

Üniformalı Boeing-Jetleri :

YOLCULARIN YERİNİ BİLGİSAYARLARIN ALDIĞI UÇAKLAR

Manfred LEIHSE

Ünlü Amerikan uçak yapım şirketi Boeing'in yapınlarını, ister 747 tipi Jumbolar, ister 707 tipi uzun mesafe uçakları, ister 727 tipi Avrupa jetleri veya 737 city jetleri olsun, tanımayan kimse yoktur. Fakat bu uçak tipleri yalnız sivil yolcu ve yük taşınmasıyla görevli değildir. Bunlar Amerikan silâhli kuvvetlerinin yeni gizli silâhleridir.



Washington yakınındaki Andrews AFB (Airforce Base-Hava kuvvetleri üssü) şimdiye kadar alışık olmadığı birçok uçak tipleri görmüştür, fakat şu sırada rampada duran her göreni hayrete düşürecek kadar garipti. Arkasında muazzam bir pasta tabağına benzeyen birşey vardı bu Boeing 707'nin.

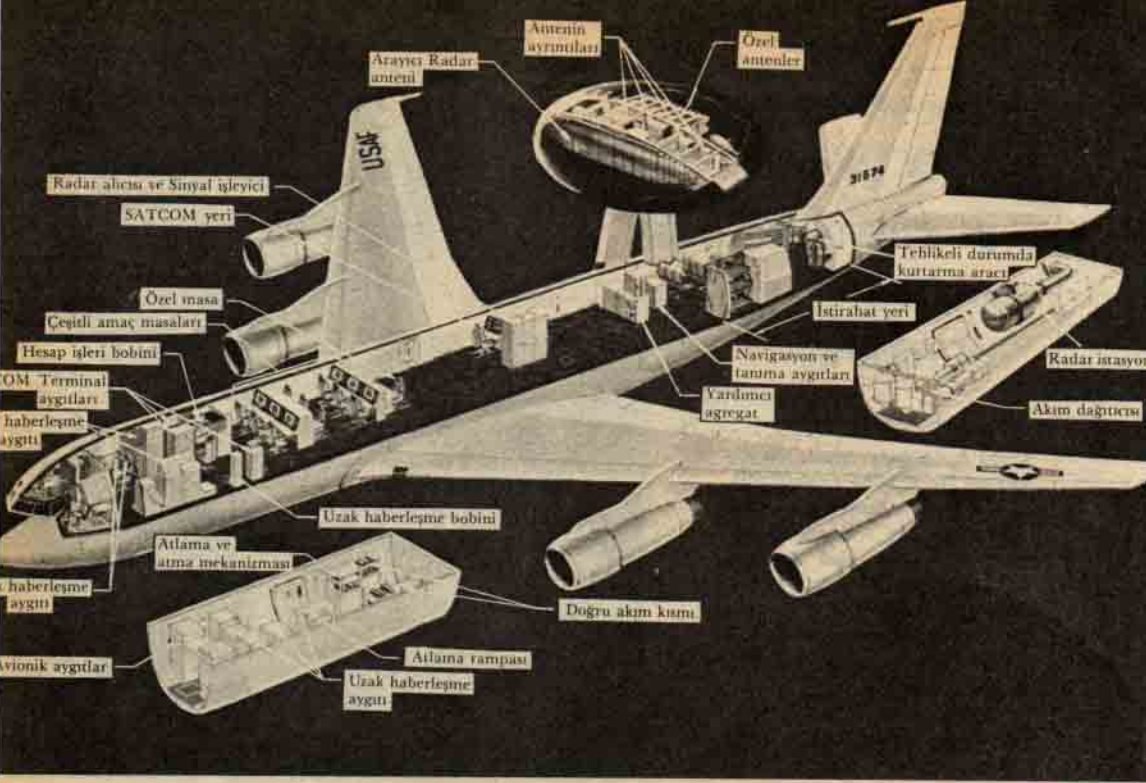
Bu garip uçağın denemeleri sırasında mükemmel bir uçuş yeteneği göstermesi de gözlemcileri bir kere daha şaşırtmıştı. Yalnız bu gösteride bulunmalarına müsaade edilen gazeteciler büyük bir heyecanla bekliyordular, onlara Amerika'nın ön uyarı ve kontrol (Airborne Warning and Control System) (kısaca AWACS) alanında elde etmiş olduğu son yeniliklerin gösterileceği vad edilmişti. Uçak büyük bir tur atarak güney doğrultusunda denizin üstüne uçtuğu sırada, arkasındaki "pasta tabağı" gittikçe daha büyük bir hızla dönüyordu. Radarı işletilince bu dakikada 6 devir yaparken, radar, durduğu zaman dakikada yalnız dörtte bir devir yapıyordu.

