Bede'nin St Louis'teki atölyesine götürüldü. İleri bir tarihte tekrar Mojave'e getirilecek ve 90 gün boyunca sesaltı uçuş tasarımının en uç noktalarına kadar denenecek. Bundan sonra BD-10'u bekleyen zorlu sınav ise ses duvarının aşılması.

*Popular Mechanics Kasım 1992'den çev.:
Mustafa SÖZEN*

Bell Laboratuvarları ile IBM'in Thomas J. Watson Araştırma Merkezi'nin, Japonya'nın gerçekten gelecekte olacak gelişmeleri yakalayıp yakalayamadığı konusunda fikir birliğine varmaları bulunmasındır. AT ve T, dolaylı olarak Japonların çalışmalarını tasvip etmektedir. Bell Laboratuvarı yöneticilerinden Kumar Patel, "Doğru bir başlangıç yapmış olduklarını sanıyorum. Bu, aynı zamanda ABD sanayiine gayretlerimizi sürdürme mesajını vermektedir. Rakipleriniz sizin bir süreden beri yapmakta olduğunuz işlere başlamışlarsa, bu sizin programınızın hiç olmazsa bir kısmının doğru olduğu konusundaki inancınızı güçlendirir" diyor.

IBM Araştırma Başkanı Yardımcısı Frank Mayadas'a gelince, o, Japon şirketlerinin büyük ve bağımsız temel araştırma laboratuvarları açarak uygulamalı araştırma yerine, temel araştırmalara ağırlık vermesinin doğru olmadığını ileri sürmektedir. Mayadas'ın düşüncesine göre, teknolojik buluşlar için özel te-

mel araştırma tesislerinden çok, ortaya çıkan teknik ilerlemeleri değerlendirebilecek kapasiteye ihtiyaç vardır. Bu kapasite temel araştırma laboratuvarları kadar, uygulamalı araştırma laboratuvarlarında da sağlanabilir.

Önümüzdeki birkaç yıl içinde, elektronik pazarındaki rekabet bu sorunu şu veya bu yolda çözümlenecek gibi görünüyor. Araştırmaların başındaki bazı yöneticiler, Japon şirketlerinin bir gün lüksüz yerlere para harcadıklarının farkına varacaklarını iddia etseler bile, son 15 yıldır olup bitenlere bakarsak, Japon elektronik şirketlerinin piyasanın eğilimlerini önceden kestirmek konusunda inanılmaz bir yetenek göstermiş olduklarını görürüz. Bu da, Batılı şirketlerin bir gün uyanıp, "Neden bu işleri daha önce yapmadık?" diye yakınacakları ihtimalini akla getirmektedir.

(Devam edecek.)

*Science, Ekim 1992'den kısaltarak çev.:
Dr. Ergin KORUR*