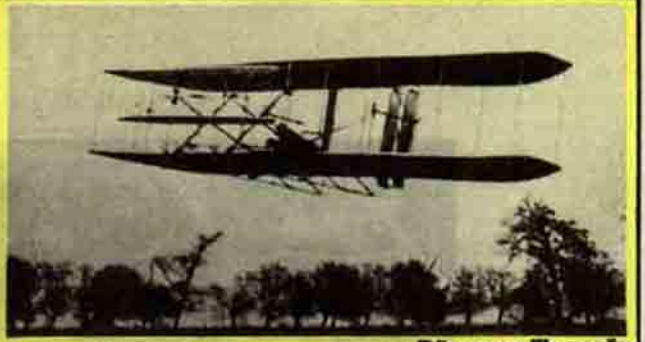


# WRIGHT KARDEŞLER VE İLK UÇAK

Amos I. ROOT



Dünyanın ilk uçağı.

**76 yıl önce 20 Eylül 1904'de Wright kardeşlerin Tanrının uçsuz bucaksız göklerindeki başarısı, karayollarına olan gereksinmeyi ortadan kaldırdı.**

Wright Kardeşlerin ilk denemelerinden birine tanık olan Root, hem bir iş adamı, hem de bir yazardı. Esasında arı yetiştirici olan Root "Cleanings in Bee Culture" i yayınlamıştı. 76 yıl önce geçen ay gözlediği ve olağanüstü bir başarı ve insanlık için ileri atılmış bir adım olduğundan emin olduğu olayı ise şöyle kaleme almıştı: Sevgili dostlarım, size nakledeceğim olağanüstü bir hikâyem var. Öyle ki bazı yönlerden Binbirgece Masallarını bile gölgede bırakır. Elektrikli otomobiller, diğer tüm seyahat vasıtalarını geride bırakabilecek bir yenilik oldu ve ben Tanrının izniyle tanıştığım bu olayı yüce dünyamıza tanıtmaya aracı kıldım. Beni çok mu iddialı buluyorsunuz? Peki öyleyse hikâyemi naklediyim, karar sizin.

Bu, bir din adamının makinelerden hoşlanan, bilim ve sanatın modern gelişmeleri ile ilgilenen iki oğlunun öyküsüdür. Ohio, Dayton'lu Orville ve Wilbur Wright'dır bunlar. Bu iki çocuk, ya tesadüfen ya da sırf hoşlandıkları için kuşların ve böceklerin uçuşlarını incelemeye başladılar. Bu noktadan başlayıp, ilgilerini geliştirdikleri zaman da uçmaları mümkün oldu. Sadece doğayı incelemekle kalmayıp, en iyi kitapları ve uçuşta konusunda dünyanın sahip olduğu en iyi yazıları sağladıklarını söyleyebilirim. Onlarla ilk tanıştığım ve bu konuda mevcut yazıları okumak istediğim zaman bana öyle bir kitaplık gösterdiler ki şaşırıp kaldım. Ve o zaman anladım ki bu kardeşler, halen sahip olduklarımızı değil, geçmişte yapılmış olanları da öğrendikleri için bilgili ve tecrübeliler. Şimdi birer büyük adam olan bu erkek çocuklar yaz tatillerinde kalabalık yerlerden uzak, sahilde adeta terk edilmiş bir yere gidiyorlardı. Atlantik sahilindeki bu kum tepelerinde,

sopalar ve bezden yapılmış motorsuz bir tayyare ile yamacın tepesinden eteğine doğru süzülüp uçuyorlardı. Yüzlerce değil, binlerce kez bıkıp usanmadan yaptıkları bu uçuş denemeleri ile, bu motorsuz uçağı yönetmede öylesine beceri kazandılar ki tıpkı bir kuş gibi havada süzülebiliyor, uçağın hareketlerini yukarı, aşağı ve yanlara doğru kontrol edebiliyorlardı. Artık o bir oyun ve eğlence olmaktan çıkmıştı. Bir amaçla hareket ettikleri ortadaydı.

## Yavaş yavaş ilerleme:

Çocuklar o vahşi doğa parçasında, hertürlü müdahaleden uzak, kendi uçakları ile başbaşa birkaç yaz geçirdiler. Tecrübeleri artınca, güç sağlayacak bir benzin-motoru satın aldılar ve kış bastırmadan önce bu aygıt ile başarı sağladılar. Hava şartları elverişli olur olmaz, deneylerine geçmiş mevsimden kaldıkları yerden başladılar. Amaçlarını da başından beri herkesten gizli tuttuklarından, büyük dış dünya olup bitenden haberdar değildi.

