RİCHARD BACH

Bir Çift Kanat



arkadaş

BİR ÇİFT KANAT

RICHARD BACH

Türkçesi : Belkıs (Çorakçı) Dişbudak

Editörün notu

Richard Bach'a, Jonathan Livingstone Seagull(Martı)'nın yayınlanması sonucunu getirecek o mektubu yazdığım sırada, kendisini daha önce hiç görmemiş, onunla konuşmamış, yazışmamış olduğum halde çok iyi tanıyordum. İlk romanı olan Stranger to the Ground (Yeryüzüne Yabancı)'yı okumuştum ve o 173 sayfa boyunca bir jet savaş uçağı içinde Avrupa göklerinde dolaşmak bana altı yıl sonra şu satırları yazdırmaya yetmişti: "İçimdeki çok özel bir duygu, bana sizin yıllarca ses getirecek bir roman yaratabileceğinizi söylüyor ..."

Bu kitapta uçuşla ilgili çok şey var, ama Richard Bach'la ilgili, onun on beş yıl boyunca aradıkları ve arasıra bulduklarıyla ilgili daha çok şey var. Kim olduğunu bilmek isteyenler onu bu kitapta bulabilirler. Anılarla öykülerin sıralaması, yazarın kendisi tarafından, kolay ve keyifli okunabilmesi amacıyla yapılmıştır ve kronolojik değildir. Bach'ın hayatını gerçek sıralaması içinde bilmek isteyenler için, kitabın son sayfalarında her öykünün yazıldığı yıl da verilmiştir.

Eleanor Friede

© Bu çevirinin tüm hakları ARKADAŞ YAYINEVİ'ne aittir.

ARKADAŞ YAYINEVİ
ROMAN DİZİSİ : 13

1. Baskı 1991

ISBN 975 - 509 - 020 - 7

ARKADAŞ YAYINEVİ
Mithatpaşa cad. 28 Yenişehir / ANKARA
Tel: 134 46 24 (4 hat)
Fax: 134 38 52

GENEL DAĞITIM

ANKARA:	ADAŞ	Tel:134 46 24 (4 hat) Fax: 134 38 52
İSTANBUL:	PAPİRUS	Tel: 527 01 53 Fax: 526 85 07

Dizgi : Belkıs (Çorakçı) DİŞBUDAK
Kapak : ARKADAŞ YAYINEVİ
Montaj : ARKADAŞ YAYINEVİ
Baskı : Özkan Matbaası, ANKARA
Özgün adı : A GIFT OF WINGS

İçindekiler

Diyorlar ki on saniyemiz varmış	7
Uçan insanlar	13
Rüzgârı hiç duymadım	22
Kızıl Baron'u ben vurdum, ee n'olmuş	25
Dualar	36
Kayıp bir pilotun dönüşü	40
Kelimeler	50
Yağ basıncı göstergesiyle ülkeyi baştan başa	54
Gök yine de vardır	63
Çelik, alüminyum, civata ve somun	66
Çok eski zamanlardan bir kız	74
Kennedy Havaalanında başıboş	85
Perspektif	105
Birlikteliğin keyfi	108
Alet kutusunda bir ışık	119
Neresi olursa olsun	123
Ne çok budala pilot	136
Siyah düşün	140
Pharisee'de bulunmuştur	147
Kusursuzluk okulu	161

Güneye, Toronto'ya 174
Kedi 183
Kule 0400 197
Kar tanesiyle dinozor 204
MMRRrrrow CHKkrelchtAUM ... ve
La Guarda'da parti 208
Sam'in düsturu 219
Pecatonica'lı bir bayan 222
Martılara bir şeyler oluyor 226
İmdat, ben bir zihinsel tutumun tutsağıyım 230
Size uçak niçin gerekli .. ve onu nasıl elde etmeli 238
Havacılık mı, uçmak mı ... seçin 246
Karanlıktaki ses 256
Bugünün gezinti uçuşları 261
Bir avuç yeryüzü 273
Pratik yapmayalım 277
Kusursuz yere yolculuk 283
Taklalar, sesler ve ölüm korkusu 287
Kanepenin altındaki şey 294
Yetmiş bir bin dolarlık uyku tulumu 298
Öğleden sonra ölüm - bir planör öyküsü 301
Havaalanındaki bir çocuğa armağan 312
Rüya gibi bir uçuş buluşması 316
Mısırlılar günün birinde uçacak 324
Cennet öznel bir şeydir 327
Bir başka gezegende yuva 331
Uçan bir yazlıkta serüvenler 335
Tanrıdan korkan bir adamın mektubu 346
Kronoloji 356

Diyorlar ki on saniyemiz varmış

Uyandığımızda gece gördüğümüz rüyayı on saniye içinde hatırlayabilirsek hatırlarmışız. Karanlıkta notlar karalamak ... gözler yumulu ... oradan bir kelime, buradan bir anlam ... bunlarla rüyayı görenin neleri yaşadığını anlayabilme çabası. Bakalım rüya gören ben, uyanık ben'e neler diyecek?

Bir ara bu işi teype söyleyerek de denemiştim. Uyanır uyanmaz rüyalarımı yastığımın yanıbaşındaki küçük, pilli bir âlete anlatıyordum. Olmadı. Geceleyin olup bitenleri birkaç saniye boyunca hatırlayabiliyordum gerçi ... ama sonradan teypteki seslerin ne anlama geldiğini bir türlü çıkaramıyordum. Acayıp, gıcırdayan, mezardan gelme, içi boş bir ses, o kadar. Sanki uyku ölümün ta kendisiymiş gibi.

Kâgıtla kalem daha iyi sonuç veriyordu. Hele bir satırı ötekinin üzerine yazmamayı öğrendikten sonra, benliğimin asla uyumayan kısmının yolculukları hakkında fikir sahibi olmaya başladım. Bol bol dağlar vardı rüya ülkesinde. Bol bol uçuşlar yer alıyordu. Bol bol okullar, sivri kayalara çarpıp duran bol bol dalgalar, bir yığın ayrıntı ve arada sırada da belki geçmişteki, belki de gelecekteki bir hayattan önemli bir an.

Çok geçmeden gündüzlerimin de bir tür rüya olduğunu farkettim. Onlar da unutulup gidiyordu. Geçen Çarşamba, hattâ geçen Cumartesi olup bitenleri hatırlayamadığımı görünce, gündüzler için de notlar tutmaya başladım. Hayatımın büyük kısmını unuttuğum korkusunu uzun süre yenemedim.

Ama birkaç koli kutusu kadar notu biriktirip içlerinden son on beş yılın en güzel olaylarını bu kitaba topladığımda, pek de o kadar çok şeyi unutmamış olduğumu farkettim. Uçarken aklıma gelen tüm hüzünlü anları, parlak anları, acayip anları yazmıştım. Bunlar artık anı defterindeki sayfalar değil, öyküler ve denemeler halindeydi. Birkaç yüz tane vardı bunlardan elimde. Hayatta ilk daktilomu satın aldığım gün, benim için önemli olmayan, hayatımda bir fark yaratmayan hiçbir şeyi yazmayacağım diye kendime söz vermiştim ve o sözü tutmaya da oldukça yaklaştığımı söyleyebilirim.

Ama bu sayfalarda yer yer iyi yazılmamış bölümler de var. "Martılara bir şeyler oluyor " ile "Rüzgârı Hiç Duymadım"ı yeniden yazmamak için kalemimi karşı duvara atmak zorunda kalıyorum. Bunlar benim bir dergiye satabildiğim ilk hikâyelerim. Eski hikâyelerin bu kitaba alınmış olması, aceminin başına gelen önemli şeylerin, kötü yazılışa rağmen hissedilebilmesidir, yakalamak için uzandığı fikirlerden bir şeyler öğrenmek, hattâ belki zavallı adama biraz gülümsemek de mümkündür.

Ford arabamı yeni aldığım yıllarda, ileriki yıllara ait bir takvimin karelerinden birine bir mektup yazmış, gelecekteki Richard Bach'ın onu bulacağını ummuştum. Şöyleydi mektup:

Bugüne kadar nasıl sağ kalabildin? Benim durduğum yerden bakılınca sanki mucize gerekiyormuş gibi görünüyor. Jonathan kitabı yayınlandı mı? Filmlerden ne haber?

Akla gelmedik ne gibi yeni projeler var? Daha iyi ve daha mutlu musun? Benim korkularım konusunda ne düşünüyorsun?

-RB 22 Mart 1968

Belki de bir tutam duman içinde belirip onun bana sorduğu sorulara cevap vermek için fazla geç kalmamışımdır:

Sağ kalabildin, çünkü mücadele keyifli olmaktan çıktığında pes etmemeye, vazgeçmemeye karar verdin ... gereken tek mucize de buydu. Evet. Jonathan kitabı yayınlandı. Film fikirleriyle senin aklına gelmemiş birkaç başka yeni fikir ancak başlıyor. Lütfen vaktini korkmakla, kaygılanmakla ziyan etme.

Melekler de hep böyle şeyler söyler dururlar: sızlanma, korkma, her şey iyi olacak. Herhalde o zamanki ben, şimdiki ben'e kaşlarını çatıp şöyle derdi : "Söylemesi sana kolay geliyor ama benim burada yiyeceğim tükenmek üzere, Salı'dan bu yana da meteliğim yok!"

Ama belki de öyle demezdi. Umut dolu, güven dolu biriydi o. Bir noktaya kadar. Kalkıp da ona, şu kelimeleri değiştir, bu paragrafı başka türlü yaz, şunu çıkar, bunu ekle desem, bana hemen çekip gitmemi, gelecek zamana dönmemi söyler, ben söylemek istediğim şeyi nasıl söyleyeceğimi bilirim, derdi.

Eski bir söz vardır, profesyonel dediğiniz kişi, pes etmemiş bir amatördür derler.Belki de başka işlerde fazla uzun süre dikiş tutturamadığından, bu garip acemi de pes etmeyen bir amatör oldu ... hâlâ da öyle. Kendimi hiçbir zaman *Yazar* diye düşünemem ben. Yalnızca mürekkepli kelimeler için yaşayan karmaşık bir ruh olarak düşünemem. Aslında benim yazı yazabilmem için ancak kafamda beliren fikir karşı konulamayacak, kıpkırmızı bir güce ulaşacak, beni ensemden yakaladığı gibi, bağırta bağırta daktilonun başına sürükleyecektir. Her seferinde yol üstünde topuklarımın, duvarlarda tırnaklarının izleri kala kala.

