

CHARLY hava limanı

Aslında Paris'in bu yeni hava alanının adı Fransa'nın eski Devlet Başkanlarından Charles de Gaulle'un adını taşımaktadır. Fakat bu uzun ad pilotlar tarafından daha ilk günlerde kısaltılmıştır, radyo mesajlarında Paris'in kuzeyindeki bu büyük hava alanı "Charly Hava Limanı" olmuştur.

Bugün Avrupa'nın en büyük hava alanının bulunduğu bu yerde 1783 yılında Montgolfier Kardeşler ilk sıcak hava balonlarını havaya uçurmuşlardı. 13 Mart 1974'de de burada Paris'in yeni hava alanı işletmeye açılmıştır, 1985'te yılda 45 milyon yolcu ile burası Avrupa'nın en büyük hava alanı olacaktır. Her 32 saniyede 3600 metre uzun pistlerinden (ki bunlardan şimdi bir tanesi bitmiştir) bir uçak kalkacak veya inecektir. Gelecekte 1000 yolcu alan dev uçakları da bu alandan faydalanabileceklerdir, çünkü bu uçakları muazzam peronlar arasında park ederek yolcularını tüm altı seyyar yolcu köprüsüyle çabukça boşaltmak kabil olacaktır. Asıl adı Charles de Gaulle olduğundan pilotlar ona "Charly Hava Limanı" adını verdiler.

Charly Paris kentinin üçte birini kaplayan bir alan üzerinde oturan bir devdir ve öteki Orly super hava limanının üç katı büyüklüğündedir. Kontrol kulesi 80 metre yüksektir ve böylece dünyanın en yüksek kontrol kulesine sahiptir. Daire şeklindeki merkez binasının çapı 210 metre ve bugün Orly ile Bourget'in beraberce alacakları yolcu sayısının üç katını alabilmektedir. Geçen yıl bunlara gelen ve giden yolcu sayısı 17 milyonda ve bu her yıl % 14 oranında artmaktadır.

Böylece Paris, Newyork, Chicago, Londra, Los Angeles ve Atlanta'dan sonra dünyada altıncı gelmektedir. Frankfurt 14 milyonla sekizincidir. Ana binanın ortası boş bırakılmıştır, zira 11 katlı bilet ve bagaj topacının etrafını camla örtülü iniş biniş peronları kaplamıştır ki örneğin yedinciden onuncu kata kadar park, üçüncü kat gidis ve beşinci kat da gelişi için kullanılmaktadır.

Hava limanına otomobile gelen yolcular 90 metre yaya olarak gittikten sonra uçağa kadar

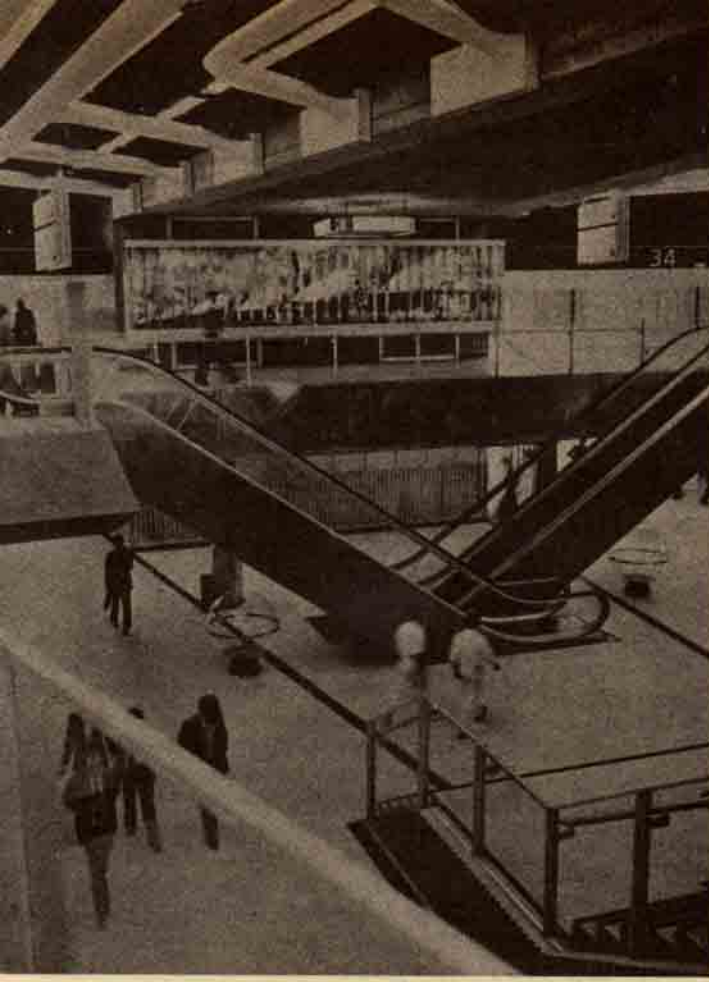
olan 170 metre uzunluğundaki yolu da yürüyen bantlar üzerinde katederler. Bu gibi yürüyen bantlardan 200 metre uzun olanlara kadar vardır, böylece yer altından yedi büyük perona kimse yorulmadan gidebilir, bu peronlar aynı zamanda 36 Jumbo Boeing'in birden park edeceği büyüklüktedir.