İçti tamamiyle değiştirilmiş olan uçakta bulunan büyük radar ekranında birden bire Birleşik Amerika'nın doğu kıyısı üzerindeki bütün hava trafiği gözüküyordu. Ekranın üzerinde o anda değişik birçok hedeflere doğru yol alan tam 600 uçak vardı. Bir düğmeye basılınca aygıt bu uçaklardan iki yüzünün askerî uçak olduğunu



Kontrol masaları ve Radar ekranları görülmektedir. Tüm olarak bunlardan 9 tane vardır (altta).

Amerikan Hava Kuvvetlerinin gizli silâhı No. 1. Uçak baskın ve kontrol merkezi E-3A, aslında tadil edilmiş bir Boeing 707'dir (yukarıda).



Denizaltı avı için hazırlanmış ve donatılmış olan Boeing 707, sağda aynı şekilde denizaltı avına uygun şekilde donatılan Boeing 737, bu aynı zamanda artık eskiniş olan Convair T-29'ın yerine geçmektedir.

bildiriyordu. Uçağın içindeki özel bir aygıt da dost ve düşman bütün cins uçakları teker teker seçecek nitelikte idi.

Başka bir düğmeye basılınca, operatör bu uçak yığını arasından şimdi devamlı surette rotasının izlenmesi istenen bir uçağı seçiyordu. Ayrıca ekranın yan tarafında bu uçağın hızı yüksekliği ve rotası da işaret edilmişti. Uçak yüksekliğini azaltsa ve iniş hazırlansa bile, yine de pasta tabağının ortasındaki radardan kendini kurtaramıyordu.

Atlantikten Amerika kıyılarına doğru gelen bir Phantom uçağının bile bu bakımdan şansı yoktu, o da hiç bir tarafa kaçamaz. Başka bir Phantom uçağı da onu yakalamak için aynı rotaya sürülür. Her iki uçağın uçuş verileri radar ekranı üzerinde devamlı surette okunur. Bir iki ayarlamadan sonra Phantom'un ciddi bir durumda roketlerini saldırganının üzerine atacağı nokta saptanmış olur. "Big Brother" adı verilen bu özel uçağın gözünden kolay kolay bir şey kaçmaz.

Esas itibarıyla bu "ağabey" bir sivil Boeing 707 - 320 B. olarak dünyaya gözlerini açacaktı ve tatil yolculuklarını bununla yapmağa heveslenen birçok kimse, acelesi olan iş adamları, heyecanlı büyük anneler onunla istedikleri yerlere uçacaklardı. Fakat Boeing'de son zamanlarda azalan sivil müşterilerin yerini devamlı olarak yalnız Hava Kuvvetlerinin tutacağına dair bir kanı vardı. Böylece Boeing 707 normal seriden çıkarıldı ve ona bir iki ay içinde yeni bir donatım ve yeni bir görev verildi, bu AWACS idi ve Amerikan hava kuvvetlerinin isteği üzerine, eskimiş olan Lockheed EC-121'lerin yerine geçecekti. Bu görev için uçağa yaklaşık 9 metre çapında ve 5500 kilogram ağırlığında bir radar bölümü eklendi, bu yuvarlak olarak ayrıca 1000 kilogram ağırlığında madensel iki pilonun üzerine oturtulmuştu. Asıl radar anteni "yalnız" 7 metreden biraz geniş ve bir buçuk metre yüksekti. Onun ön tarafında birçok yapı vardı.

Uçağa verilen resmî adıyla, E-3A'nın gövdesi de sivil 707'ye oranla çok değişmiştir. Alışık olduğunuz yolcu koltuklarının yerini 19 radar konsolu (destek veya raflar) almıştır ki bunlar 25 - 29 kişi tarafından kullanılır. Mürtebat arasında bir uçak komutanı —ki bu burada pilot değildir— ve ayrıca bu muazzam elektronik donatımını devamlı gözden geçirmek göreviyle dört makine teknisiyeni vardır. Onların sorumlulukları bir kontrol bilgisayar tarafından kolaylaştırılır, bu çoğu sistemleri her on saniyede bir bozukluk aramak üzere tarar. Herhangi bir hata saptanırsa, başka bir tesis de onun tam nerede olduğunu bulur. Yalnız o yedek parçayı değiştirmez, fakat bunun için de yeterli kadar teknisiyen vardır.