Motorun sağladığı güç uygulandıktan sonra durum öylesine değişti ki küçük havagemilerini kaldırma işini neredeyse yeni baştan öğrenmeleri gerekti. Önceleri sadece birkaç yüz kadem gidebildiler. Her seferinde tayyareye yön verme ve kontrol etme imkânı ancak birkaç saniye için mümkün olduğundan ilerlemeleri tabii ki çok yavaş oluyordu.

Ben onlara bu çalışmalar içinde, 87 dönümlük bir çayırda rastladım. Deneylerini, arada sırada kısa süre ile görenler onlara maceracı gözü ile bakmışlardı. Bense daha ilk görüşte onların,



**Bu yazının yazarı Amos L. Root birkaç yıl sonra Wright Kardeşlerin uçaklarını kabaca izleyen bir uçakta ilk hava yolcusu olarak görülüyor. O, o zaman, "kanatlarda bir arıza olmadığı sürece pek büyük bir tehlike yoktur." demişti.**

tıpkı Amerika'yı keşifle Kolombus, Edison, Marköni ve onlar gibi birçoklarının yaptıkları gibi, dünyaya hizmetleri geçecek kimseler olduğu fikrine kapıldım. Bir otomobil veya bisiklet kullanırken direksiyonu sadece sağa veya sola çevirmeniz gerekir, fakat bir havagemisi yukarı ve aşağı doğru da idare edilmek zorundadır. Araçlarını ilk gördüğümde, denizin dalgaları gibi yukarı kalkıp, aşağı inmekte direniyordu. Bazan da burnunu makinistinın uğraşısına rağmen toprağa daldırıyordu. Birçok denemeden sonra bu oyunu bıraktı ve yolunu ezberleyen bir yaşlı at gibi gitmeğe başladı.

Yukarı, aşağı baş atmaları sadece burnunu veya ön dümen takımını demir ile yüklemek suretiyle önlediler. Fikirleri kendilerininindi, kimse onlara öğüt vermiyordu. Ben, makinenin yeterince büyük olmadığı kanısındaydım. Fakat 25 kilo demir burna bağlanınca uçak oldukça düz bir hat üzerinde yere indi ve yükünü de kolayca taşıdı.

#### **Sonunda başarı:**

Uçağı sağdan sola döndürmek için de diğer denemelerin yapılması gerekti. Sözün kısası 1904'ün 20 Eylülünde, kendisini havada asılı tutan bir balon olmaksızın, dünyanın o güne dek yaptığı, köşeleri dönen ve başlangıç noktasına geri gelen bir hava gemisinin ilk başarılı yolculuğunu seyretme imtiyazına eriştim. Bütün

bu denemeler sırasında çocuklar yumuşak çimen alana öylesine yakın uçuyorlardı ki, bir düşme olsa bile bu makinelerine de kendilerine de zarar verecek bir kaza olamazdı. Gerçekten işi öylesine dikkatle idare ettiler ki, bu deneme yıllarında makineye zarar verecek herhangi bir olay olmadı, kendileri de birkaç sıyrıktan öte, yaralanmadılar.

Zannederim onlar bu yönden de övgüye değer. Hep uyanık ve dikkatli idiler. Böylesine bir işe yatkın bir makine daha olamaz ve dahası bu iki çocuktan gayri bir kimse onu kontrolde gerekli püf noktalarını bilemezdi.

Eğer havada bir daire çizen bir büyük kuşu gözlerseniz, kanatlarına bir eğiklik vererek bir yana yatırdığını görürsünüz. Bu makine de bu kuralı izlemek zorundaydı. İçteki kanadın ucunu kurtarmak için belki de 20-25 kademe yükselmesi gerekiyordu. Makine durdurulduğu vakit uçak yere çok yavaşça kayıyor, bir çift paten gibi ot saha üzerinde 5-6 metre gidiyordu. Yere konmadan önce hızı yavaşlatmak gerektiği zaman burun kısmını tepeye çeviriyorlardı. Böylece hızı tükeninceye kadar havaya doğru tırmanıyor, o zaman da beceri ile bir kuş tüyü gibi uçağa hafifçe hareket verebiliyordu.

Yere konmadan, herbiri başlangıç noktasından geçmek üzere tam dört daire çizmeyi iki kez başardılar. Dairelerin çevresi bir mildi. En uzun uçuş süresi beş dakika dört saniye idi. Bu süreyi uzatabileceklerdi, fakat uçağı kullanan kardeşin



eline kramp girdiğinden, yere konmak zorunda kaldı. O yaz 100 den fazla uçuş yaptılar. Bazılarında yerden 50 veya 60 kadem yükseldiler. Ağaçların üzerinden geçebiliyorlardı fakat sağduyu onlara yere daha yakından uçuşu emrediyordu. Saatde 30-40 mil yaptılar. Kuşkusuz daha hızlanabilirdi. Rüzgârın da yardımıyla ilk milden sonra, dakikada bir mil fazla hız yapabiliyorlardı. Fakat yavaş ve dikkatli gitmek, bir insan hayatına malolabilecek herhangi bir riske girmek. Eminim bütün dünya onların izledikleri politikayı övecektir.

