

problemi, jet uçaklarının servise girmesinden beri büsbütün artmıştır. Böylece sosyoloji, politika ve teknik birbiri içine girmiş bulunmaktadır.

Basın bu sayılan problemlere «hava alan krizi» adını vermiştir, oysa aslına bakılırsa bu bütün hava ulaştırmasının karşısında bulunduğu bunalımdır.

Muazzam yolcu taşıma kapasiteli büyük hacim uçağı ancak altı ay kadar uzaktadır. Hiç kimse bunun ne demek olduğunu hava alan yönetmecileri kadar bilemez: Onların görüşüne göre yalnız Avrupada önümüzdeki 5 sene içinde en zorunlu tedbirleri alabilmek için yapılacak yeni tesisler ve islâh edilecek eskileri için 10 milyar Marktan (yaklaşık 40 milyar TL.) daha fazla bir harcama ya ihtiyaç vardır ki, aslında bu miktar bile yeterli görülmemektedir. Ayrıca bu finansmanın daha birçok güçlükleri de vardır.

Hava ulaştırma tarihi, daha eskiden —ki bu büyük hacim uçaklarının ve süpersonik uçakların daha isimleri bile anılmadığı zamanlar demektir— havayol şirketlerinin hava seyrüsefer yolları düzenlediklerini Hükümetlerin uçuş emniyet ağları kurduklarını, yeni uçakları düşündüklerini ve yaptıklarını, hava alanlarında, kalkış ve iniş pistleri, yolcu ve yük tesisleri yaptırdıklarını kaydeder. Fakat maalesef bütün bunlar birbiriyle uyumlu toptan bir plânlamaya hiç aldirış edilmeden yapılmıştır.

Havacılık endüstrisi

CONCORDE TEHLİKEDE Mİ?

Ses hızı üstü «kuşlarına» kaderli şimdilik tehlikede. İngiliz-Fransız işbirliğiyle yapılan Concorde büyük bir para sıkıntısıyla karşı karşıyadır. Amerika'nın Boeing SST de kamu oyununun çöp, hava ve su kirliliğine bir çözüm bulmak için uğraşmayı daha uygun bulması üzerine yerinde saymaktadır. Yalnız Sovyetlerin TU - 144'ü 1971 sonunda ilk yolcularını taşımağa ümit etmektedir ve 25 mayista 2150 km saat'lik bir test hızı elde etmeyi başarmıştır.

Londra ve Paristeki işbirlikçi hükümetler, en geçinden 6 ay içinde, ses hızının iki katı ile uçacak olan özel jet motorlu Concorde'un 2000 yılı için gerçekleşip gerçekleşmeyeceği hakkında karar vermek zorundadırlar. İlk iki prototipin bugünkü hale gelebilmesi için Manş Denizinin iki tarafında-

Hava alanları o şekilde plânlanmalı ve yapılmalıdır ki, daha ilk günden itibaren oraya incek veya kalkacak bir uçağın bütün ihtiyaçları tam ve mükemmel şekilde karşılanabilsin. Bu imkân şimdiye kadar önemsenmemiştir. «Modern ulaştırma mucizesi» karşısında milletlerarası bir hava taşıma sistemi meydana getirmek ilk plâna alınmamıştır. İşte asıl hastalık buradadır ve bunu düzeltmek dev yatırımlara ihtiyaç gösterecektir.

Amerika hava ulaştırmasının klâsik ülkesi sayılır. Buna rağmen bugün o bile acı bir iç yapı bunalımı içindedir. Sebebi, hava trafiğinin başı boş gelişmiş olmasıdır. Hâlâ bugün bile bütün hava ulaştırmasını içine alacak makul bir plânlama anlayışı mevcut değildir.

Avrupa da aynı problemler karşısındadır. Avrupa buradaki bir güçlük de hava ulaştırmasının ekonomik öneminin daha tamamiyle anlaşılmamış ve kabul edilmemiş olmasıdır. Avrupada yürürlükte olan düşünüş tarzına göre uçmak hâlâ refah bakımından talihi üst sınıfların bir hakkıdır. Yığın halinde turistlerin seyahat ettiği zamanımızda hava yolculuğunun da demiryol yolculuğu kadar tabii birşey sayılacağı gün pek uzak olmasa gerektir. Bu bakımdan hava ulaştırmasının, gelecekte bugünkünden çok daha fazla, memleketlerin sınırlarını aşacak müşterek plânlamaya ve milletlerarası uyumlu tedbirlere ihtiyacı vardır.

Hobby'den

ki vergi ödeyicileri şimdiye kadar 16 milyar TL. vermek zorunda kalmışlardır. Bu hızlı kuşun seri halinde yapımına geçmeden önce daha 40 milyar TL'lik bir yatırıma ihtiyaç vardır.

Pilotların övgüsü :

Hükümet çevrelerinde bu parayı vermek için pek az bir eğilim olduğu halde, Concorde'u işletmek üzere satın alacak havacılık şirketlerinin pilotları Concorde'u beğenmek ve övmekte birleşmektedirler. TWA'nın kaptan pilotu Vernon Larsen, ömründe ilk defa olarak bu garip kuşla ses duvarını aştığı zaman, şöyle demişti: «İlk önce biraz heyecanlıydım, fakat makine 13.500 metre yükseklikte 1400 km/saat ile uçarken ve yanımda oturan arkadaşımın sakin ve gülümseyen yüzünü görünce, herşey yavaş yavaş normale girdi. Artık

Concorde ile ses duvarını aşmak bir mesele olmaktan çıkmıştır.