Herhangi bir olağanüstü durumda uçağı bırakıp havaya atlamak için ön ve arka taraflarda rampalar yapılmıştır, paraşütlerle atlanırken bunların üzerinde büyük bir çabuklukla kayılabilir. Mürtebatın kanısına göre böyle ciddi bir durum düşmanın sebep olacağı bir şey değildir. Zira gerek büyüklüğü, gerek görel az olan ağırlığı yüzünden, pek iyi olmayan manevra niteliğine rağmen bu uçak düşmanın her türlü avcı uçağından kat kat üstündür. Uçan süper kontrol istasyonunun hücumu geçen her yabancı uçağı, O, daha kendi radar ekranında E-3 A'yı "görmeden" çok önce ekranda saptanır. Yana doğru bir kaçmak suretiyle de o daima hücumu geçecek uçağın radar ekranının erişebilme uzaklığından kendisini dışarı çıkarabilir. Sıkıştığı takdirde kendisini savunmak için avcı veya yer hava roketlerinden de faydalanabilir. Süper modern Westnighouse-

radarıyla o çok aşağıdan uçan uçakları da keşfetmek ve izlemek niteliğindedir.

Şimdiye kadar buna olanak yoktu, zira yer yankıları dakik bir keşfe engel oluyorlardı. Depo-sundaki akaryakıt miktarına bağlı kalmamak için onun havada yakıt alma donatımı da vardır.

E-3A büyük Boeing ailesinin biricik evladı değildir, aslında o sivil görevleri üzerine almak üzere kurulmuştur. Bir yıldan daha fazla bir zamandan beri Amerikan hava kuvvetlerinde yeni bir navigasyon eğitici hizmete alınmıştır ki bu T-43 A resmi adı altında tanınmış Boeing 737 (city jeti) saklar. Sivil tipine nazaran bunda kabine tabanları takviye edilmiştir, çünkü ancak bu sayede elektronik tesisleri taşımak kabil olabilmiştir. Bu 737 tipinin yan pencereleri de azaltılmış, fakat bunların yerine Sekstantların kullanılabilmesi için domlar (kubbeler) konulmuştur.

Bu tipten 19 uçakla artık eskimiş sayılan 57 Convair T-29 tamamıyla karşılanabilmektedir, ki bu yılda 400 milyon TL.'lık bir tasarruf sağlayacaktır.

Jumbo-jet de Hava Kuvvetlerinin elinden artık kurtulamayacaktır. Buna en büyük sebep olarak Mısır - İsrail Jom-Kippur Savaşı gösterilmektedir. Bu savaştan tartışma sırasında Amerikan Hava Kuvvetleri İsrail'e savaş malzemesi yardımı yapmak üzere bir "hava körüsü" kurmuşlardı. Bunda ağır malzemenin taşınması için yeterli derecede taşıma hacminin bulunmaması pek hoş kaçmamıştı. Gerçi Amerikan Hava Kuvvetlerinin elinde C-54 Galaxy gibi dünyanın en büyük uçağı vardır. Fakat bu uçak üzerinde yapılan devamlı değişiklikler yüzünden havaya açılmaktan ziyade vaktini yerde geçirmektedir.

Oysa 747 yük taşıyıcı olarak, yıllardan beri Lufthansa Alman Hava Yollarında büyük bir başarıyla çalışmaktadır ve uzun mesafe - ağır yük nakliye uçağı için en uygun bir çözümdür. Başka bir olanak da 747'yi hava kuvvetleri için bu kadar ilginç yapmaktadır, o da ömrünün sonlarına gelmiş olan KC-135 tankerinin yerine geçebileceğidir. Yalnız başına tanker olarak kullanılmak üzere değiştirilebilen gövde tankları sayesinde havadan başka bir uçağa 117.000 litre akaryakıt aktarabilmektedir. Bu, bir tek 747'nin bütün bir Phantom uçak filosuna Amerika'dan Avrupa'ya kadar refakat ederek onun akaryakıt ihtiyacını sağlaması demektir. Onun Phantom uçaklarına son olarak yakıt ikmali Avrupa kıyılarının üzerinden uçarken yapılacak ve böylece 747 kendi başına Labrador'daki Goose Bay'a dönerrek tanklarını yeniden akaryakıtla dolduracaktır.

