

# HIZ REKORU KIRAN UÇAK VE PİLOTLARIN SERÜVENİ

Ernst Deissinger

- Pilotlar, dünya rekorları listesinin başına geçmek için hayatlarını tehlikeye atıyorlar. Askerî makamlar ve özel destekleyiciler bu uğurda milyonlar harcıyor. Soru şu: Bu, sadece bir prestij meselesi mi, yoksa böyle bir rekorun gerçekten bir değeri var mı?

**H**içbir teknik ya da spor dalında dünya rekorunun peşinde koşmak, uçuştaki kadar önem taşımaz. Uçuşta bu iş, ilk "uçan sandıklar"ın yüzyılımızın başında tehlikeli akrobatik manevralarla uçuş meraklılarını hayran bıraktığında başladı. Amerikalı ve Rus uçak yapımcılarıyla pilotlarının, sesteni hızlı uçuş rekorlarını üstüste kırdıkları şimdiki jet çağında da devam etmektedir.

En üst uluslararası hakemlik organı olan Paris'teki Uluslararası Havacılık Federasyonu (FAI), yılda bir kere resmî rekor listelerini yayınlar ve bunlar büyük ilgiyle izlenir. Listelerde 1500'den fazla geçerli rekor yer almaktadır. Bunlar arasında, en hızlı jetlerin, en ağır helikopterlerin, en büyük Jumboların ve en hafif uçakların kırdıkları rekorları görmekteyiz. Bu listeleri içeren rekorlar kitabının kalınlığı 160 sayfadır.

FAI'nin 83 yıl önce Paris'te kuruluşundan beri, ülkeler bu rekorlar listesine geçmeyi bir prestij meselesi saymışlardır. Uçak firmaları, uçak yapımcıları, pilotlar ve hava generalleri, federasyonun sıkı rekor kurallarını gözetmeye önem vermektedir. FAI, rekor uçuşunu bir spor olayı ve pilotu bir sporcu olarak kabul ediyor. Onun için, pilotun spor pilotu lisansına sahip olmasını ve bir millî spor kuruluşu üyesi bulunmasını şart koşturmaktadır.

Bizzat uçuşlar da FAI'nin sıkı kurallarına bağlıdır. Her rekor kırma denemesi, daha önce FAI'ye bildirmeli ve spor gözlemcilerinin denetiminde gerçekleştirilmelidir. Bundan sonraki adım, rekorun, kırıldığı ülkenin havacılık sporu kuruluşu tarafından onaylanmasıdır. Kuruluş daha sonra belgeleri FAI'ye göndermekte ve FAI son bir sıkı denetimden sonra rekoru, listelerine geçirmektedir. Bu da, bazı rekorların neden FAI listelerinde yer almadığını anlatmaya yeterlidir: Böyle bir rekorlar ya FAI'ye vaktinde



*Yirmi yılı aşkın bir süredir Amerikalıların SH Blackbird'ü, jet uçakları mutlak hız rekorunu tüm rakiplerine karşı muhafaza etmektedir. Bugünkü rekor düzeyi, saatte 3529 kilometredir.*

bildirilmemiş ya da bağımsız gözlemciler bulunduğundan kaydeden ölçüm aletleri konusundaki FAI kuralları da aynı derecede sıkıdır. Eğer aletler FAI nizamnamesine göre ayarlanmış ve mühürlenmiş değilse, kırılan rekor tanınmamaktadır.

Rekor kırmada dürüstlük kurallarına uymanın gereği, başlangıçta pek anlaşılmamıştı. Açıklanan bazı rekorların, sahte ya da hiç değilse abartılmış olduğu sonradan ortaya çıkıyordu. Bundan dolayı, havacılıktaki birçok ilk rekorun geçerliliği bugün bile tartışmalar arasında tartışma konusu olmaktadır.

Bir uluslararası havacılık federasyonu kurulması düşüncesi, önce Haziran 1905'te Fransız asilzadesi Comte Henri de La Vaulx tarafından ortaya atılmıştır. Bundan beş ay sonra da FAI, Paris'te kuruldu. FAI'nin ilk üyeleri, Comde la Vaulx, Belçikalı Fernand Jacobs ve Alman havacı binbaşı Mödebeck idi. Başkanlığa Prens Roland Bonaparte getirilmişti. Havacılığın öncülerinin ne kadar uzak görüşlü kimse-

*Rekor adayı X-30: 1990'ların ortasında uzay uçağı prototipi X-30'un, bütün hız ve yükseklik rekorlarını kırmayı bekleniyor.*



32-65. 11

ler olduğunu anlatmak için şunu hatırlatalım ki, FAI 14 Ekim 1905'te kurulduğu zaman, ünlü Wright kardeşlerin Kitty Hawk'te gerçekleştirdikleri ilk motorlu uçuşun üzerinden henüz iki yıl geçmişti!