Concorde'un motorları hakkında da rapor veren uzman pilotlar, Concorde'un yapılış tarzından hayranlık duyduklarını ifade etmişlerdir. Onlara göre Concorde gayet hoş ve kolay yönetilmektedir. Yalnız hava şirketleri şimdilik 360 milyon TL fiyatındaki bu uçağı piyasa rekabeti olmadığı takdirde pek satın almağı düşünmüyorlar.

Yolcu sayısı az:

Boeing 747 ve beklenen Lockheed Tristar ile açılan Jumbo-çağı yolcu bakımından pek fazla taleple karşılaşmış değildir. 1969 da Havacılık Şirketleri % 3,9 kadar bir kâr sağlamışlardı ki, bundan önceki iki yılın kârı % 5,4 ve % 7,5 tutmaktaydı.

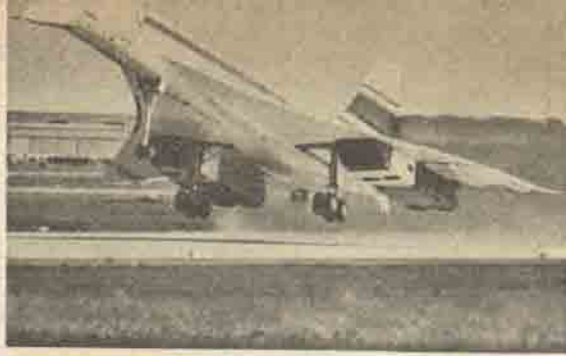
Eylül'e kadar taşıma kanatlarının konstrüksiyonu, yakıt tüketimi ve 11,3 tonluk faydalı yük üzerine yapılan testler başarılı sonuç verse bile, 74 adetinin satışı ile ilgili siparişlerin kesin olup olmayacağı belli değildir. Concorde konstrüktörleri, British Aircraft Corporation ve Fransız Aerospatiale, havacılık şirketlerinin basıncı altında bugünkü tipin seri halinde yapımına geçmemeleri için sıkıştırılmakta ve bunun 200-250 (şimdiki kadar 126) kişilik yeni bir Concorde için deney örneği olarak kullanılması hatta 1973 yerine 3 yıl sonra işletmeye verilmesi istenmektedir.

Amerikan plânları da ilerlemiyor:

Yukarıda açıklanan sebepler ve Nixon'un 1978 ten itibaren 3 Mach'lık bir hız ve 250 yolcu için plânlanan Boeing SST'nin durdurulması hususundaki tehdidi Concorde işbirlikçilerinin iddialı projelerinin de belki ölmesine sebep olacaktır.

Geçti American World Airways'ın başkanı Najeeb Halaby daha iyimser konuşmuştur: «Ses hızı üstündeki yolcu uçakları muhakkak gelecektir. 1980 de bu kuşlardan birinde uçağımız ve bugünün şüphelerini de üzerimizden atacağız».

Fakat Amerikan Kongresi SST program ve havacılık endüstrisini teşvik için yeşil ışık göstermeğe pek eğilimli değildir. Nihayet «Amerikan SST ve ses hızı patlaması el kitabı» (baskı sayısı 150.000) 80 kilometre uzunluğundaki patlama



Concorde havalanırken iki büyük ulusun bütün ümitleri de onunla beraber. Bilginler, mühendisler, laboratuvarlar, fabrikalar, binlerce insan onun için çalışıyor. Arkada milyonlarca insanda bu deneyleri ve ümitleri ödüyor.

halısına dikkati çekmektedir ki, bu bir tek SST'nin New York ile Kaliforniya arasındaki 3500 kilometre uzunluğundaki mesafenin üzerinde arkasından beraber çektiği gürültü alanıdır. Eğer devlet hava ulaştırma makamları Okyanusun iki tarafında bu gürültü çıkaran uçakların işlenmesine müsaade etmezlerse, zaten SST fikri kendiliğinden ölmüş demektir, çünkü bu hızlı uçaklar yalnız yüksek hızlarda ekonomik uçabilirler.

Su ile ilgili uyarı:

Bilginler bundan başka yüksekte uçan ultrasonik uçakların motorlarının atmosferin üst kısımlarına su buharı üfleceğini ve bunun orada havayı değiştirecek bir etki yaparak aylarca kalacağını tahmin etmektedirler. Amerikan Cumhurbaşkanı danışmanı Russel Train şu uyarıda bulunmaktadır: «500 SST'den meydana gelen bir filo Stratosferdeki su miktarını % 50-100 kadar çoğaltabilir.» Son beş yıl için Stratosferdeki su buharı miktarının şimdiden % 50 artmış olması, dünya yüzeyinin daha fazla ısınması tehlikesi karşısında bulunduğunu göstermektedir ki, bu uyarısından dolayı Russel Train'in hakkı vardır.

Başlangıçta SST havacılık tekniği bakımından büyük bir ilerleme sayılmıştı, fakat bugün yetkili bir uzman: «Havacılık şirketlerinin yetkililerinin bir tek arzuları vardır, o da SST'nin ortadan kaybolmasıdır!» demektedir.

Hobby'den

Okuyucularımıza

Teknik sebeplerden dolayı ödemeli işlem yapamadığımız için abone olmak, eski sayı veya ciltleri almak isteyen okuyucularımızdan posta havalesi göndermelerini rica eder, istenilen her sayıdan başlamak suretiyle abone olunabileceğini de bilhassa belirtiriz.

Abonelerini yenilemek isteyen okuyucularımız kod No.'larını da bildirirlerse, işlerimizi kolaylaştırmış olurlar, teşekkür ederiz.