

YAKITINI HAVADA ALAN UÇAKLAR

Fantom uçağı büyük bir ihtiyatla yaklaşıyor. Sekiz metre içinde uçan tanker'e yanaşması gerekiyor. Tanker uçağının dar gövdesinde karnı üstüne yatmış olan bir adam fantom'un pilotuna radyo ile alacağı durumu bildiriyor.

Jet pilotu buna göre uçağının durumunu düzeltiyor. Tam şimdi tank borusu, yakıtı verecek boru, fantom uçağının hunisi üzerindedir. Jet ileriye doğru hareket eder, havada birden bire bir akım, bir karışıklık olur. Pilot bütün ihtimamına rağmen huniyi tam yerin egetiremedi. Yeni bir deneme Tank borusu huniye sürünür ve onun tarafından yakalanır. Ufak bir sarsıntı, otomatik akuplman (bağlantı tertibatı) tank borusu ile huniye sıkı sıkıya birbirine bağlar.

Siyah elbiseli adam uçan tankerin pompalarını çalıştırır. Neredeyse bir dakika içinde 5000 litre kerosin Fantomun tanklarına dolmağa başlar. Gene ufak bir sarsıntı ile koca uçak tank uçağından ayrılır, serbest kalır, döner ve yeniden havada yol almağa başlar.

Bir kere daha havada denge işlemi başarıyla sona ermiştir.

Yanan Bulut :

Arada sırada bunun başarısızlığa uğradığıda olur. Tank borusu tam oturmaz, yakıt rüzgârın etkisiyle havaya uçar ve onu izleyen jet motorunun tam emme açıklığına girer.

Havada tank etme sırasında meydana gelen kazalardan en önemlisi birkaç yıl önce Polomares adındaki bir ispanyol köyünün üstünde oldu. Burada sekiz jetli bir uzak bombardıman uçağı (B-52) dört jet motorlu bir tanker uçağı ile (Kc-135) çarpışmış ve enkazı dört hidrojen bombasıyla beraber metal parçalarından yanan bir bulut halinde yere yağmıştı. Bu tehlikeli bombaları araştırmacı taburlar aylarca aramışlardı.

Birbirinden tamamıyla ayrı olan uçakların birbirine yakın olarak uçmaları bile büyük tehlike kaynağıdır. Fotoğraflarda görülen dört motorlu tanker (Kc-97) ikinci cihan savaşının (B 29) bombardıman uçağının geliştirilmiş bir şeklidir ve yavaş giden bir fantoma uyacak şekilde motorları yayıflatılmıştır. Emniyet tedbiri olarak Amerikan Hava Kuvvetleri pervaneli olan

bu uçağa ilâve olarak 2 jet motoru daha koymuştur, bunların itiş kuvveti beraberce yuvarlak olarak 10.000 kilo pound'tur ve gereğinde hızlarını azalttırmaktadır.

Alışılmamış bir gidiş :

Tam gaz ve tam yolla birbirine bağlı olan bu iki uçak beraber uçarken epi güç anlar geçirirler, saatte 500 kilometre hızın hemen hemen hiç üstüne çıkılmaz. Ses hızı üstünde uçan uçakların pilotları için bu tempo hiç alışılmamış bir uçuş hızıdır.

Bununla beraber uçak yapımcılar bulutlar arasındaki bu tank (İkmal) problemi için bazı yenilikler buldular. Örneğin özellikle çok üstün uçakların pilotları radyo vasıtasıyla değil, ışık sinyalleri sayesinde uyarılmaktadırlar ki bu ışık sinyalleri pilotun göreceği şekilde tankerin gerisinde yapıp sönmektedirler.

Bu tank etme işinde saçlarını beyazlatmış tecrübeli bir Amerikalı Başçavuş : «Bu pilotun daha çok hoşuna gider demiştir. Bu radyo ile ileri geri uyarıları verirken bunu yalnız tank eden pilot değil, öteki yardımcı veya yedek pilotlarda işitirler ve eğer pilotun çok fazla tashihat yapması gerekirse, onunla sonradan kantinde alay ederler. O bakımdan bende çenemi sıkı tutarım.»

Bu şekilde sessizlik içinde stratejik bombardıman komandosunun pilotları, birçok uçaklar savaşa hazır etrafta dolaşırken, ortalama her üç dakikada bir havada tank ediyorlardı.

Avrupa göklerinde bu daha fazla trafiğinin az olduğu bölgelerde tecrübe edilmektedir, zira havada tank sırasındaki gelen ve kiden uçakların bu karışıklığı, hava emniyet makamlarının pek hoşuna gitmemektedir. Onlar iki uçağın tank etmek için buluşmasını, «neredeysen bir çarpma» olarak vasıflandırırılar. Buna rağmen uzun tecrübelerden sonra havada yakıt ikmali artık büyük bir emniyet kazanmıştır.

Havada ikmal suretiyle bir uçak hiç yere inmeden ne kadar uçaçabilir sorusuna bir pilot şu cevabı vermiştir. «önümüzde bir tanker gördüğümüz sürece sınırsız havada kalabiliriz» Bir fantom uçağının içindeki yağlama maddelerine gelince, bunlar bir insanın ömrü boyunca yetişir.

HOBBY'den