Bu uluslararası havacılık örgütünün kuruluşunun, önemli bir sonucu oldu: Uçuş meraklısı yardımseverler önemli ölçüde malî yardım sağlamaya başladılar. Daha 1906'da, hız ve mesafe rekoru kırarlara verilmek üzere 20000 altın franklık Michelin Ödülü ortaya kondu. Sonraki yıllarda sayıları giderek artan destekçiler, rekorlar yarışını kızıştırdılar ve bu da havacılık tekniğinin gelişmesine yardımcı oldu. Me-

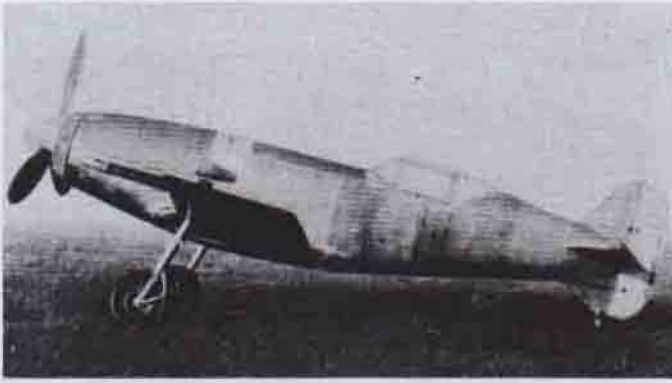
sela Fransız sanayicisi Jacques Schneider, deniz uçaklarının geleceğine inanıyordu. Onun için 1913'te Monako'da deniz uçakları hız yarışmasını düzenledi. Ortaya koyduğu kupanın değeri 25000 frank idi, üstelik kupayı kazanana ayrıca 25000 frank para ödüyordu.

Ne var ki, böyle süper ödüller bile bir süre sonra rekortmen ekiplerin yaptıkları masrafları karşıla-

### 1914'te en yüksek hız: Saatte 140 km

*Birinci Dünya Harbi'nden önce, en hızlı deniz uçağı İngilizlerin Sopwith Tabloid'iydi. Saatte 140 kilometrelik hızı ile, herkesin kazanmaya özendiği Schneider Kupası'na katılan diğer yarışmacıları geride bırakmıştı.*





### 1939'da en yüksek hız: 755 km

*Bu rekoru, Messerschmitt Me 209 kırdı. Aynı uçak, mutlak hız rekorunu da Almanya'ya kazandırdı. Rekor, 30 yıl süre ile aşılamadı.*

yamaz oldu. Schneider kupasında ise hız rekorları nefes kesici bir tempo ile birbirini izliyordu. 1913'teki ilk yarışmayı kazanan Maurice Prévost saatte 73,63 kilometrelik bir hız sağlamıştı. On yıl sonra Amerikalı Davis Rittenhouse, bir Curtis CR-3 ile saatte 285,48 kilometreye erişti. 1931 yılında Venedik'te yapılan son yarışta İngiliz J.N. Bothman, rekoru Supermarine S.6B uçağı ile saatte 547,31 kilometreye çıkarmayı başardı.

Rekorlar tarihinin karanlıkta kalan tarafları ve bazı gizli sayfaları da vardır. Bunlar arasında, 1930'larda Alman uçak yapımcıları Heinkel ile Messerschmitt arasındaki rekorlar düellosunu özellikle belirtmeliyiz.

30 Mart 1939'da, İkinci Dünya Harbi'nin başlangıcından beş ay önce, pilot Hans Dieterle bir He 100 deneme avcı uçağı ile Oranienburg'tan havalandı. Bu uçuşun amacı, İtalyan hava kuvvetlerinin elinde bulundurduğu mutlak hız rekorunu tekrar Almanya'ya geri getirebilmek idi. Heinkel uçağının geliştirilebilmesi için bir yılı aşkın süre hazırlık yapılmıştı. Uçağın motorlarının gücü, 1200'den 1800 BG'ye çıkarılmış bulunuyordu. Uçağın hayat süresi sadece bir saat idi; ama, bu da yeterli oldu. Uçak tam hıza erişeli yedi dakika olmamıştı ki, zamana karşı yapılan yarış başarıya ulaştı. Uçak alçak uçuşla dört kere ölçüm mesafesini aşmış ve ortalama saatte 746,606 kilometrelik bir hıza erişmişti. Bu da, bir dünya rekoruydu.