O hikâyelerin bazılarını bitirmek amma da uzun sürmüştü. Örneğin "Tanrıdan Korkan Bir Adamın Mektubu"nu üç yılda yazmıştım. Tekrar tekrar baştan başlardım, çünkü mutlaka yazılma-

sı gerektiğini, içinde önemli şeyler olduğunu, onları söylememin şart olduğunu bilirdim. Kendimi zorunlu hissederek daktilonun başına otururdum, ama tek yapabildiğim çevremi buruşturulmuş kâğıtlarla doldurmak olurdu. Filmlerde yazarların hep yaptığı gibi. Homurdana hırlaya kalkıp yatağa gider, yastığıma sarılır, bu sefer yeni bir deftere kalemle yazmayı denerdim. Bu hile bazen zor hikâyelerde işe yarar. Ama uçuşun dinsel inancı fikri, kalemimden kurşun renginde ve olması gerektiğinin on katı ağırlığında dökülürdü. Homurdanmaya başlar, onları buruşturmaya çalışırdım. Sanki yavan ve kötü yazılar da defter sayfası gibi kolayca buruşturulup karşı duvara fırlatılabilirmiş gibi.

Ama günün birinde oluverdi. Onu olduran, sabun fabrikasındaki adamlardı. Vat Three'nin işçileri öyle ortaya çıkıvermese, o hikâye hâlâ, Tanrı bilir nerede, buruşuk bir kâğıt yığını halinde bekliyor olurdu.

Yazı yazmanın en zor yanının, hikâyenin kendi kendini yazmasına izin vermek olduğunu öğrenmem uzun sürdü. İnsan daktilonun başında oturmalı, elden geldiğince az şey düşünmeli. Bu tekrar tekrar olmaya başlayınca, sonunda acemi de öğrenmeye başladı ... bir fikir karşısında kararsız kalır, şaşırır, ince elerseniz, parmaklarınız klavyenin tuşları üzerinde yavaşlamaya başlarsa, yazılar da giderek kötüleşmeye yüz tutar.

Aklıma "Kennedy Havaalanında Başıboş" geliyor. Çıldırmaya en fazla yaklaştığım zamanlar, o hikâyeyi yazarkendi. Başlangıçta kitap olarak düşünmüştüm onu. "Mektup"da olduğu gibi bunda da kelimeler salıncakta sallanır, dönüp karanlık bir can sıkıntısının içinde gözden yiterdi. Türlü türlü sayılar, istatistikler boy gösterirdi satırlarda. Bu böyle bir yıl kadar sürdü, o canavar havaalanına günlerimi, haftalarımı verip olup bitenleri inceledim, torbalar dolusu araştırmalar, bloknotlar dolusu notlar, kâğıda dökülünce gri bir çökelti haline dönüştü.

Sonunda, yayıncının ne istediği bana vız gelir, diye karar verdim. Benim ne istediğim de vız gelirdi. İçimden geldiği gibi naiv olacak, budala olacak, her şeyi unutup yazacaktım

hikâyeyi. İşte o zaman hikâye gözünü açtı, ortalıkta koşmaya başladı.

Yayıncı onu öyle oyun bahçesinde, sırtında tek bir istatistik olmaksızın koşturup oynar görünce hemen reddetti. Ama Air Progress alıp yayınladı. Olduğu gibi. Ne kitaptı, ne öykü, ne de deneme. O raundu kazandım mı, kayıp mı ettim, hâlâ bilemem.

Sevgilerini, korkularını, tüm öğrendiklerini bir derginin sayfalarına sokan insan, artık zihninin sırlarına veda etmiş, onları dünyaya vermiş demektir. "Birlikteliğin Keyfi"ni yazdığımda bu vedanın bir yanı çok açık ve netti: "Bir yazarı tanımanın yolu, onu şahsen görmek değil, yazdıklarını okumaktır." Hikâye birdenbire gerçekleşen bir bilinçlenmeyle kendini kâğıda döktü ... en yakın dostlarımdan bazıları hiç görmediğim insanlardır.

Ama sırlara vedanın öbür yanını anlayabilmem yıllar sürdü. Havaalanında karşıdan size doğru yaklaşan ve sizi kendi kardeşinden daha iyi tanıyan okura ne buyurulur? İç ruhumu bir daktiloya değil, hattâ bir kâğıda da değil, arasıra ortaya çıkıp merhaba diyecek capcanlı insanlara açmış olduğuma inanmak kolay olmadı. Gökyüzü gibi, alüminyum gibi, geceleri sessiz olan yerler gibi yalnız şeyleri seven biri için, bu pek de baştan sona zevk sayılmaz. Eskiden sessiz ve görünmez olan şeyin birdenbire size "HEY, MERHABA !" demesi, ne kadar iyi niyetle olursa olsun, ürkütücü bir şey.

Kişiliğini çok sevdiğimi ilkanladığımda Nevil Shute'u telefonla aramadığım için şimdi şükrediyorum. Ya da Antoine de Saint-Exupéry'yi. Ya da Bert Stiles'i. Övgülerimde onları korkuturdum, hayatlarına davetsiz girmeye kalkıştığım için araya "tanıştığımıza sevindim," duvarı örmelerine yol açardım. Bugün onlarla hiç konuşmamış olduğum için, kitapçı dükkânlarında onlara kitap imzalatmadığım için, daha iyi tanıyorum onları. "Birlikteliğin Keyfi"ni yazarken bütün bunları bilmiyordum. Ama böyle olması da kötü bir şey değil. Yeni gerçekler eskilere kılıf gibi uyar ... dikiş patlatmadan hem de.

Buradaki öykülerin çoğu, özel ilgilere dönük dergilerde ya-

yınlanmış şeylerdir. Belki birkaç bin insan bunları okumuş, sonra da ya atmış ya da gazete ve dergi toplayan izci çocuklara vermiştir. Dergi yazıları dünyası hızlı bir dünyadır. Orada ömür süresi Mayıs sineğininki kadardır, ölüm de, hiçbir dergide yazısı çıkmamak demektir.

Kâğıttan çocuklarımın en iyileri şimdi bu elinizdeki cildin içinde. Tonlarca süprüntünün altından çıkarılmış, alevlerden, dumanlardan kurtarılmış, yeniden hayata dönmüş, uçmanın mutlu bir şey olduğuna inandıkları için kendilerini şato mazgallarından atıp duruyorlar. Onları bugün okuduğumda, kendi sesimi boş bir odada yükseliyormuş gibi duyuyorum : "İşte bu çok güzel bir hikâye, Richard!" "İşte ben buna harika bir yazı derim!" Yer yer beni güldürüyor, bazen de ağlatıyor ... ben de onları böyle yaptıkları için çok seviyorum.

Belki benim çocuklarımdan bir ikisi sizin de olabilir, sizi elinizden tutar, belki yuvanızın gökyüzü olan tarafına bir dokunmanıza yardımcı olabilir.

- Richard Bach
Ağustos 1973



Uçan İnsanlar

San Fransisco'dan Denver'e 224 uçuş numaralı seferle uçarken dokuz yüz mil boyunca bitişik koltuktaki adamı dinledim. "Nasıl mı satıcı oldum?" diyordu. "Ben daha on yedi yaşımdayken deniz kuvvetlerine yazılmıştım. Savaşın ortasıydı ..." Böylece denizlere açılmış, Iwo Jima çıkarmasında bulunmuş, askeri birlikleri ve malzemeyi çıkarma gemisinde, düşman ateşi altında sahile götürmüştü. Bir yığın olaylar, zamanın ayrıntıları ...geçmişle, bu adamın sağ ve yaşıyor olduğu zamanla ilgili şeyler.

Derken savaştan bu yana geçen yirmi üç yılı da bana beş saniye içinde anlatıverdi : " ... Böylece 1945'de bu şirkete girdim ve hâlâ da oradayım."

Denver-Stapleton'a indik, yolculuk bitti. Satıcıya veda ettim, ayrıldık, terminal binasındaki kalabalığa karıştık, tabii onu bir daha hiç görmedim. Ama unutmadım da o adamı.

Açıkça ortaya koymuştu işte. Gerçek anlamda hayat denilen şeyi, gerçek dostları ve gerçek serüvenleri, yani hayatta hatırlayıp yeniden yaşamaya değecek her şeyi, dünya savaşının ortasındaki o birkaç dağınık saat boyunca yaşamıştı.

Beni Denver'den uzaklaştıran günlerde, tüm sporcu pilotlar

gibi hafif uçaklarla ülkenin her yanında uçup durmaktaydım. O arada satıcıyı sık sık düşündüm, kendime defalarca, ben kendim ne hatırlıyorum, diye sordum. Hangi zamanlara, hangi gerçek dostlara, hangi gerçek serüvenlere dönüp onları yeniden yaşamak isterdim ben?

Etrafımdaki insanları her zamandan daha büyük bir dikkatle dinlemeye başladım. Pilotlarla otururken, bazen geceleri çeşitli uçakların kanatları altında toplaşıp çene çalarken, birlikte güneş altında dikilir ya da amaçsızca dolaşırken, sırf lâf olsun diye konuşurken, kimi antik, kimi ev yapımı, kimi spor tip, ama hepsi parlak renklere boyalı uçakların çevresinde gezinirken.

"Bana kalırsa bizi göklerde uçuran şey, denizcileri denizlere çeken şeyle aynı," denildiğini duydum. "Bazıları bunu asla anlayamaz ve biz de onlara anlatamayız. Eğer istiyorlarsa, açık yürekli kimselerse, onları uçurup gösterebiliriz ... ama sözle anlatmaya imkân yok."

Doğru da. "Niçin uçuyorsun?" diye sorarsanız ben size hiçbir şey söyleyemem. Onun yerine, Ağustos sonlarında bir Cumartesi sabahı sizi alır, bir havaalanına götürürüm. O an gökte güneş olur, bir de bulut olur, özenle yapılmış heykeller gibi çimenlere parketmiş duran, üstlerinde gök kuşakları oynaşan hafif uçakların çevresinde dolanan tatlı bir rüzgâr olur. İşte temiz metalin, bezin kokusu, uçmaya hazırlanan bir uçağın minik bir yel değirmenini andıran pervanesinin dönerken çıkardığı motor sesi.



Bir an benimle gelip, böyle birer uçma makinesine sahip olmayı, makinelerle uçmayı seçmiş insanlara bakın. Nasıl insanlar olduklarını, niçin uçtuklarını görün ... belki sırf bu yüzden, o insanlar dünyadaki diğer herkesten farklı kimseler olabilir.

Size bir Hava Kuvvetleri pilotunu örnek göstereyim. Görevde olmadığı, sekiz motorlu bombardıman jetinin sessizleştiği saatlerde, gümüş rengi bir hafif uçakla dolaşıyor.

