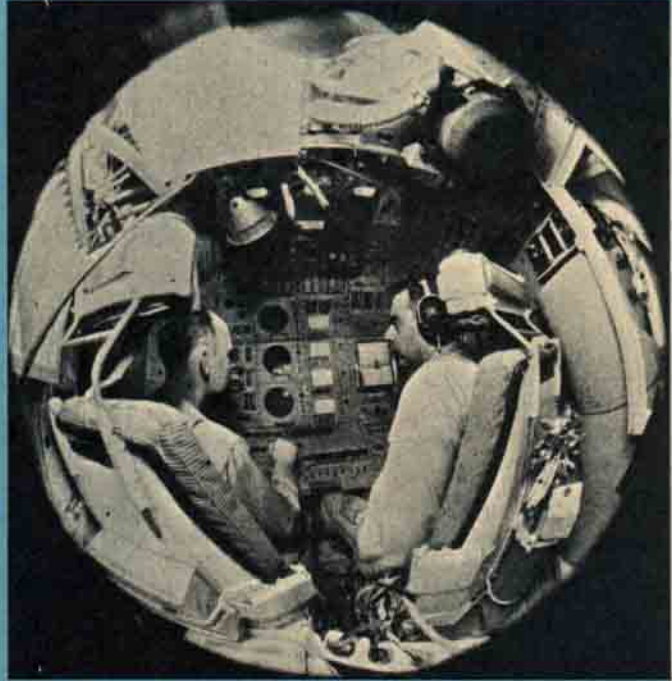


BATAN DENİZALTI LARDAN KURTULUŞ

Denizaltıların hayatı daima tehlikelidir. Herhangi bir aksaklık denizaltının denizüstüne çıkmasına mani oldu mu, kurtarıma olanağı da kalmıyordu. Şimdi bir ümit belirmiştir. İki kişi tarafından yönetilen bir kurtarma denizaltısı (sağda) belki onları tekrar denizin üstüne çıkarabilecektir.



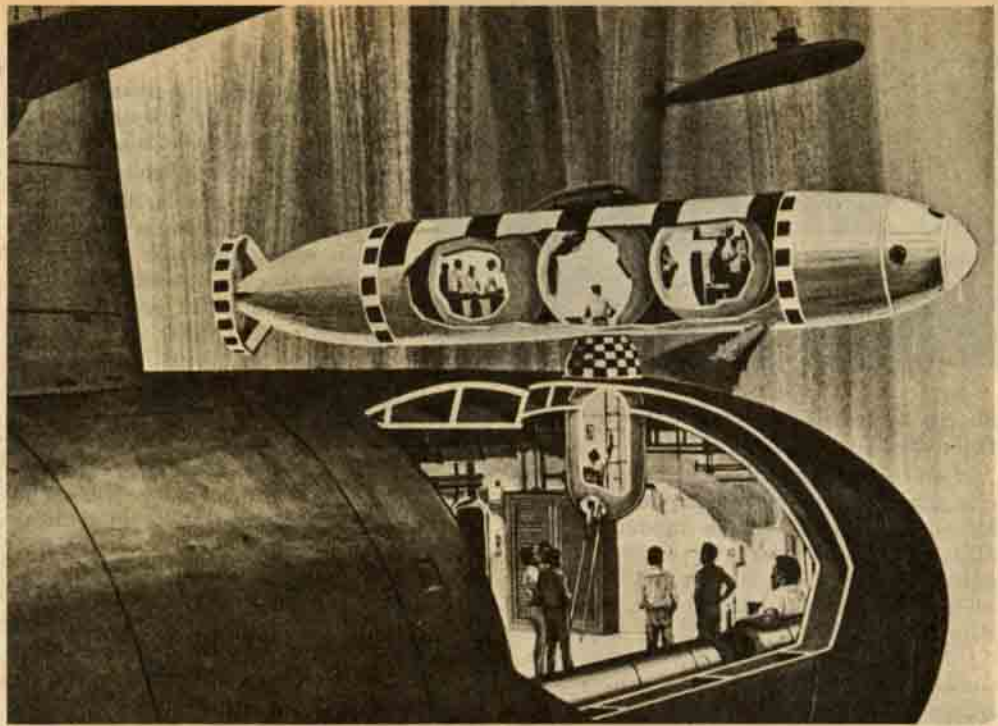
Denizaltıcılar tehlikeli bir hayat sürerler. Şimdiye kadar batan denizaltıların mürettebatını kurtarmağa imkân yoktu. Yeni buluşlar onlara ümit vermektedir: İki kişi tarafından yönetilen bir kurtarma denizaltısı batan denizaltı gemisinin içindekilerini deniz yüzüne çıkarabilmektedir.