Hatta son zamanların uçak kaçırma veya tehdit olaylarına karşı da bu yeni hava alanında esaslı tedbirler alınmıştır: Tünel yoluyla çıkış peronuna geçerken yolcuların üzerinde bulunan madeni her cisim elektronik bir sistem tarafından haber alınır ve hava korsanları kendileri fark etmeden polise teslim olunurlar. Sistem o kadar duyar çalışır ki yolcuların ağızındaki altın dişleri bile saptar. Bazı şakacı gençler otomobil kontakt anahtarlarıyla bu uyarı sistemini harekete geçirmişler ve polisleri kızdırmışlardır.

Binaların yapımında hiç plâstik madde kullanılmamıştır. Charly tamamiyle betondan bir görüntüye sahiptir ve esas itibarıyla üç renkten oluşmuştur: möbleler yeşil, bütün tahta kısımlar turuncu ve işaret levhaları sarı. Charly'nin kendi kuvvet santrali tamamiyle bitince 60.000 nüfuslu bir şehrin bütün elektrik ihtiyacını sağlayacak kadar büyük olacaktır. O zamanda hava limanında 70.000 kişi çalışacaktır, bugün 16.000 kişi çalışmaktadır.

1958'de Charly hava limanı ile ilgili ilk düşünceler ortaya atılmıştır. 1963'ten beri de yapılmaktadır, 1990'dan önce tam mânasıyla bitmesine olanak yoktur. Buna rağmen ünlü Amerikan Hava Şirketi TWA'nın Fransa'daki müdürü: "bizim hava limanları yapımındaki bütün tecrübelerimiz göz önünde tutulursa, bu anlayış ve onun gerçekleşmesi yıllarca ileri sayılır", demiştir.

Bütün tesisin prensibi: mümkün olduğu kadar bütün işlerin yoğunlaşmış bir şekilde ele alınması ve bu yapılırken de yerden cömertçe faydalanmak. Modern büyük hava limanlarının oldukça geniş yüzeylere ihtiyaç gösterdiğini Charly, en büyük uzunluğunun 12 kilometre ve genişliğinin 4,5 kilometre olmasıyla kanıtlamıştır.



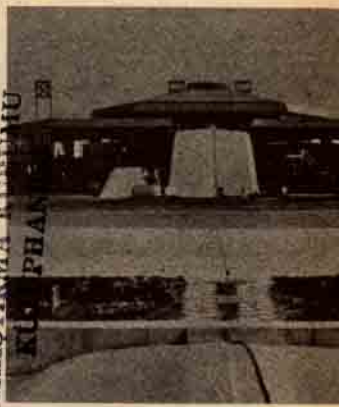
Uzun süren tartışmalardan sonra Fransızlar basamaklı topa üzerinde karar kıldılar. Orta merkezi kabul binası durmaktadır (solda), onun iç havasını birçok yolu tünelleriyle dolu (yukarıda).



limanı doğrudan doğruya Paris - Lile ekso-karayolu üzerinde yayalara mahsus yürüyen bir bant bu altı karayolu üzerinden geçmektedir.



BİLİMSEL ve TEKNİK ARAŞTIRMA KURUMU



Hava emniyeti için düşünülen kule gerçekten bir kuledir. Kule buradan dört bir tarafa görebilirler. Ön alanı açık tutabilmek için kabul binasının yer altı tünelleri (yukarıda) ve bunların dış basamaklara gidilen Boruların üzerinde uçaklar nava yaparlar.

Böylece 800 yıllık Notre Dame'dan neredeyse 25 kilometre kadar uzakta havacılığın gelecek bin yılı başlamış demektir. İlk anda Paris'in küçük burjuvaları bu muazzam fikirlere karşı direndiler. Zira sestən üstün hızıyla Concorde'un Charly'ye inip kalkması civardaki Parislileri ürkütüyordu, onlar motor gürültüsünden korkuyorlardı.