"Ben herhalde uçmaya âşık biriyim, en çok da insanla uçağın arasındaki o müthiş uyuma âşığım. Herhangi bir insanla demek istemiyorum ... biraz ayrım yapmama ve romantikleşmeme izin verin. Ben, uçmak benim hayatımdır diyen insandan söz ediyorum. Gökyüzünü bir iş olarak, bir eğlence olarak değil de, kendi yuvası olarak gören adamdan."

Çene çalan iki pilota kulak kabartın. Bir tanesi yan gözle, çimenlik piste iniş alıştırmaları yapan karısını seyrediyor: "Bazen o görmeden izliyorum onu. Geceleri hangarı kilitlemeden önce gidip pervanenin milinden öpüyor o uçağı."

Havayollarından birinde kaptan pilot olan bir tanesi,, ev yapımı yarış uçağının kanadına minicik bir fırçayla ve minyatür bir teneke boyayla rötuş yaparken şöyle diyor : "Niçin mi uçuyorum? Basit. Yerle aramda biraz hava olmazsa mutlu olmuyorum da ondan."

Bir saat sonra, bir genç bayanla konuşuyoruz. Kendisi çift kanatlı eski bir uçağın bir hangar yangınında kaybedildiğini daha bu sabah öğrenmiş : "Bence insan dünyayı bir biplan'ın iki kanadı arasına çerçevelenmiş gördükten sonra, dünya bir daha asla eskisi gibi olamaz. Daha bir yıl önce birisi bana, bir uçak için ağlayacaksın dese, gülerdim. Ama o eski uçağı öyle çok sevmeye başlamıştım ki..."

Bu insanlar niçin uçtuklarından, uçaklar hakkında neler düşündüklerinden söz ederken, bir tekinin bile seyahat konusuna değinmediğine dikkat ediyor musunuz? Ya da zaman kazanmaya? Böyle bir makinenin ne iyi bir iş aracı olacağına? Yavaş yavaş insana, bu özellikler pek de önemli değilmiş gibi gelmeye

başlıyor. Kadınlı erkekli bir yığın insanı göklere çağıran esas neden bunlar değilmiş gibi. Onları daha iyi tanırsak, dostluktan, neşeden, güzellikten, sevgiden, yaşamaktan söz ettiklerini görürüz. Gerçek anlamda yaşamaktan. Yağmurla ve rüzgârla içiçe. Elden düşme yaşamak değil. Onlara bugüne kadarki hayatlarından neleri hatırladıklarını sorun, bir teki bile son yirmi üç yılı atlamayacaktır. Bir teki bile!

"'Doğrusu ilk aklıma gelen, başımızda Shelby Hicks, Stearman biplanıyla uçarken, bizim de formasyon halinde onunla Council Bluffs'a doğru uçuşumuz. Geçen ay. Shelby uçuyordu, Smitty de onunla birlikte pilot kabininde, seyir için bulunuyordu. Nasıl adamdır bilirsin. Müthiş dikkatli. Bütün uzaklıkları, yönleri, derecelerin en ince ayrıntısına kadar not eder. Derken birdenbire rüzgâr Smitty'nin kucağındaki haritayı kaptığı gibi povv! Harita pilot kabininden fırlayıp saatte doksan mil hıza sahip kocaman, yeşil bir kelebek gibi gitti. Zavallı Smitty onu yakalamak için uzandı, beceremedi. Yüzünde tam bir dehşet ifadesi vardı. Shelby bir an şaşaladı, ondan sonra gülmeye başladı. Ben uçağımda onların yanından uçarken bile, Shelby'nin gülmekten gözyaşlarının gözlüklerinden sızıp yanaklarına aktığını görebiliyordum. Smitty'nin yüzünde ise tiksinmiş gibi bir ifade vardı. Derken o da gülmeye başladı, parmağını bana doğru uzattı, 'Lider sensin!' diye bağırdı."

Belleğimde canlandı o tablo. Çünkü vahşi, eğlenceli ve paylaşılan bir şeydi.

"John Purcell'le ikimizin benim biplanı güney Kansas'da bir çayıra indirişimizi hatırlıyorum. Hava birdenbire bozuvermişti. Akşam yemeği olarak bir çubuk çikolatadan başka şeyimiz yoktu. Bütün gece kanadın altında uyuduk, gün doğarken kalkıp biraz böğürtlen bulduk ama onlarla kahvaltı etmeye de korktuk. John habire bana uçağımın pek kötü bir otel olduğunu, yağmurdan her yanının ıslandığını söyleyip duruyordu. Onu bir süre için oracıkta, 'HİÇBİR YER'in ortasında bırakıp havalanmaya ne kadar yaklaştığımı hiçbir zaman bilemeyecek ..."

HİÇBİR YER'in ortasından geçen yolculuklar.

"Scottsbluff'daki gökyüzünü hatırlıyorum. Bulutlar tepemizde on mil yüksekliğindeydi belki de. Kendimizi karıncalar gibi hissediyorduk, inan bana ..."

Devler ülkesinde serüvenler.

"Ne mi hatırlıyorum? Bu sabahı hatırlıyorum! Bill Carran benimle bahse tutuştu. Champ uçağını kaldırırken benim T-Craft için ihtiyaç duyacağımdan daha kısa pist kullanacağını söyledi. Bahsi kaybettim. Neden kaybettiğime de bir türlü aklım ermedi, çünkü onunla girdiğim her bahsi kazanırım ben. Tam parasını vermeye giderken bir de baktım, benim uçağa bir kum torbası sıkıştırmış! Bana hem hile yaptığı için beş sent verdi, hem de torbayı çıkarıp tekrar yarıştığımızda daha uzun pist kullanıp kaybedince bir beş sent daha verdi ..."

Beceri oyunları ... hem de çocukluktan beri yapılmamış sinsi numaralarla.

"Ne mi hatırlıyorum? Ne hatırlamıyorum ki! Ama dönüp bunları yeniden yaşayacak değilim. Şu sıra yapacak daha öyle çok şey var ki!" Derken motor çalışıyor, adam gidiyor ... ufka doğru, ufuktaki 'HİÇBİR ŞEY'e doğru.

Farkına vardım ki bir noktaya geliyorsunuz, pilotların herhangi bir yere varmak için uçmadığını anlıyorsunuz. Ama bu arada yine de pek çok yerlere varıyorlar.

Pilot vakitten kazanmak için uçmaz. Ama tabii otomobilinden inip uçağına bindiği anda, onu da kazanır.

Çocuklarının eğitimi için de uçuyor değildir. Ama sınıfta tarih ve coğrafya notları en yüksek olanlar her zaman dünyayı ve onun tarihini kendi gözleriyle, bir özel uçaktan görmüş olan çocuklardır.

Tasarruf için uçmaz. Ama elden düşme bir küçük uçağı satın almak, gıc - gıcır, kocaman, sıfır kilometrede bir araba almaktan daha ucuzdur.

Kâr etmek için, ticaret için uçmaz. Ama Bay Robert Ellison'u

uçağıyla golfe götürüp sonra yönetim kurulu toplantısına vaktinde yetiştirdiği için işi alabildiği de bir gerçektir.

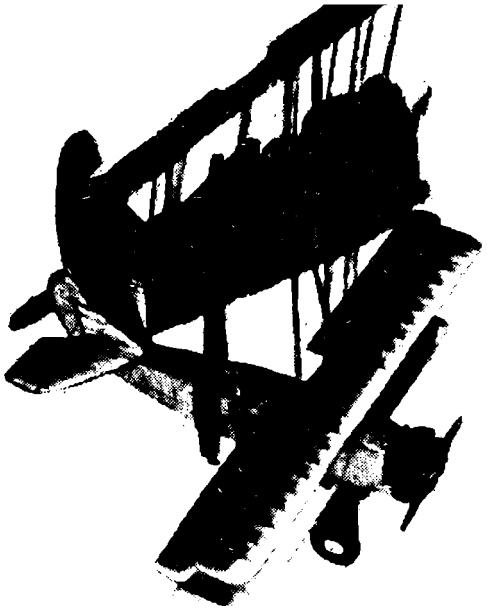
Genellikle uçmanın nedeni olarak gösterilen bu tür şeyler aslında hiç de neden değildir. Hoş şeylerdir tabii ... ama bunlar bir tek gerçek nedenin yan ürünleridir yalnızca. O gerçek neden de, hayatın kendisini bulmak ve onu şimdiki zamanda yaşamaktır.

Eğer yan ürünler uçuşun tek amacı olsaydı, bugünkü uçakların çoğu hiç yapılmamış olurdu, çünkü hafif uçak pilotunun yolu üstünde pek çok da can sıkıcı pürüz olduğu bir gerçektir. Bunları insan ancak, uçmaktan elde ettiği ödül, bir dakikanın tasarrufundan daha fazla bir şeyse kabul edebilir.

Hafif uçak, otomobil kadar garantili bir ulaşım aracı değildir. Kötü havada saatlerce, hattâ günlerce yerde beklemek, pek de olmayacak bir şey sayılmaz. Sahibi uçağını çimenlik bir alanda yere bağlama yolunu seçse, her fırtınada aklı çıkar, her bulutu inceleyip dolu geliyor mu diye bakmaya başlar. Sanki o uçak karısıymış gibi. Dışarda, açık havada bekliyormuş gibi. Ama uçağını büyük bir hangara koyarsa, bu sefer de hangar yangınlarına kaygılanmaya başlayacaktır, düşüncesiz bakım görevlilerinin başka bir uçağı park ederken kendisininkine çarptıracağından korkacaktır.

Ancak uçağını kendi özel hangarına koyabiliyorsa huzur bulur zihni. Özel hangarlar da, özellikle büyük kentlerin yakınlarında, uçağın kendisinden daha fazla paraya mal olmaktadır.

Popüler sporlar arasında, kötü bir hatânın cezası ölüm olan az sayıda spor vardır, uçmak da onlardan biridir. Başlangıçta bu korkunç ve şok yaratıcı bir şey gibi görünür. Bir pilotun bağışlanmaz bir hatâ yaptığı için ölmesi karşısında, bütün bir toplum şoka kapılır. Ama uçmanın pilotlar için koyduğu kurallar böyledir. Beni sev, beni anla, o zaman sana dünyanın en büyük zevklerini sunarım, der uçmak insana. Ama beni sevmezsen, beni anlamazsan, o zaman başını büyük bir belâya sokuyorsun demektir.