Deniz kuvvetlerinin kurtarma gemisi «Skylark» komutanının denizin derinliklerinden işittiği son cümleler şunlardı: «Ufak-tefek güçlüklerle karşı karşıyayız. Denizin üstüne çıkmağa çalışıyoruz». Su telefonunda basınçlı havanın suda çıkardığı sesler duyuldu ve sonra her şey bir sessizlik perdesi tarafından örtüldü. Suyun üstünde felâket habercisi olan bir yağ lekesi görüldü. Ortasında bir çift eldiven yalnız başına yüzüyordu.

Bu 10 Nisan 1963'te oluyordu. Dünyanın en ileri, en hızlı, en çok derine inebilen, en sessiz ve en iyi silâhlanmış hücum denizaltısı «Thresher» denizaltı gemisi bütün mürettebatı ile beraber denizin dibine gömülmüştü.

Gizli rapor: Büyük bir gemi filosu ve birçok derine dalma donatımı 3.700 tonluk gemiye ait bir kaç kalıntı parçası bulabilmek için seferber edildiler. Uzaktan yönetilen TV kameraları sonunda, denizin altında etrafa yayılmış demir parçaları bulunan ve görünüş bakımından bir otomobil mezarlığına benzeyen bir bölge bulmağı becerdiler.

1700 sayfalık gizli bir raporda Amerikan bahriyesi «Thresher» in nasıl batığını şu şekilde açıklıyordu: Denizaltı gemisinin reaktörüne soğutma suyu sağ-



Yüz kişiden fazla mürettebat en büyük denizaltılarında bile yoktur. Beş sefer de bunların hepsi kurtulabilir.

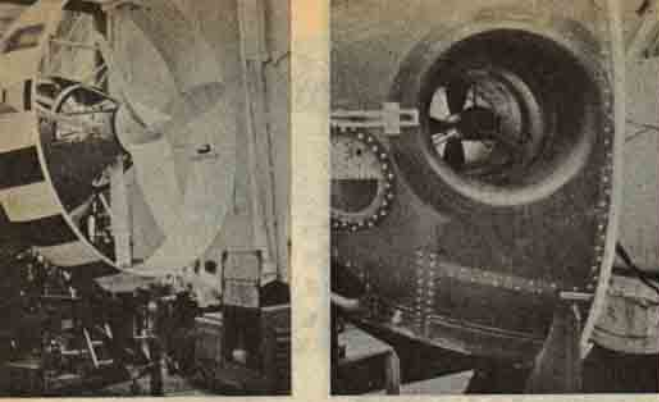
layan o karmakarışık boru hatlarından biri yüksek basınç kazanına olan irtibat noktasından patlamış ve etrafa sıçrayan su kontrol altına alınamamıştı. «Thresher» in projesini yapmış olan mühendisler, görünüşe göre, resim masaları başında deniz suyu taşıyan her boru hatının her santimetre karesi üzerinde dış basıncın tümünün bulunduğunu unutmuş olacaktı.

Ümitsiz durum: Bu cinsten «İnsani zaaflar» hiç bir zaman ortadan kalkmayacaktır. «Thresher» Amerika'nın barışta kaybettiği onüçüncü denizaltı idi. Ölenlerin sayısı 522 ye çıkmıştı.

«Pentagon», bu atom denizaltı felâketi gibi hiç bir şeyin bir daha barışta Amerikan bahriyesini böyle ümitsiz bir duruma düşürmemesi için, elden gelen her şeyin yapılmasına karar verdi. Hava ve Uzay Gemi İnşaat Fabrikaları Lockheed'in gemi yapım şubesine, derinlere giden denizaltı mürettebatını kurtarmak için tamamiyle yeni görüşlere uygun modern bir kurtarma tekniği bulmak üzere büyük bir sipariş verildi. Deniz kuvvetleri lüzumu halinde dünyanın herhangi bir noktasına 24 saat içinde gönderilebilecek bir kurtarma cihazı istiyordu.

Keskin sınır: Şu anda kurtarma cihazı hazır. DSRV (Deep Submerge Rescue Vessel = Derinlere dalabilen Kurtarma gemisi) bir yıl önce denize indi. Şimdi ise akla gelen, mümkün olan veya olmayan her türlü koşullar altında denenmektedir. Askeri şartların hepsine uygun görüldüğü takdirde, beş gemilik bir filonun yapımına başlanacaktır.

Dünyanın her noktasına 24 saat içinde gidebilecek bir aracın uçakla taşınabilir olması, daha baştan kesin olarak kabul edilen bir noktaydı. Bununla yüzlerce tonla hesap etmeğe alışmış olan gemi inşaat mühendisleri, son derece alışılmamış bir sınırla karşı karşıya bırakılmışlardı. Fakat Lockheed'in hava ve uzay gemileri yapım şubelerindeki arkadaşları marifetlerinden bazılarını ortaya koydular. Uzayda denemiş cam lifi plastikler ve en asil çelikler torpedo şeklinde derinlere incek bu kurtarma gemisinin yapımında kullanıldılar. Sonunda 35 tonluk bir ağırlık ortaya çıktı, ki bu Lockheed'in C-141 «Star lifter» adı verilen uzun mesafe hava nakliye uçaklarının alabilecekleri en son hamuleye ıptıpt eşitti. Dünyanın en büyük uçağı C-5A «Galaxy» için 100 ton faydalı hamuleyi



Sağda görüldüğü gibi deniz altı, kurtarma gemisi kara yolundan da taşınabilir. Fakat genellikle uçaklarla nakli tercih edilmektedir.