Rekor kıran bu uçağın yapımcısı Ernst Heinkel'e her taraftan kutlama telgrafları ve övgüler yağdı. An-

cak tam rekoru kutlama hazırlıkları arasında, bir haber bomba gibi patladı: Messerschmitt fabrikasının bir deney pilotu olan Fritz Wendel, Me 109 uçağı ile rekoru saatte 755,1 kilometreye çıkarmıştı! Şimdi Heinkel'e kalan şey, kutlamayı bir tarafa bırakıp yeniden uçuşa çıkmak idi. Ne var ki, hava generali Ernst Udet, He 100'ün zaten seri halinde imal edilmeyeceği gerekçesiyle, rekorun Me 109'da kalmasına karar verdi ve Heinkel'in yeni bir deneme yapmasına karşı çıktı.

Bugün, seri yapımı Me 109'un rekor uçuşunun, kurallara tam uygun olmadığını biliyoruz. Bir kere, (daha sonra Me 209 diye adlandırılan) avcı uçağı sadece bu rekoru kırmak için inşa edilmişti. Bu uçaklardan sadece üçünü yapmaya yetecek ödenek ayrılmıştı ve motorlar sadece birkaç dakika için 2000 BG'lik rekor güce erişecek biçimde imal edilmiş bulunuyordu. Rekor uçuşu sırasında, gerekli soğutma devrelerinden bile vazgeçilmişti. Soğuk su, motorun soğutma bölgesinden geçer geçmez buharlaşmaya bırakılıyordu. Zaten sadece birkaç dakikalık rekor uçuşuna yetecek kadar su depolanmıştı. İşte gerçek durum bu idi ama, yapılan ustalıkla propaganda sayesinde içte ve dışta herkes yıllarca bu erişilemez rekordan söz edip durdu.

Gene de, ME 209'un rekor uçuşunun o zamana göre büyük bir teknik başarı olduğu söylenebilir. Nitekim, bu rekorun aşılabilmesi için daha bir 30 yıl geçmesi gerekmiştir. Bu iş, eski test pilotu Darryl Greenamyer'e nasip oldu. Greenamyer, ABD Hava Kuvvetleri depolarından Bearcat tipi bir Grumman avcı uçağı edinmiş ve uçağın kanat-kuyruk ne ka-

### 1947: Sesten hızlı giden uçak

*Charles Yeager, füze uçağı Bell X-1 ile ses duvarını aşan ilk insan oldu.*





### Füze motoru ile saatte 7297 km

Amerikalıların X-15 uçağının yükseklik ve hız rekoru bugüne kadar aşılamamıştır. bir X-15 uçağı, taşıyıcı B-52'den ayrılarak 95.935 metreye kadar yükselmeyi başardı.

dar fazla çıkıntısı varsa kesip biçerek onu "aerodinamik" bir biçime sokmuştu. 16 Ağustos 1969'da Greenamyer bu Bearcat uçağı ile Kaliforniya'daki Edwards Hava Üssü'nden havalandı ve saatte 782,12 kilometrelik yeni bir rekor hız ulaştı!

On yıl sonra, gene bir Amerikalı pilot olan Steve Hinton, biçilip budanmış bir Mustang ile rekoru saatte 803,138 kilometreye çıkardı. Bu rekor günümüzde de alçak uçuş branşında geçerliliğini korumaktadır. Yükseklik limiti olmaksızın uçuş dalında FAI rekorunu ise 1983 yılında bir Mustang uçağı ile saatte 832,12 kilometrelik bir hıza erişmiş olan, Amerikalı pilot Frank Taylor elinde bulundurmaktadır.

Bu arada Greenamyer, jet uçaklarıyla alçak uçuş hız rekorunu kırmaya merak sarmıştı ve 150 metreden daha alçak irtifada uçmak istiyordu. Zengin destekleyiciler sayesinde, bir Starfighter uçağı sağladı ve onu rekor uçuşuna uygun biçime soktu. Greenamyer, 24 Ekim 1977'de Nevada'daki Mud Lake'ten havalanarak üç kilometre uzunluğundaki deneme mesafesini iki kere aştı. Bu sırada saatte 1590 kilometrelik bir hıza yükselmişti. Kırdığı alçak uçuş rekoru şimdiye kadar aşılamamıştır. Bunun sebebi, yere bu kadar yakın olarak uçmanın tecrübeli jet pilotlarının bile hayatını tehlikeye sokabilmesidir. Bu yükseklikte en küçük bir hava akımı, uçağın bir mermi gibi yere çarpıp parçalanmasına yetmektedir. Üstelik, bu denemeler için en uygun uçak Starfighter'dir.