Gerçekler ortadadır ve çok da basittir. Uçan adam kendi kaderinden kendisi sorumludur. Pilotun bir hareketiyle kurtarılamayacak kaza diye bir şey hemen hemen hiç yoktur. Havadayken önünüze parketmiş iki araba arasından çocuk fırlamaz. Pilotun güvenliği kendi elindedir.

Örneğin bir fırtınaya, "Yemin ediyorum, yağmurla rüzgâr, yirmi mil daha gideceğim, ondan sonra ineceğim ... söz," diye açıklama yapmak hiçbir işe yaramaz. İnsanı fırtınanın dışında tutacak olan bir tek şey varsa, o da kendisinin o fırtınaya girmeme yolundaki kararıdır, kendi ellerinin uçağı bulutsuz tarafa çevirmesi, onu güvenli bir yere indirmesidir.

Yerde duran bir adam, o uçağı o pilotun yerine uçuramaz. Yardım etmeyi ne kadar isterse istesin, böyle bir şeyi asla yapamaz. Uçuş yine bir şeyin kendi dünyası olarak kalır. Ya kendi ha-

reketlerinin sorumluluğunu üstlenecektir, ya da yerde kalacak, hiç havalanmayacaktır. Uçarken sorumluluk almaktan kaçarsanız ... önünüzde yaşayacak pek uzun yıllar kalmaz.

Bu ölüm kalım konuları pilotlar arasında pek çok konuşulur. "Ben ihtiyarlıktan ölecek değilim," demişti bir tanesi bana. "Uçakta öleceğim ben." İşte bu kadar basit. Uçmadan yaşamak, yaşamak sayılmıyor. Bu söze inanan bu kadar çok pilot var diye sakın şaşırmayın. Bir yıla kalmadan siz de onlardan biri olup çıkabilirsiniz.

O halde uçup uçmayacağınızı saptayan şey, işiniz için bir uçağa ihtiyaç duymanız olmadığı gibi, yeni ve cesur bir spora ilgi duymanız da değildir. Yalnızca hayattan neyi kazanmak istediğinizdir. Eğer kaderinizin yalnızca kendi ellerinizde olacağı bir dünya istiyorsanız, büyük ihtimalle siz doğuştan pilotsunuz.

"Niçin uçmalı?" sorusunun uçaklarla hiçbir ilgisi olmadığını da hatırdan çıkarmamak gerekir. Yan ürünlerle ilgisi yoktur onun. Potansiyel müşteriler için hazırlanan broşürlere yazılan "nedenlerle" de ilgisi yoktur. Eğer uçmayı sevebilecek biri olduğunuzu anlarsanız, televizyon karşısında tepsiden yenilen yemeklerin dünyasından, kartondan kesilmiş insanların dünyasından usandığınız zaman döneceğiniz bir dünyanız var demektir. Orada canlı insanlar, canlı serüvenler bulur, bunların hepsinin gerisindeki anlamı görüp öğrenirsiniz.

Ülkedeki havaalanlarını dolaştıkça, çoğu pilotların uçma nedeninin, onların "hayat" dediği şey olduğunu daha iyi anlıyorum.

Kendinize basit bir test uygulayın lütfen. Şu aşağıdaki kolay sorulara cevap verin:

Bugün boş boş çene çalmaktan usandığınız anda dönebileceğiniz kaç yeriniz var?

Hayatınızın son on yılı boyunca kaç tane gerçek ve unutulmaz olay yaşadınız?

Kaç kişiye gerçek ve dürüst bir dost oldunuz - ve kaç kişi sizin gerçek ve güvenilir dostunuz oldu?

Eğer bütün bu sorulara, "Pek çok!" diye cevap verebiliyorsanız, o zaman uçmayı öğrenmek zahmetine girişmek zorunda değilsiniz.

Ama eğer, "Pek de fazla değil," diye cevap veriyorsanız, günün birinde küçük havaalanlarından birine uğrayıp biraz gezinmenizde, hafif bir uçağın pilot kabininde oturmanın nasıl bir duygu olduğunu tadmanızda yararlar bulunabilir.

San Fransisco'dan Denver'e uçarken yanımda oturan o satıcıyı hâlâ düşünüyorum. Hayatın tadını tekrar yaşayabilmekten iyice umudu kesmişti. Hem de ona o kadar çok şey sunabilecek olan gökyüzünün ortasından ilerlerken!

Ona bir şey söylemeliydim. En azından, dünya insanlarından birkaç yüz bininin boşluğa cevap bulduğu o çok özel yüksek yerden söz edebilirdim.

Rüzgârı Hiç Duymadım

Açık pilot kabinleri, uçuş çizmeleri ve pilot gözlükleri geçti artık. Günümüz stilize kabinlerin, havalandırma tertibatlarının, güneşi engelleyen ön camların günü. Bunu çoktan beri okuyor ve duyuyordum, ama birdenbire bunun böyle olduğu dayanılmaz ve rahatsız edici bir kesinlikle bilincime giriverdi. Modern hafif uçakların giderek artan konforunu, her havaya dayanma yeteneğini kabul etmek zorundayız. Ama bunlar uçuş zevki için tek ölçüt mü?

Zevk almak çoğumuzun uçmaya başlamasının tek nedeniydi. Uçmanın getireceği uyarıları bir görmek istiyorduk. Belki yüksek kanatlı kabini göklere tırmandırırken zihnimizin gerilerinde şöyle düşünüyorduk : "Bu pek benim umduğum gibi bir şey değil, ama eğer uçmak buysa, herhalde bununla yetinmek zorundayım."

Kapalı bir kabin, yağmuru sizden uzak tutar, sigaranızı rahat rahat içebilmenize olanak verir. IFR koşullarının sigara tiryakileri açısından avantajı budur. Ama uçmak mıdır bu?

Uçmak rüzgâr demektir, titreşim demektir, egzosun kokusu, motorun kükreyişi demektir. Yanağınıza değen nemli bulut,

miğferinizin içindeki ter demektir.

Ben hiç açık kabinli uçakla uçmadım. Rüzgârın tellerde çıkardığı sesi hiç duymadım, yeryüzüyle arama da hiçbir zaman güvenlik kemeri takmadım. Ama okudum ... bir zamanlar her şeyin nasıl olduğunu bu sayede biliyorum.

İlerlemeler bizi bir oda dolusu araç ve aygıtı A noktasından B noktasına götüren renksiz bir grup olmaya doğru mu itiyor? Hedef noktaya kadar bütün ibreleri nasıl dengede tuttuğumuzu anlatarak mı alacağız uçmanın zevkini? Yerden yükselmiş olmanın sevinci, her bakışta kontrol noktalarını on beş saniyelik bir toleransla tutturmuş olmaktan mı gelecek? Belki de değil. ILS'lerin ve kontrol noktalarının elbette ki önemli bir yeri var. Ama üstünüzdeki pantolonun dokusuyla rüzgârın tellerde çıkardığı sesin de bir yeri yok mu?

İşte ellerindeki köşeleri tirfillenmiş seyir defterleri on bin saatte bir biten eski uçucular. Onlar gözlerini yumup kendilerini gövde brandasını döven rüzgârın kucağında, o açık kabinde bulabilirler, ne zaman isterlerse kafa rüzgârının üstlerini yalayarak geçişini yeniden yaşayabilirler. Kendi başlarından geçti, yaşadılar bunları.

Ama benim için böyle bir şey yok. Ben 1955 yılında bir Luscombe 8E ile uçmaya başladım. Bizim gibi yeni pilotlara, öyle açık kabinler, alt ve üst kanatlar arasına zikzak gerilmiş teller yokru. Gürültülü ve kapalı bir yerdi, ama otoyollardaki trafiğin yukarısındaydı. Kendimi uçuyor sanmıştım.

Derken Paul Mantz'ın Nieuports'una rastladım, elimi o tahta ve branda karmasına sürdüm, tellere dokundum. Babamın yerde çamurlarla boğuşanlara üstten bakmasını sağlayan şeylerdi bunlar. Oysa bir Cessna 140'a ya da Tri-Pacer'a ... hattâ F-100'e dokunurken hiç de aynı duyguyu yaşamadım.

Askerlik bana modern uçakları modern ve ustaca bir biçimde uçurmayı öğretti. O uçaklarda uçuş hızı göstergesiyle uğraşmak gerekmez. T-Bird'ler, 86'lar, C-123'ler, F-100'ler uçurdum. Rüzgâr bir kerecik olsun saçlarıma ulaşamadı. Oysa onun gövd-

deyi yalayarak sizin üstünüzden geçmesi gerek ("DİKKAT - 50 knot IAS'den fazla açmayın"), sonra miğfere değmesi gerek ("Baylar, bu fiberglasın bir inç karesi, seksen librelik şok gücüne dayanıklıdır"). Bir oksijen maskesiyle aşağıya doğru indirilmiş bir başlık siperliği, rüzgârla olabilecek her türlü ilişkimi kökten yok etmenin son önlemleri.

Bugün artık böyle olmak zorunda. MIG'leri SE-5 gibi uçuramazsınız. Ama SE-5'in ruhunun da yok olması gerekmez, öyle değil mi? Ben F-100'ümle iniş yaparken (ana iniş takımı değdiği anda gücü kes, burunu alçalt, fren yap, antiskid devresini hissedinceye kadar kesme), niçin küçük bir çayır piste gidip burnunda yüz elli modern beygir bulunan Fokker D7 bir gövdeyle uçamıyorum? Böyle bir fırsat için neler vermezdim!

F-100'üm belki Mach Bir artı ile gidiyor olabilir, ama ben o hızı hiç hissedemem. Kırk bin fitte aşağıdaki yavan manzarayla başbaşa olursunuz. Sanki yirmi beş mil hız sınırı bulunan bir yerdeymişsiniz gibi. Fokker saatte yüz mil yapabilir, ama bunu beş yüz fitte ve açık kabinle, sırf keyfi için yapar. O zaman manzara, rengini yükseltiye feda etmez. Ağaçlar, çalılar, sizin hızınızdan bulanık gözükmeye başlar. Mach Bir'in üzerinde uçtuğumda benim hız göstergemin ibresi, öyle bir yanında kırmızı çizgi olan bir gösterge değil. Rüzgârın sesi benim göstergem. Bana burunu biraz indirmemi, dümen pedalına basmaya hazır olmamı söyleyen o ... çünkü bu uçak kendi kendine iniş yapmaz.

"Modern motoru olan bir Birinci Dünya Savaşı uçağı yap bari," mi diyorsunuz? "O parayla dört kişilik uçak alınır!"

Ama ben dört kişilik uçak istemiyorum ki! Uçmak istiyorum ben!