(Solda) Suyun altında herhangi bir hasara sebep olmaması için pervanenin etrafı korkulukla çevrilmiştir ve elektrikle işler. Geminin manevra kabiliyetini artırmak için ayrıca bir de yan motoru vardır.

bu işe ayırmağa lüzum bile yoktu. (Bk. Bilim ve Teknik, Sayı 27).

Emin derinlik: İkinci önemli şart mümkün olan en büyük derinliklere inebilmektir, herhalde bu en modern denizaltıların dalabilecekları derinliklerden daha fazla olmalıydı. Bunun için Lockheed mühendislerinin aklına birbiri arkasına konulan 2,30 metre çapında üç küre geldi, bunların üstü her türlü direnci karşılayacak şekilde örtülecekti. Küreler, bildiği gibi, belli bir duvar kalınlığında büyük dış basınca karşı en büyük direnci gösteren geometrik şekillerdir. Bunun sonucu olarak 1.600 metrelik bir dalma derinliği elde edildi. Su basıncı her 10 metrede bir atmosfer arttığından, bu dalma derinliğinde küre yüzeyinin her santimetre karesi üzerine yuvarlak 160 kilogram gibi öldürücü bir basınç düşmektedir.

İlk küre kurtarma denizaltı gemisinin konutlarıyla yardımcıları ve yönetme ile ilgili geniş ölçüde donanım içine alır. İkinci küre kazaya uğramış (avarya) denizaltının üzerine su geçmeyecek şekilde oturacak standardize edilmiş bir eklüzü (kanal veya boruyu) içine almaktadır. Üçüncü küre ise kurtarılan 24 kişinin bekleme odası hizmetini görür.

Bütün öteki istemler şimdiye kadar varılanları teknikalara göre karşılanmıştı. Sürücü motoru elektrikle işliyor ve kullanılan pillerin sınırlı kapasitelerinden dolayı kendi gücüyle ancak kısa mesafelerde çalışabiliyordu. Manevralara su jetleri seyir doğrultusuna dik olarak yardım ediyorlardı.

En yakın liman: Bu yeni kurtarma cihazının çalışmasını Birleşik Devletler Deniz Kuvvetleri şu şekilde düşünmektedir: Dünyanın herhangi bir noktasından bir alarm alınır. Derhal bir Starlifter

uçacağı içine aldığı bir DSRV (Kurtarma gemisi) ile beraber saatte 900 kilometrelik bir hızla en kötü durumda 20 saatte kazaya en yakın limana varır. Kurtarma gemisi orada bekleyen bir atom denizaltısına veya bir su üstü gemisine yüklenir ve derhal kaza yerine götürülür.

Kurtarma gemisi kaza yerine varmaz, denize indirilir ve kendi gücü ile denize dalar. Ses dalgalarıyla yer tayin eden «Sonar» ile, projektörler ve televizyon cihazlarıyla, hareketsiz durmakta olan denizaltı gemisinin güverte deliğini bulmağa çalışır, sonra eklüzü denizaltının giriş deliğiyle birleştirir ve 24 kişilik gruplar halinde bütün mürettebatı kurtarır.

Geç yardım: Tabii pratikte bu yardım işlemi Lockheed mühendislerinin kafalarındaki kadar kolay ve pürüzsüz gitmeyebilir. Örneğin DSRV'in dikkate alınması gereken en büyük dalma derinliği (1.600 m.) ile mevcut atom denizaltılarının yararlandıkları çok daha az olan dalma derinliği (ki bu çok gizli tutulmaktadır ve 400-500 metre kadar tahmin edilmektedir) arasında kesin bir çelişki vardır. Yani kazaya uğramış bir denizaltının mürettebatının, ancak gemilerinin sığ bir kıyı bölgesinde batmış olması halinde, kurtulma şansları olabilir.

Onun yüzünden bu yeni kurtarma tekniğinin geliştirildiği «Thresher» in kahrmanca ölen 129 kişilik mürettebatı için her türlü yardım, hattâ bir DSRV bile çok geç olacaktı. Kazanın meydana geldiği Amerikan Doğu kıyıları 2.600 metre derindedir.

Su borusunun kırılmasıyla, yerinden düşen borunun büyük bir hızla büyüyen su basıncı tarafından parçalanması arasında mürettebat yalnız birkaç saniye yaşayabilmişti.

HOBBY'den