İlk önceleri iki komşu kent olan Roissy (ki Charly adını almadan bu kentin adıyla anılıyordu) ve Goussainville kendi arsalarının değerinin daha şimdiden % 30 - 40 kadar düştüğünü ileri sürdüler. Gerçekten Charly'deki uçak işletmesi günün yirmidört saati durmaksızın sürecektir. Günde gelmesi beklenen 1000 uçak göz önünde tutulursa, bu gece ve gündüz gürültü demektir. Buna karşılık hava liman yöneticileri Charly'nin nispeten nüfusu çok yoğun olmayan bir yerde kurulduğunu iddia etmektedirler. Bu yörede gerçekten yaklaşık 17.000 kişi oturmaktadır, oysa Orly'nin çevresinde bunun on katı insan yaşamaktadır. Bundan başka onlar Boeing 747, Airbus veya DC-10 gibi modern uçak tiplerinin daha yakın bir süre önce kullanılan Boeing 707, Caravelle ve DC-8 kuşağına oranla çok daha sessiz olduklarını da belirtmektedirler.

Bu tartışmaya karşılık bu yöre sakinleri de 1976'dan itibaren Charly'de Concorde ve Tupolev 144 tipinden ses üstü hızlı uçakların kalkıp inceklerini ve bunların da yaklaşık olarak Caravelle'ler kadar gürültü çıkaracaklarını söylemektedirler. Bunun üzerine devlet en gürültülü kesim olan ve pistlerden 12 - 15 km kadar uzaklıkta bulunan Bölge A ya hiç bir yeni yapı yapılmamasına karar verdi, bugün burada 1700 kişi yaşamaktadır. Bölge B de ise yalnız tarımsal ve endüstri binaları bulunabilecek ve bunlar da sese karşı özel surette izole edileceklerdir, bugün burada yaşayanların sayısı 15.000'dir. Bölge C'de de büyükçe konut yapımına izin verilmeyecektir. Charly'yi savunanlara en güç gelen şey civar sakinlerinin uçak düşmelerine karşı olan korkularına cevap vermektir. Bu da pek öyle yalan değildir. Charly's nin açılışından 5 gün önce Türk

Hava Yollarının bir DC-10 uçağı tam da bu civarda yere düşmüştü. Bundan başka bir Rus ses üstü TU 144 uçağı da 3 Haziran 1973'de Charly hava limanının bir numaralı pistinin tam ekseri üzerinde Gowssainville'in oturan bölgesine düşmüş ve parçalanmıştı. Buna ek olarak Brezilya Varig Hava Şirketinin bir Boeing 707 uçağının geçirdiğı kaza ve iki yıl önce de bir Air France Boeing'in kalkarken parçalanması gelir.

Trafik bağlantılarına gelince bütün eleştiriciler Paris ile Charly arasındaki bağlantının olanaksız olduğunda eş fikirdedirler. Ancak 1976'dan sonra bir demiryol hattı yapılabilecektir. Planlanmış olan aero tren hattı ise hükümet tarafından tamamiyle durdurulmuştur. Metro diye bir şey de yoktur.

Böylece elde yalnız Paris - Lille ekspres karayolu kalmaktadır ki, bu doğrudan doğruya Charly'nin yanından geçer. Fakat bu da hergün üzerinde gidip gelen saatte 9.000 - 13.000 otomobile o kadar tıkanmıştır ki, bir de günde başkentten Charly'ye gidip gelecek ek yüzbin yolcuyu düşününce uzmanların gözleri kararmaktadır. Bu protesto sesi içinde bir de uçak kılavuzlarının Charly'nin daha açılmasından önce çıkardıkları kaba ses işitilmektedir, çünkü Paris bölgesinin "yeni uçuş tanzim planı" Charly ile Orly üzerindeki hava boşluğunu yeter derecede ayırmamaktadır: "Bu plan yalnız çok az tanınmış olmakla kalmamakta, aynı zamanda her iki hava boşluğundaki hava trafiğini birbirine karıştırmaktadır. Uçuş yüksekliğinde yapılacak en ufak bir hata uçuş güvenliğini ciddi surette tehlikeye sokabilir."

Bundan başka Charly hava limanının radarı da yalnız 15 kilometrelik bir görüş alanına sahipmiş ve ayrıca bir çok "delikler" (göremediğı boşluklar) varmış, açıklcası uçak kılavuzları ekranlarında yeter derecede uzağı göremiyorlarmış. Bunu pilotlar da doğruluyorlar ve gelecekte iki İspanyol uçağının Nantes'ta çarpıştığı gibi uçak çarpışmalarına burada da tanık olmamız, pek olanaksız değildir diyorlar.

HOBBY'den

● *İnsanların altını ölçmek için bir mihenk taşları vardır. Oysa insanları ölçen mihenk taşı da altındır.*

Thomas FULLER

● *Umut iyi bir kahvaltı, fakat fena bir akşam yemeğidir.*

Francis BACON