Kızıl Baron'u ben vurdum, ee n'olmuş

Bir Walter Mitty rüyası değil bu. Hayalle hiç ilgisi yok. Çizmelerimin dayandığı alev duvarına oturtulmuş, kara demirden kükreyen bir motor, gerçek Malta tipi zikzak ipli kanatlar, karşımda buzla şimşek karışımı, ömrüm boyunca bildiğim gökyüzü, yandan aşağıya bakınca da yeryüzüne kadar bir hayli uzaklık.

Şurada, biraz önümde bir İngiliz SE-5 uçağı. Zeytin rengi. Kanatlarında lacivert-beyaz-kırmızı işaretler var. Bu duygu tam benim kafamda canlandırdığım duygu. Savaş kitaplarının sararmış sayfalarını okurken ben de tıpatıp böyle bir duygu canlandırmıştım zaten.

Pedal barına kuvvetle bastım, çubuğu çekip ona doğru döndüm, çevremdeki dünyayı yana eğdim, bir yanıma zümrüt yeşili yeri, bir yanıma un beyazı bulutları aldım, uğuldayan rüzgâr gözlüklerime saldırdı.

Bu arada o da hiçbir şeyden habersiz, uçmaya devam ediyordu zavallı.

Nişan merceğini kullanmadım çünkü ihtiyacım yoktu. İngiliz uçağını iki Spandau makinelimin soğutucuları arasına ayarladım, çubuktaki atış düğmesine bastım.

Namlularımdan limon-portakal rengi minik alevler çıktı, hafif bir pop-pop sesi, dalışımın uğultusuna eklendi. Ama yine de SE'nin yaptığı tek hareket, namlularımın arasında daha irileşmek oldu.

Alman pilotların çizgi romanlarda yaptığı gibi. "Geber! İngiliz domuzu!" diye bağırmadım.

Sinirli sinirli düşündüm. Çabuk olup yanmaya başlasan iyi edersin, yoksa iş işten geçecek, hepsini yeni baştan çekmek zorunda kalacağız.

Tam o anda gece gibi bir patlama SE'yi yuttu. Uçak acılı bir sıçrama yapıp yuvarlandı, motorundan beyaz alevler ve yağ dumanları gökyüzüne boşaldı.

Yanından dalış yapıp mermi gibi geçtim, onun alevlerinin asitli dumanlarını tattım, düşüşünü görmek için başımı yana çevirdim. Ama düşmedi. Uçağından kara okyanuslar gibi dumanlar boşalta boşalta bir yarım dönüş yaptı, burnunu dosdoğru bana çevirdi, Lewis'iyle ateş açtı. Namludan çıkan turuncu ışık başımın içinde parladı, o kargaşanın ortasında bir ölüm sessizliği içinde parıldadı. Tek düşünebildiğim, aferin, demek oldu. Gerçekten de doğruydu.

Elimi yükselme levyesine değdirdiğim anda Fokker dimdik bir tırmanışa geçti (motorumun altından fuuf! diye bir ses çıktı), ben onun yanındaki DUMAN yazılı çubuğa uzandım. Pilot kabini yuvarlanan sarı-kara dumanlarla doldu, havayı içime kesik küçük soluklar halinde çektim. Sağ dümen pedalı ... uçağı sağa kaydırmak için. Tam geri ... döndürmek için. Bir dönüş ... iki ... üç ... dünya çevremde fırıl fırıl dönüyordu. Derken tekrar dalış. Helezon çizerek. Her adımda o kara sis ırmağı da beni izleyerek.

İşte pilot kabininin havası yeniden durulaştı, ben de yatay uçuşa döndüm. İrlanda'nın yeşil çiftliklerinden birkaç yüz fit yukarda. SE-5'iyle uçan Chris Cagle çeyrek mil uzakta dönüş yaptı, kanatlarını salladı, üsse dönmek üzere formasyona geçmemiz için işaret verdi.

Ağaçların yanından yanyana geçip Batı Aerodrome'un geniş çimenlerine kuyruğumuzu dokundurduğumuzda, bugün olaylı bir gün oldu, diye düşündüm. Sabahtan beri bir Alman, iki de İngiliz uçağı vurup düşürmüştüm, kendim de dört kere vurulmuştum. İki kere SE-5'de, bir kere Pfalz'da, bir kere de bu Fokker'de. Filmlerde oynayan pilotların hayatını nasıl kazandığına canlı bir girişti bu ... daha da bir ayı vardı.

Çevrilmekte olan film, Roger Corman'ın "Von Richthofen ve Brown" adlı epik filmiydi. İçinde bir hayli dehşet, bir miktar seks, biraz tarihi değiştirme girişimi, toplam yirmi dakikalık da uçuş sahneleri vardı ... o sahneleri çekinceye kadar birkaç pilot neredeyse hayatından oluyordu. Dehşet de, seks de, tarih de uydurmaydı, ama uçuşlar, her uçuş gibi gerçekti. Chris'le ikimiz, "Wings"in çekiminden bu yana her film pilotunun öğrendiği şeyi daha ilk gün öğrenmiştik: Bunun aslında bir oyun oldluğunu uçaklara hiç kimse söylememişti. Uçak tirbuşon dalışa geçti mi onu sürdürür, eğer siz izin verirseniz bal gibi havada çarpışırdı. Bunu pilotlardan başka kimse anlayamaz.

Kamera kulesi çok iyi bir örnekti. Bizim kamera kulemiz telefon direklerinden yapılmış sayılırdı. Pidgeon Hill denilen tepenin otuz fit kadar yukarısında bir platform. Kameramanla iki asistanı her sabah, içlerinde bunun yalnızca bir film olduğunu bilmenin huzuruyla o platforma tırmanırlar, her öğleden sonra da aşağıya inerlerdi. Bana, Chris'e ve Jon Hutchinson olduğu kadar, oradaki bir düzine İrlanda Hava Kuvvetleri pilotuna da güven duymaktaydılar ... kameraman kendi üzerine dikleme dalışa geçmiş, namlularından ateş püsküren uçağı, film karesindeki zararsız bir görüntü sanıyordu.

Saat sabahın onuydu. Filomuz iki Fokker D-7 ile iki SE-5'den oluşmaktaydı.Motorlarla rüzgâr kafamızın çevresinde uğulduyor, kanat uçlarımızın ötesinde ıssız Pidgeon Hill ile tepesindeki platform, onun üzerinde de kameramanlar görünüyordu.

Telsizle bize, "Bu sabah bir yakın kovalamaca istiyoruz," dediler. "Önde SE, arkada Fokker, sonra bir SE daha, bir Fokker

daha. Anladınız mı?"

"Tamam."

"Kuleye yakın geçin lütfen. Sonra tek kanat üzerine eğilip dönün, uçaklarınızı yukardan görebilelim. Birbirinize çok yakın olun lütfen."

"Tamam."

Ve işte çıktık. Yerden bin fit yüksekte sık formasyona geçtik. Öndeki uçak ön camımızda koskocaman. Şurada kuleye doğru dalış. Şu aşağıdaki minik piramide.

"Motor!"

Öndeki SE deli gibi sarsılarak burnunu kuleye ve yere çevirdi. Fokker'la onu izleyip sahte silahlarımızdan oksiasetilen püskürttük, öbür SE'nin kuyruğumuzun dibinden gelmekte, ateş etmekte olduğunu, onu da bir başka Fokker'ın izlediğini bilerek uçtuk. İkide bir öndeki uçağın pervanesinin çizdiği daireyi görüp kaybediyorduk. Sorun değildi tabii. Aşağımızda yer uzaktı. Ama o uzaklık da hızla azalıyordu. Birkaç saniye sonra kamera kulesi kocaman oldu, daha canavarlaştı, beyaz gömlek ve lacivert ceket giymiş, kırmızılı lacivertli fular takmış kameraman açık seçik belirdi, SE kulenin çevresinde dapdar bir dönüş yaptı, hepimiz DÜMEN PEDALINA PÜR DİKKAT KESİLDİK ÇÜNKÜ NEREDEYSE TAM GÖBEĞE ÇARPIP ...

Öğğ. Pöff! Fışş. Tam kule yanımızdan geçerken zor hakim olduk sapasağlam kaldık ama bir an için işimiz tamam diye geçirmiştim içimden Tanrım amma güne başladık tabii eğlence değil ki bu ... İŞ!

"Güzel. Güzeldi arkadaşlar," diye ses geldi telsizden. "Bir daha deneyelim ama bu sefer kuleye biraz daha yaklaşır mısınız? Aranız da o kadar uzak olmasın. Lütfen biraz daha sıkışık yapalım."

"Tamam."

Ulu Tanrım, bizi DAHA DA YAKIN istiyor!

Yine peşpeşe iniyoruz, sarsılarak, dönerek, silahlarımızı pat-

latarak, cesaret edebildiğimizce yakın, birbirimizin pervane çemberine gire gire uçuyoruz, bir el bizi kaptığı gibi fırlatacak, tepetakla edecek eğer mücadele etmezsek. Kule insan kurban eden bir Aztek piramidi gibi karşımızda yükseliyor ve ses geliyor: "ŞİMDİ DUMAN, BİR NUMARA, DUMAN, DUMAN!"

Kovaladığımız SE kuleye yüz metre kala dumanı püskürtüyor, sanki bir fırtına bulutunun içine doğru uçuyoruz. Uçak deli gibi sola savruluyor hiçbir şey göremiyoruz, bir tek bulanık yeşilin bir köşeciği ... orası yeryüzüydü bir saniye önce. Soluk da alamıyoruz. Şuracığımızda kamera kulesi var herhalde. Orada o safteron, içleri güven dolu salaklar, ellerinde küçük Mitchell'leriyle resim çekip duruyorlar. Canını kurtarmak için sol dümen pedalına yüklen, çubuğu olanca gücünle çek ... işte kulenin altı metre solunda dumandan kurtulduk. Onları altı metreyle ıskalamışız. Deri bir uçuş miğferinin terden ne kadar çabuk sırılsıklam olabileceğini görmek ilginç.

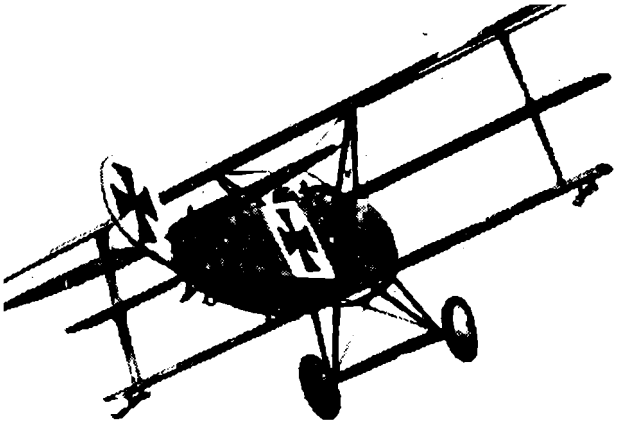
"Mükemmeldi. Tam gerektiği gibi. Şimdi bunu bir kere daha yapalım..."