Akaryakıt miktarı yük almak için azaltılabilir. 80 ton akaryakıt ve 80 ton yükü 747 yine 6 Phantom uçağının 6.900 kilometrelik akaryakıt ihtiyacını tek başına sağlayabilecekti, ki bu da Amerika'dan Almanya'ya gelecek bir filonun ihtiyacıydı.

Burnunun açılıp kapanabilmesi sayesinde havaleli yükler de pek güzel yüklenebilir, 2,5 tonluk 12 kamyon ve buna ek olarak 27 ton yükün alt ambarlarına alınması 747 için pek güç bir şey olmayacaktı. Şu anda Amerikan Hava Kuvvetlerinin standart yük uçağı Lockheed C-141 Starlifter bu tip kamyonların ancak üç tanesini taşıyabilmektedir. 400 tonluk maksimum bir kalkış ağırlığıyla şimdiye kadar kullanılmakta olan Pratt. Whitney I.T. 9 D motorları yeterli olmayacaktı. Bunların yerine daha büyük bir yük taşıyan sivil 747'lerde olduğu gibi General Electric'in CF-6-50 E ya da F motorları geçmektedir.

Askerî nakliye uçağı olarak 747'lere karşı özellikle İran Şahı büyük bir ilgi göstermiştir. Fakat ilk nakliye tankerinin piyasaya çıkabilmesi için daha uzun bir süreye ihtiyaç olacağından, Şah hava kuvvetleri için Trans World Lines'tan 9 uçak satın almıştır, şu sırada iktisadî nedenler yüzünden Trans World hava yolları birçok sefer-

lerini işletmeden çıkarmak zorunda kalmıştır. Amerikan silâhli kuvvetleri tarafından ilk alınan 747 Amerikan stratejik bombardıman komutanlığı, Advanced Airborne Command post (AABNCP) için alınmıştı. Bütün yer tesisleri bir zaman tamamiyle yok edilse bile, bu uçaktan bir karşı hücumu daha geçilmek olanağı bulunacaktır, tabii böyle bir karşı hücumu geçebilmek için gerekli olan şeyler elde kalmışsa. Düşman denizaltılarını avlamak için şimdiye kadar büyük başarı göstermiş olan Boeing 707 ve 737 önerilmektedir. Her iki uçağın da içinde geniş bir elektronik donatım vardır, özellikle bunların arasında yer yüzünün magnet alanının sapmaları yardımcı denizaltıların varlığını saptayan bir tesis bulunmaktadır. Tamamiyle otomatik bir uçak kontrol sistemi sayesinde bunlar uzun mesafe uçuşunda mürettebatın fazla bir dikkat göstermesine gerek olmadan 90 metrelik yüksekliklerde basitçe uçabilirler.

Şimdiye kadar satın alınacak bir uçak hakkında Hava Kuvvetleri ile yapılan konuşmalarda söz konusu olan yalnız 727 idi. Fakat bu da bugün değişmiştir. Alman Hava Kuvvetleri de Lufthansa'nın ısmarladığı 727'leri ondan almak düşüncesindedir. Böylece Boeing ailesinin son üyesi de üniforma giyecektir.

HOBBY'den

● *Biz okul için değil, hayat için öğreniriz.*

Latin Özdeyişi

● *Hem hayat kısadır diye yakınırız, hem de onu kısaltmak için elimizden geleni yaparız.*

J. J. ROUSSEAU

● *Hayat ne bir bayram, ne de bir yas günüdür; hayat iş günüdür.*

VINET

● *Bir düşünce çoğunlukla bir ateşten daha fazla ileriye ışıtabilir.*

H. W. LONFELLOW

● *Namuslu insan, hakkını vazifesiyle ölçen insandır.*

LACARDANIA

● *Yanına varmadan, hiç bir köprüyü geçemeyiz.*

Bernard BORNAK

● *Bizi mutlu eden günler aynı zamanda bizi akıllandırır.*

John MASEFIELD