Hız rekoru için hayatını tehlikeye atmış olan başka bir pilot, Charles Yeager'dir. Yeager, 14 Ekim 1947'de Bell X-1 füze uçağı ile ilk defa olarak ses

### Üç dakikada 30.000 metreye tırmanma

Mg 25'in rekor kırmak için özel olarak yapılmış bir tipi olan E-266, hemen hemen 20 yıldır bütün tırmanma rekorlarını elinde tutmaktadır (yanda).



duvarını aşmıştır. Bu füze uçağı, bir "Superfortress" bombardıman uçağının kanatlarının altına yerleştirilmişti. Çift katlı aracı 9000 metreye yükseldiği zaman, Yeager, füze uçağı ile Superfortress'ten ayrıldı ve hızı saatte 1100 kilometreye (1 Mach'a) çıkarıldı (daha sonra Yeager rekor uçuşu sırasında kanter içinde kaldığını, çünkü bir gün önce attan düşüp birkaç kaburgasını kırmış olduğunu itiraf etmiştir).

Yedi yıl sonra, 4 Haziran 1954'te Charles Yeager, bir X-1A uçağı ile hız rekorunu 2,42 Mach'a çıkararak en hızlı uçaklar yarışına öncülük etti. Bu uçaklardan X-15 ve SR-71, bütün rekorları kırmışlardır. 1959'da rekor denemelerine başlamış olan füze motorlu X-15, hız rekorunu 6,72 Mach'a kadar çıkarmıştır. Bu da, saatte 7297 kilometre demektir. X-15 FAI tarafından tanınmış olan yükseklik rekorunu ise daha 1962'de kırmış bulunuyordu. O yıl, taşıyıcı bir uçakla havalanan pilot R.White, daha sonra X-15'in roket motorlarını çalıştırarak 95,935 metreye erişti. Böylelikle artık uzayın sınırlarına ulaşılmış bulunuyordu; çünkü, bugün uzaya fırlatılan gözetleme uydularının yer yörünge yüksekliği, 100 kilometreye kadar inebilmektedir.

1965 yılında, SR-71 Blackbird jet gözetleme uçağının çağı başladı. Bu uçak hemen hemen bütün jet hız rekorlarını kırmış ve günümüze kadar muhafaza etmiştir. En son hız rekoru, saatte 3529 kilometredir.

Ruslar da rekorlar yarışına katılmışlardır. Bu iş için kullandıkları başlıca uçak, daha 1960'lı yıllarda geliştirilmiş bulunan MiG-25'tir. Bu uçağın E-266 modeli, bir hız rekorunun yanında, hemen hemen bütün tırmanma rekorlarını kırmıştır. Buna bir örnek ve-

### Saatte 1590 kilometrelik bir hızla alçaktan uçuş

Darryl Greenamyer bir Starfighter uçağı ile bu tehlikeli cambazlığı başardı.



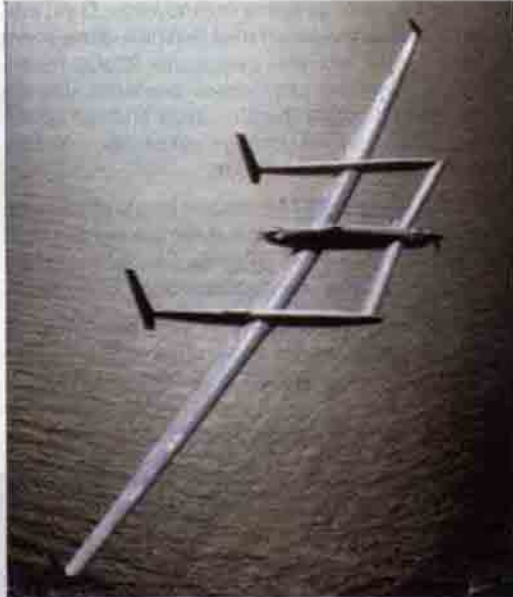
## 37 dünya rekorunun sahibi

*Alman planörücü ve rekor meraklısı Hans Werner Grosse, şimdiye kadar 37 dünya rekoru kırmıştır. Bunlardan 11'i bugün bile aşılamaması bulunuyor.*



relim: MİG pilotu Ostapenko, 3 dakika 9,85 saniye-  
de 30.000 metreye tırmanmayı başardı. Jet uçakla-  
rının mutlak hız rekoru da 1977'de şimdi demode  
olan E-266 tarafından kırılmıştır. Uçağın pilotu Alex-  
ander Feodotov, aracı 37,650 metrelik bir yüksekli-  
ğe eristirebilmişti.