'BİR KERE DAHA MI? UĞRAŞTIĞIN ŞEYİN İNSAN HAYATI OLDUĞUNUN FARKINDA MISIN SEN?"

Bunu söyleyen İrlandalı bir pilottu. Ben de içimden, aferin dostum, aferin, diyordum.

Kule daha yakın geçmemizi istedikçe gözümün önünde, elinde muzlu ve kremalı pasta tutan palyaço beliriyor. Arkadaşı ona sesleniyor : "Benim o pasta! Ver bana! VER BANA!" İnsanın canı dosdoğru o Mitchell'in gözüne uçmak istiyor. Onu parçalayıp bir milyar parçaya bölmek, tüm dünyaya saçmak istiyor. Sonra da yükselip ona seslenmek: "Al işte! Yeterince yakın oldu mu? Bu muydu istediğin?"

Bu dürtüye teslim olan tek kişinin Chris Cagle olduğunu gördük. Kulenin altından kameralara doğru öfkeyle uçtu, sonra tam levyeyle tırmandı. Merceğe çarpmasına bir saniye kala. En son anda tırmanışa geçmişti. Kamera ekibinin kendilerini yüzükoyun yere atışını görmek ona bir anlık bir zevk vermişti.



Aylardan beri uçakların gerçek bir şey olduğunu ilk defa farkediyorlardı besbelli.

"Von Richthofen ve Brown"un havadan çekimlerinin çoğu, Alouette II jet helikopterinden yapılmaktaydı. Helikopter kameramanında gerçi kule ekibindeki gibi altta yatan birölüm hevesi yoktu, ama helikopter denilen şeyle birarada uçmak insanın sinirlerini bozar. Motoru öne dönük diye helikopterin mutlaka öne doğru gidiyor olması gerekmez. Durmuş olabilir, yükseliyor veya alçalıyor olabilir, geri geri gidiyor da olabilir. İnsan nereye nişan alacağını, bu bilinmez hızdaki nesneyle arasındaki güvenli uzaklığı kaç fitte tutması gerektiğini nereden bilebilir?

"Tamam. Ben hazırım," diyordu pilot bize. "İstediğiniz an gelebilirsiniz." Ama hareketsiz duran bir helikoptere yaklaşmak, tıpkı buluta yaklaşmak gibi bir şey. Son birkaç saniyede aşırı hızlanabilir. İnsan aynı zamanda içinden, Alouette'deki zavallıların paraşütsüz olduğunu da düşünüyor.

Ama adım adım yaptık, bitirdik o filmi. Uçaklara alıştık bir kere. Bu kopya uçakların çoğu, kalkıştan sonraki ilk dakikada iki

yüz fite tırmanmayı iyi başarıyorlardı. Bazı günler alanın kenarındaki çadır hangarlara çarpmadan geçmek için kıl payı uzaklık bırakıyorlardı. Jon Hutchinson'un o ölümsüz sözleriyle ifade ettiği gibi, "Kendi kendime habire 'Hutchinson, bu harika bir şey, nefis bir şey, sen şu anda bir D-7'yle uçuyorsun,' diye tekrarlamak zorunda kalıyorum. Çünkü tekrarlamazsam bana sanki kocaman bir domuzla uçuyormuşum gibi geliyor."

Dört minyatür SE-5 ise, öteki uçaklara ayak uyduracak bir hızla donatılmış olmakla kalmıyor, tam gücün de üzerine çıkıyorlardı. Uçuşların birinde Fokker Triplan'ı, SE'min burnuna kamera monte edilmiş durumda kovaladım, Fokker'in saatte seksen millik hızına uyup onunla birarada kalabilmek için de 2500'e kırmızı çizgi çekilmiş olan devir sayımı 2650'ye çıkarmak zorunda kaldım. O elli dakikalık uçuşun kırk beş dakikası tam gücün ilerisinde yer aldı. Film de tıpkı savaş gibi, yerine getirilmesi gerekli bir görev. Motorun biri patlarsa, eh, vah vah. Bir yolunu bulup iniş yapmak, başka uçakla yeniden havalanmak zorunda kalırız, o kadar.

Garip ama insan bu tür uçuşlara da alışıyor. Zaman geçince, Pidgeon Hill'deki kamera kulesini pervane çemberinin içinden otuz fitte gördüğünüz anda bile içinizden, "kurtarırım," diye düşünüyorsunuz. "Son saniyede yükselir. Hep başardı ..." Bu arada Charles Atlas'ın gücünü levyelere aktarıyor, yükselmeye çabalıyorsunuz.

Günlerden bir gün İrlandalı pilotlardan birini tek başınayken gördüm. Alman uçuş ceketinin göğsüne yapraklı bir dal takılmıştı.

"Biraz alçaktan uçuyorsunuz, ha?" diye sordum şaka yollu.

Yüzü kül rengiydi. Hiç gülümsemedi. "İşim bitti sanmıştım. Sağ oluşum mucize."

Sesi öyle karanlıktı ki, içimi dehşetengiz bir merak kapladı. Yakasındaki yapraklı dal, Pidgeon Hill'deki bir dalış sırasında takılmıştı oraya. Ağaçlardan.

"Son hatırlayabildiğim şey pervanenin çizdiği daireydi, karşımda da bir tek yeryüzünü görebiliyordum. Gözlerimi yumup levyeyi çekebildiğim kadar kuvvetle çektim. Ve işte şimdi buradayım."

O gece, olayı kule ekibi de doğruladı. Fokker kulenin yanından geçerken yan yatıp dalış yapmış, tepenin yamacına sürünerek yeniden yükselmişti. O sırada kamera da başka tarafa dönüktü.

Weston'daki uçaklardan biri iki kişilik bir Caudron 277 Luciole 'du. [illegible] kelime bize "sıcak parıltı" olarak tercüme edildi. Dört köşe, hantal bir biplan'dı, Lewis silahı da arka pilot kabinine sokulunca, atışla görevli askerin paraşütle binmesine pek yer kalmıyor gibiydi. Hutchinson yeni iniş yapmıştı, şimdi ben havalanmak üzereydim. Bana o katıksız İngiliz aksanıyla durumu şöyle tarif etti : "Aslında iyi bir Luciole ama hiçbir zaman uçak olamayacak."

Pilot kabininde güvenlik kemerimi bağlarken bu sözü düşündüm, motoru çalıştırdım, iki Pfalz tarafından vurulup düşürüleceğim uçuşa başladım. Hiç de hoşa gidecek bir sahne değildi. Gereğinden fazla gerçekti.

Zavallı Caudron kendine çelme takmamaya uğraşıyormuş gibi sarsak sarsak gidiyordu. Birinci Dünya Savaşının bütün iki kişilik uçakları gibi. Ne dönebiliyor, ne tırmanabiliyor, ne de dalış yapabiliyordu. Pilot da tam kanatların orta yerinde oturduğu için yukarıyı da, aşağıyı da göremiyordu. Atış görevlisi de arka görüşü kapattığına göre, pilota ancak artıklar kalıyordu. Önden bir dilim gökyüzü, yandan da kanatlar arasındaki zikzak tellerin içinden görebildiği.

1917'de iki kişilik uçakla uçanların hayatının hayli zor olduğunu anladığımı sanıyordum, oysa hiç anlayamamışım.Savaşamıyor, kaçamıyor, kendilerine saldırıldığını da ancak brandaları alev alınca anlayabiliyorlardı, üstelik atlayacak paraşütleri de yoktu. Belki de ben daha önceki bir hayatımda iki kişilik uçak pilotuydum. Çünkü habire kendi kendime, "Bu film, Richard, biz

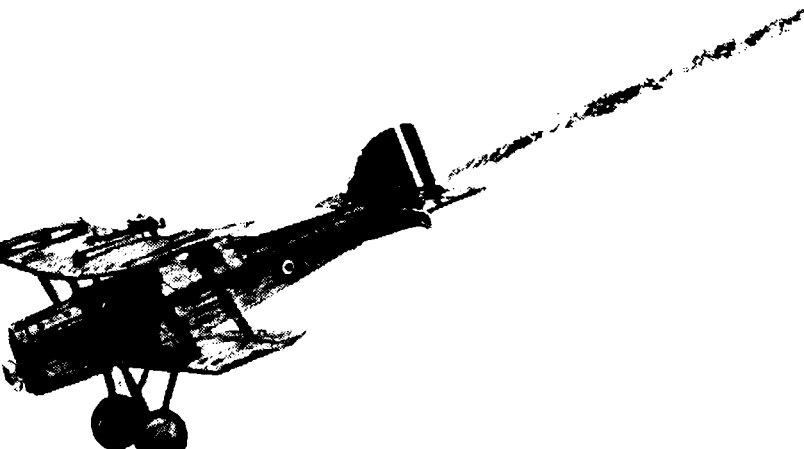
film için resim çekiyoruz," diye tekrarlayıp durmama rağmen, o Pfalz'lar sahneye girdiğinde çok korktum. Namluları bana pırıltılar saçıyordu. Rejisör ikide bir, "DUMAN, LUCY, DUMAN, DUMAN!" diye haykırıyordu. Ben duman düğmelerine doğru eğilip Luciole'u düşük hızda helezon dalışa geçiriyordum.

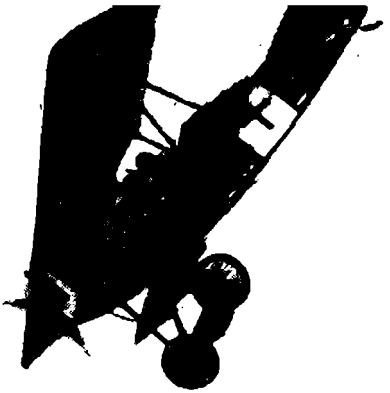
Sahnenin sonuydu bu benim için. O kadar basit. Ama Weston'a yorgun bir salyangoz gibi sürüklenerek döndüm.

İniş yapmak için burunu rüzgâra verdiğimde, birdenbire birkaç Fokker'in bana doğru döndüğünü gördüm, buz gibi bir şoka kapıldım. 1917'de olmadığımı, kendi trafik sistemim içinde yanıp kül olmayacağımı anlamam birkaç saniye sürdü. Güldüm o zaman. Sinirli sinirli güldüm. Uçağı elimden geldiğince çabuk yere indirdim. Bir daha iki kişilik uçakla uçma hevesim kalmamıştı. Uçmadım da zaten.