Bu yeni seyahat metodu ile ilgili olarak ışığa kavuşması gereken yüzlerce garip şey olduğundan emindim. Ve şunu itiraf edeyim ki, nasıl oluyor da o küçük aliminyum makine işleyebiliyor benim için hâlâ açıklığa kavuşmamıştı. Çocuklara sordum "Hey oğlanlar, o makine ve bu iki pervane, uçağı eğer yere yatay konulsa, havalandırabilecek mi?"

"Kuşkusuz hayır Mr. Root. Ağırlığının çeyreğini bile kaldıramaz."

"Öyleyse, şimdi olduğu gibi onu havada nasıl asılı gibi tutması mümkün olabiliyor?"

Hava seferlerindeki olağanüstü bulgudaki mevcut ince nokta verdikleri cevapta saklıydı. Büyük bazı kuşlar veya kelebekler kanatlarını hareket ettirmeden, aynı seviyede uçarlarken, gövdelerinin arkasından gelen küçük bir güç onları hareket halinde tutar. Eğer bu hareket devam ettirilirse, kanatların çok hafif bir eğilimi onları düşmekten korur. Bir parça daha fazla eğim, gövdenin gerisinden gelen bir parça daha fazla itiş, kuş veya kelebek veya insan eli ile yapılmış makine havada yavaş yavaş yükselir.

Hıza şaşırmış ve bu oldukça küçük aletin görkemli kaldırıcı gücüne hayran kalmıştım.

#### **Dakikada bir mil :**

Başlangıçta makineyi havaya yükseltmek ve hızlandırmak için oldukça zorluk çekiyorlardı. Bunu, belki 60-70 metre uzunluğundaki bir hat boyunca koşmakla başarıyorlardı. İlk denemelerinde rüzgâra karşı koşmak denendi çünkü böylece havada pratik yapmak üzere daha fazla

vakitleri kalıyor ve "hangar" dan da çok fazla uzaklaşmamış oluyordu. Hele arkalarında güçlü bir rüzgâr ile dakikada bir milden fazla yapmaları da mümkün olabiliyordu.

Uçağı kullanan yüzükoyun yatarak yerini alıyordu. Bu pozisyon rüzgâra karşı olan direnci azaltıyordu. Makine çalışıyor ve hız kazanıyordu. Her şey tamam oluncaya kadar uçak elle tutuluyordu. Sonra, dört silindiri makinenin büyük bir çirpınma gücüne ile yere bıraktığını gördüm. İlk daireyi çizip de başlangıç noktasına döndüğünde tam onun önünde idim. Bu benim hayatımda gördüğüm en görkemli bir manzaraydı. Koça bir lokomotifin size doğru havaya tırmandığını bir düşünün. Tekerlekleri yerine beyaz kanatları olan, aliminyum bir lokomotif. Yanlarından 20 kademlik kanatlarını açmış size doğru geliyor. İşte sizde o zaman benim ne hissettiğimi anlayabilirsiniz.

Kardeşlerden küçüğü, ne olur ne olmaz eğer yere değerse diye bir yana çekilmemi söyledi. Fakat bu gibi fevkalâde bir halde insanın hissettiği o heyecanı tarif çok güç. Baştan aşağı titriyordum. Neyse ki kimse buna dikkat etmedi. Korkusuz idarecisi uçağı havalandırmayı başardı ve en iyi uçuşlarından birini yaptı. Şunu da ilâve etmeliyim ki, hemen sonra cihazlarının bizde ve yabancı ülkelerde patenti alındı. Henüz hiç kimse buna benzer bir şey yapmadığı için ümit ederim ki, herhangi bir zengin veya iş adamı, onların elinden, kendi hakları olan bu şerefli keşfi almaz.

Kristof Kolomb Amerika'yı keşfettiği zaman sonucun ne doğuracağını ne kendisi bilebilmişti ne de bir başkası. Aynı şekilde bu iki erkek kardeş de keşiflerinin gelecek nesillere ne gibi şeyler getireceği hakkında en ufak bir fikre bile sahip değillerdi.

Henüz hiçbir kimse bu doğrultuda ilerde neler olacağını tahmin edemez, tıpkı Kolombun uçuş bucağı sulardaki macerasının sonunda getireceklerini tahmin edemediği gibi.

*SCIENCE DIGEST*'den  
Çeviren : Ruhsar KANSU

● *Sempati, kalbin sevgiden sonra gelen en mukaddes duygusudur.*

Edmund BURKE

● *Eğer sizde deha varsa, çalışkanlık bunu geliştirir. Eğer yoksa onun yerini çalışkanlık alır.*

GRAHAM