Şöyle bir soru sorabiliriz: Neden 1960'lı yılların  
mutlak rekorlarından sonra yeni bir uçak tipi geliştiri-  
lmemiştir? Rekorlar daha ileriye götürebilecek yeni  
jetler yapılamaz mıydı? Bunun cevabı, dünyanın en  
hızlı gözetleme uçağının bile teknik gelişmelerin geris-  
inde kalmış olduğudur. Günümüzde Amerikalılar  
ve Ruslar havadan stratejik gözetleme için, daha hızlı  
olan ve düşürülme riski bulunmayan uydular kullan-  
maktadırlar. Bundan dolayı, prestij yarışının ağırlık  
noktası giderek uçak uçuşundan uzay uçuşuna kay-



*İnmeksizin dünya turu: Motorlu planör Voyager'-  
in 1986'daki rekor uçuşu sırasında aşmış olduğu me-  
safe, 40,212 kilometredir.*

maktadır. Süper güçler de FAI uzay uçuş rekorları  
listesinde yer almaya büyük önem veriyorlar. Bu yüz-  
den, 1986'da Dick Rutan ve Jeana Yeager'in dokuz  
günde yere inmeksizin dünya etrafında dolanarak kır-  
dıkları 40,212 kilometrelik yeni mesafe rekoru bile,  
sadece uzmanlar arasında heyecan yaratabildi.

Şimdi süper güçler uzay rekorları peşindedirler.  
Rus uzay istasyonu Salyut 7'deki iki kozmonot Ana-  
toli Berezowoi ve Valantin Lebedew, daha 1982'de  
140.800.000 kilometrelik bir uzay mesafe rekoru kır-  
mışlardı. Bu, yaklaşık olarak dünya etrafında 3300  
kere dolanmaya ya da dünya ile ay arasındaki uzak-  
lığın 40 katına eşittir.

Her ne kadar Amerikalıların uzay mekiği Spa-  
ceshuttle, "Aerospacecraft" denen kombine uçak-  
uzay aracı kategorisinde henüz bütün rekorları el-  
de bulunduruyorsa da, yakında Ruslar bu alandaki  
yarışmaya katılacaklardır. Yeni ağır roketleri Ener-  
giya'nın denemeleri sonuçlandıktan sonra, bu roketle  
kendi mekiklerini uzaya fırlatacakları anlaşılıyor. Uz-  
manlar, bu takdirde şimdiki birçok rekorun aşıla-  
cığını söylüyorlar.

Öte yandan, Amerikalılar doksanlı yıllarda yeni  
bir deneme uçağı olan X-30'u hizmete sokmak isti-  
yorlar. Yapılan planlara göre, bu iki pilotlu uçak, nor-  
mal bir uçak alanından havalanacak ve jet motorla-  
rıyla atmosferin üst katlarına erişecektir. Havanın  
seyreldiği bu katlarda roket motorları çalıştırılacak  
ve melez aracı uzaya eristirecektir.

X-30'un ilk prototiplerinin ses hızının on katına  
ulaşacağı söyleniyor. Bu, şimdiye kadarki bütün ha-  
vacılık rekorlarını kırmaya yeterlidir. Ancak yapımcı-  
ların gözü daha da yükseklerde: Dünyayı uyu-  
du hızıyla (saatte 28.000 kilometrelik hızla) dolanabile-  
cek ve aynı zamanda bir uçağın bütün manevra im-  
kânlarına sahip olacak bir uçak yaratmak istiyorlar!  
Eğer bu gerçekleşirse, artık hava ve uzay uçuşu ara-  
sında bir ayrım kalmayacak, Uluslararası Havaçılık  
Federasyonu bu rekorların listesini ayrı ayrı tutmak-  
tan vazgeçecektir.

**P.M.'den kısaltarak çev.: Dr. Ergin KORUR**