"Von Richthofen ve Brown" için yaptığımız uçuşlar sırasında ölen olmadı. Yaralanan bile olmadı. İki uçak hasar gördü. Biri aksı kırılan SE, öteki de bir Pfalz'dı. Her ikisi de bir haftaya kalmadan yeniden uçtu.

Kameralar binlerce fitlik renkli film çekti. Saatler süren filmler. Bunların çoğu öldukça aklı başında şeylere benziyordu, ama pilot ne zaman bir hava çarpışmasından korksa ya da alçaktan uçarken bu sefer yükselmeyi beceremeyeceği telaşına kapılsa, selüloid filmlere bir heyecanlı sahne daha girmiş oluyordu.





Birbirimize sokulup düğüm oluyor, bir önceki gün olup bitenleri Movieola'nın altı inçlik ekranında seyrediyorduk. Ses yoktu. Yalnızca projeksiyonun uğultusu vardı. Kasaba kütüphanesi kadar sessizdi ortalık. Arasıra bir yorum : "Haydi, sokul!" "Liam, o Pfalz'daki sen miydin?" "Şu fena olmamış ..."

Çekim son haftasına girdiğinde boyacılar geldi, yavan renkli Alman uçaklarını, Richthofen grubunun uçan gökkuşağı renklerine boyadılar. Yine eskiden uçurduğumuz uçakları uçuruyorduk, ama bu sefer kıpkırmızı Fokker'i uçurmanın ayrı bir zevki vardı. Ekranda Von Richthofen'in ta kendisi gibi duracaktık. Siyah Pfalz'da da Hermann Goering gibi duracaktık.

Bir keresinde kırmızı Fokker'le havalandım. Kanat ucumda uçan arkadaşım bir İngiliz tarafından vurulacaktı. Aynı uçağı bir başka sefer uçuruşumda da Kızıl Baron kükreyerek Werner Voss'u kurtarmaya geliyor, bir SE'nin kuyruğunu uçuruveriyordu.

Ertesi gün ben Roy Brown olmuştum, Von Richthofen'i (bu sefer kırmızı bir Fokker Triplan) kovalıyor, filmin son sahnesi

için vurup düşürüyordum.

Uçuş bitip de pilot kabininden iner, paraşütüm elimde, karavanıma, sakin bir akşam geçirmeye giderken kendi kendime bunu söylemeye çalıştım :"Kızıl Baron'u vurdum ben."

Sonra da düşündüm. Kaç pilot söyleyebilirdi bu sözü? "Hey, Chris!" diye seslendim. Chris karavanın kendine düşen bölümünde uzanmış, yatıyordu. "Ben Kızıl Baron'u vurdum!"

Cevabı heyecansız oldu. "Hmm," dedi, gözlerini bile açmadı.

Bunun anlamı ortadaydı : "Ee, n'olmuş?" Bir filmdi bizim yaptığımız alt tarafı. Hem de B sınıfı bir film. Bizim uçuş sahneleri olmasa, o filmi görmek için karşıdan karşıya bile geçmezdim.

Derken aklıma geldi ... gerçek savaşta da durum bizim filmdekinin aynıydı. Pilotlar savaşlara ve filmlere, kandan, seksten, B sınıfı konulardan hoşlandıkları için gitmezler. Filmden önemlisi uçmaktır ... savaştan önemlisi de uçmaktır.

Filmler de, savaşlar da asla pilotsuz kalmayacak herhalde. Bu sözü söylerken insan üzülüyor. Ben her ikisine de gönüllü olmuş kişilerden biriyim işte. Ama günün birinde, belki bin yıl sonra, tek savaşın bir mercek içinde yapıldığı, yönetmenin de, "DUMAN, HAYDİ, DUMAN!" diye bağırdığı bir dünya kurabiliriz kendimize.

Bunu başarabilmek için bize tek gereken şey irade. Ayrıca birkaç MIG kopyası, birkaç antik Phantom, sahte silahlar, talaş tozundan yapılmış roketler ... Eğer istersek bin yıl sonra gerçekten çok şahane filmler yapabiliriz.

Dualar

Biri bir zamanlar, "Neye dua ettiğine dikkat etsen iyi edersin, çünkü gerçek oluverir," demişti.

"Von Richthofen ve Brown"daki kanlı savaş sahnesinde Fokker D-7'yle sert bir dönüş yaparken bunu düşündüm.Brifing odasındaki kara tahtaya tebeşirle çizdiğimizde bu sahne çok derli toplu, çok güvenli gözükmüştü. Ama şimdi havadayken epey korkutucuydu doğrusu. On dört tane kopya savaş uçağı gökyüzünün ufacık bir yerine doluşmuş, herbiri diğerini kovalıyor, bir ikisi pozisyonunu kaybedip kör gibi dalış yapıyor, gökkuşağı renkleri güneş altında parıldıyor, Pfalz motorlarının kükreyen sesi, görünmeden alttan geçen uçaklardan yükseliyor, dumanlar çevreyi dolduruyor, rüzgâr burnumuza yanan havai fişeklerin yoğun kokusunu getiriyordu.

O sabah herkes sağ kurtulmayı başardı, ama ben neye dua etmemiz gerektiğini düşünürken hâlâ biraz titriyordum. Çünkü on iki yıl önce ilk yazdığım dergi yazısında, uçmayı kapalı kabinde öğrenen bizler gibi kimselerin, sırf zevk olsun diye açık kabinli uçak kiralayabilecekleri bir yer olsun diye dua etmiştim. "Burnunda elli beygir taşıyan bir Fokker D-7 ile uçabilmeliyiz,"

diye. yazmıştım. İşte şu anda da, başımde miğfer, gözümde gözlük, boynumda fularla, sarı-yeşil-beyaz-mavi bir uçaktaydım. Fok. DVII harfleri gövdesine otantik yazılarla yazılmıştı. O film bittiğinde evime Fokker'lerle Pfalz'larla, SE-5'lerle kırk saat uçmuş olarak döndüm. Dualarım öylesine gerçekleşmişti ki, artık uzun süre o türlü uçuşları özleyecek değildim.

Fokker için dua ettiğimden birkaç yıl sonra, Merced Uçuş Alanına Chris Cagle'ın J-3 Cub'ıyla uçmaya gitmiştim. Cagle sırf o Cub'la bilr bin saat uçmuş biriydi sanırım. Öğleden sonra birlikte uçarken bana saatte sıfır kilometre hızla nasıl uçulabileceğini, uçağı nasıl yan devirip yuvarlayabileceğini göstermişti. Açık duran kapıdan, puf puf hamur mayası gibi duran lastiğe doğru bakarken kendi kendime, ne harika bir uçak bu böyle ... günün birinde, Tanrı şahidim olsun, benim de bir Cub'ım olacak, dediğimi hatırlıyorum. Tabii o da oldu. Duam gerçekleşti.

Defalarca tanık oldum ben buna. Hem kendi hayatımda, hem de tanıdığım insanların hayatında. Dua ettiği bir şeyi elde edememiş insan bulmaya çalıştım, ama bugüne kadar bulmuş değilim. İnanıyorum buna. Düşünce olarak sarıp paketlediğimiz bir şey, günün birinde tecrübe olarak açılıyor karşımızda.

New York'da tanıdığım bir kız vardı. Brooklyn'de ufacık bir dairede otururdu. Eskimiş, beton ve tuğla karışımı bir binada. Sokağı umutsuzlukların, korkuların, hızlı ve vahşi şiddet olaylarının sokağıydı. Niçin buradan taşınıp Ohio'ya, Wyoming'e, rahatça soluk alabileceği, ömründe bir kere olsun eliyle çimenlere dokunabileceği bir yere gitmediğini sordum ona.

"Yapamam," dedi. "Oraların nasıl yerler olduğunu bilmiyorum." Sonra çok dürüst ve bilgece bir şey söyledi. "Herhalde bilmediğim şeylere duyduğum korku, şimdi içinde bulunduğum duruma duyduğum nefretten daha fazla."

Varsın sokaklarda kavgalar, gösteriler olsun, varsın sefalet, metrolarda tıklım tıklım kalabalıklar olsun, yeter ki bilinmeyen bir şey olmasın, diye dua ediyordu. İstediği gibi de oldu. Artık daha önceden görmemiş olduğu hiçbir yeni şey görmüyor.

Çoktanberi ortada apaçık duran bir gerçeği ben de birdenbire gördüm. Dünyanın şu olduğu gibi olması, biz onun öyle olmasını istediğimiz için öyle. Ancak bizim isteklerimiz değişirse dünya da değişebilir. Neye dua edersek, onu buluruz.

Bir çevrenize bakın, göreceksiniz. Gerçekleşmiş dualar her gün etrafımızda. Tek yapacağımız onları adım adım yaşamak. Fokker'a varabilmek için çok adım attım. Vaktiyle dergi sahibi birine yardım etmiş, bu arada onu iyi tanımıştım. Onun da duaları eski uçaklarla, filmlerle ilgiliydi. Bir film stüdyosuyla yaptığı iş anlaşması sayesinde Birinci Dünya Savaşı uçaklarından komple bir filoyu satın alma olanağı çıktı karşısına. Bunu söylediğinde, uçaklardan birini uçurmak için pilota ihtiyacı olursa benim hazır beklediğimi belirttim. Yani bana sunulmuş olan, atılabilecek adımlardan birini attım. Bir yıl sonra Fokker'ları uçurmak için İrlanda'ya iki Amerikalı pilot götürmesi gerekti. Telefon ettiğinde, ilk dergi yazımla başladığım yolculuğu sona erdirmeye hazırdım ... yani D-7 ile ilgili o duayı.

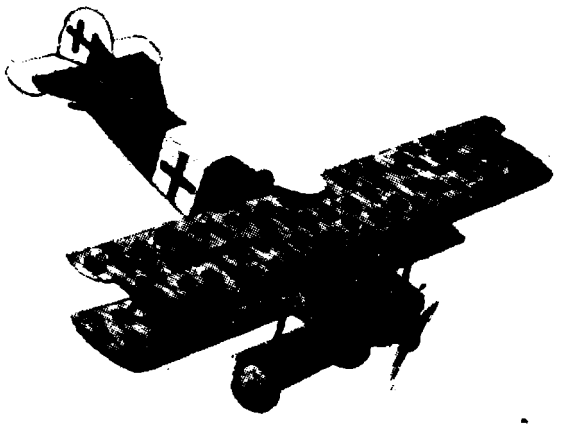
Birkaç yıl önce bir yaz Orta-batı yöresinde insanları para karşılığı, dakika hesabıyla uçuruyordum. Yolculardan bazıları bana, "Ne harikulâde bir hayatınız var," derdi. "Nereye isterseniz gitme, ne kadar isterseniz kalma özgürlüğüne sahipsiniz ... Keşke ben de böyle bir şey yapabilecek durumda olsaydım." Sesleri hayıflanır gibiydi.

"Haydi, gelin öyleyse," derdim ben de. "Benimle gelin. Biletleri satarsınız, insanların kanada fazla sokulmasını engellersiniz, yolcu binince güvenlik kemerini tokalarsınız. Belki yaşamımızı sürdürecek parayı kazanırız, belki kazanamayız. Ama hangisi olursa olsun, davetlisiniz." Bunu söyleyişimin birinci nedeni, gerçekten bir biletçinin işime yarayacağını düşünmemdendi. İkinci neden de tabii cevabın ne olacağını biliyor olmamdı.

Önce bir süre sessiz kalıyor, sonra cevap veriyorlardı. "Sağolun, ama bakın ... benim bir işim var. İşim olmasa gelirdim ..." Bunun anlamı belliydi. Bu hayıflananların çoğu aslında hiç de hayıflanıyor değildi. İş sahibi olmak için ettikleri dua, benimki gi-

bi bir hayat için ettiklerinden daha fazlaydı. New Yorklu kızın o berbat ev için ettiği duanın, Wyoming'in çimenleri için ya da başka bir bilinmeyen için ettiğinden daha fazla oluşu gibi.

Uçarken zaman zaman düşünürüm bunu. Neye dua ettikse hep onu buluruz. İster hoşumuza gitsin, ister gitmesin. Hiçbir özür kabul edilmez. Her gün dualarımız gerçeğe dönüşür durur. Kim olmayı en çok istiyorsak ... o oluruz. Bu bana adaletli bir şey gibi geliyor. Dünyanın kuruluş biçiminden şikâyetçi olduğumu söyleyemem.



Kayıp bir pilotun dönüşü

Kuzeye doğru, alçak formasyonda, bir çift F-100 gündüz savaşı uçağıyla uçuyorduk. Nevada çölü üzerindeydik. Lider bendim o sefer. Bo Beaven'ın uçağı da sağ kanadımın yirmi fit ötesindeydi. Tertemiz bir sabahtı, hatırlıyorum. Yerin üç yüz fit yukarısından geçiyorduk. Radyo-pusulamda biraz sorun vardı. Kabinin içinde öne doğru eğilmiş, devre kesiciyi yeniden ayarlıyor, ANT'tan LOOP'a, sonra COMP'a getiriyor, bakalım ibre bir hayat belirtisi gösterecek mi diye merak ediyordum. Tam o sırada sorunun antenin kendisinde olabileceği geldi aklıma. Belki telsizden hiç medet ummasam daha iyi olurdu. Derken Beaven'ın sesi kulaklıklardan süzülüp beynime girdi. Söylediği ne bir emir, ne de bir uyarıydı ... yalnızca basit, sakin bir soruydu: "Niyetin şu dağı delmek mi?"

Birden kafamı kaldırdım. Şaşırmıştım. Tam karşımızda küçük bir dağ vardı. Kahverengi kayalardan, kumlardan, yaban otlarından oluşan, hafif eğri bir dağ. Saatte üç yüz deniz mili gibi bir hızla bize doğru uçuyordu. Beaven başka bir şey söylemedi. Formasyonu gevşetmediği gibi, kıpırdamaya, kaçmaya da çalışmadı. Uçağını nasıl uçuruyorsa, tıpkı onun gibi bir ses tonuyla

konuşmuştu. Eğer niyetim gerçekten o dağı delmekse, bir değil iki delik açılacak demekti.

Kontrol çubuğunu yavaşça geri çektim, bu tepe de nereden çıktı diye merak ettim. O sıra doruk yüz fit kadar altımızdan geçti ve gitti. Kara bir ölüm yıldızı kadar sessiz.

O günü hiç unutmadım. Beaven'ın uçağının benimkiyle kanat kanada daa doğru gidişini de unutmadım. Doruğu birlikte aşana kadar kaçmayışını. Son formasyon uçuşumuz bu oldu. Bir ay sonra, Hava Kuvvetlerindeki barış zamanı askerlik süremiz sona ermişti. Yine sivildik. Tabii sık sık görüşeceğimize söz verdik, çünkü uçan insanlar her zaman görüşür.

Oturduğum kente döndüğümde, yüksek performanslı uçuşlardan uzak kaldığım için hüzünlüydüm ... ama aynı sınavların hafif uçaklarda da aynen tekrarlandığını öğreninceye kadar. Formasyon aerobatik, hava yarışları ve alan dışı inişler neymiş, öğrendim. Bunların hepsi, F-100 havalanıncaya kadar beş kere kalkıp inebilen ufacık uçaklarla yapılıyordu. Uçarken bir yandan, Bo'nun da aynı şeyleri keşfediyor olması gerektiğini düşünüyordum. O da benim gibi uçuyor olmalıydı.

Ama öyle değildi. Bo Hava Kuvvetlerinden ayrılır ayrılmaz kaybolmuş, kendine bir iş edinir edinmez ölmüştü. Uçuşa arkasını dönen bir pilotun o acı ölümüyle ölmüştü. Yavaş yavaş boğuluyordu. O gitmiş, yerine lacivert takım elbiseli bir iş adamı gelmişti. Bu adam onu duvarın ardındaki havasız bir yere kapatmıştı. Duvar satın alma siparişlerinden, satış grafiklerinden, golf torbalarından ve kokteyl kadehlerinden oluşuyordu.

Bir keresinde birlikte Ohio üzerinden uçarken onu uzun süre görebilmiş, o vücudu kontrol eden adamın, o gün benimle birlikte dağa uçan adam olmadığını anlamıştım. Adımı tanıyacak kadar nazik davranmıştı gerçi. Bana iyi günler dilemişti. Ama uçaklardan söz ettiğimde beni hiç ilgi göstermeksizin dinlemiş, yüzüne neden öyle garip garip baktığımı anlayamamıştı. Kendisinin Bo Beaven olduğunda direniyor, çamaşır makineleri ve plastik parçalar üreten bir şirketin yöneticisi olmaktan memnun

olduğunu söylüyordu. "Bu tür makinelere çok talep var," diyordu. "Sandığından çok daha fazla."

Gözlerinin derinliklerinde, içerde tuzağa kısılmış dostumun ufacık bir umutsuzluk sinyalini farkeder gibi oldum. Belli belirsiz bir imdat çağrısı duyar gibi oldum. Ama hepsi bir saniyede kayboldu, önündeki levhada Frank N. Beaven yazan masada oturan iş adamı onu maskeledi ... Frank!

Birlikte uçtuğumuz günlerde bizim Bo'ya "Frank" diyen biri çıkarsa, hiç dost değil demekti. Oysa şimdi bu sersem iş adamı aynı hatayı yapıyordu. Hapsedip ölüme mahküm ettiği o insanla hiçbir ortak yönü yoktu bu adamın.

"Elbette mutluyum," dedi. ""Gerçi tabii '100'lerle uçmak zevkliydi ama sonsuza kadar devam edemezdi ki! Öyle değil mi?"

Böylece ben uçtum, Frank N. Beaver da masasında çalışmaya devam etti, bir daha birbirimizden haber almadık. Belki o çölde sorduğu soğukkanlı soruyla benim hayatımı kurtarmış olabilirdi ama şimdi kendi hayatını kurtarması gerektiğinde ... ben ne söyleyeceğimi bilemiyordum.

Biz Hava Kuvvetlerinden ayrılalı on yıl geçmişti ki, Jane Beaven'dan bir mektup aldım. "Bilmek hoşuna gider sanıyorum, Bo kararını verdi, sonunda bir numaralı aşkına, uçuş mesleğine geri dönüyor. Cleveland'daki American Aviation'a girdi. Yepyeni bir insan oldu..."

Dostum Bo, diye düşündüm, bağışla beni. On yıl hapis kaldım, şimdi duvarı parçalayıp çıktın işte. Pes ettirmesi zor birisin, değil mi?

İki ay sonra Cleveland'daki Cuyahoga Havaalanına iniş yaptım, uçağı American Aviation fabrikasının önüne doğru sürdüm. Binanın önünde birkaç tane teslime hazır, pırıl pırıl boyalı Yankee vardı. Bo Beaven rampadan aşağı, beni karşılamak üzere indi. Tabii üzerinde yine beyaz gömlek ve kravat vardı, ama karşımdaki artık iş adamı Frank değildi, benim kendi dostumdu. Frank maskesinden geriye pek az birkaç kırıntı kal-

mıştı. Onların kalmasına Bo izin vermiş olmalıydı. Mesleğinde kendisine yararı olduğu için. Ama uzun süre göklerden duvarla ayrılmış yaşayan o adam şimdi artık iyi ve sağlıklıydı, vücudunun egemenliği tümüyle kendi elindeydi.

"Bu uçaklardan doğuya teslim edilecek olanı yok herhalde, değil mi?" diye sordum. "Belki ikimiz götürürdük."

Çok ciddi bir yüzle, "Kimbilir, belki öylesi de vardır," dedi.

Odası Satınalma Müdürü odasıydı. Oldukça dağınık bir oda. Penceresi fabrikanın çalışma salonuna bakıyor. Dosya dolabının üzerinde bir F-100 uçağı modeli duruyordu. Çizilmiş, hırpalanmış, pitot bum'u kayıp, dekal'i kırık, ama yine de gururlu bir uçak. Oda içindeki göklerde bir kanadını aşağıya eğmiş durumdaydı. Duvarda formasyon düzeninde, Nevada çölü üzerinde uçmakta olan iki Yankee'nin fotoğrafı asılıydı. "Şu resim tanıdık geliyor mu?" diye sordu kısaca. Çölü mü, yoksa formasyonu mu kastettiğini anlayamadım. Her ikisi de tanıdıktı. Bana da, Bo'ya da. İş adamı Frank ise ikisini de bilmezdi ... görmemişti.

Bana Yankee fabrikasını gezdirdi. Burada çok rahat olduğu belliydi. Dikişsiz spor uçak metalden canlı hale geçerken, Bo'nun da canlanıverişi geldi gözümün önüne. Yankee'nin nasıl birleştirilip monte edildiğini anlattı, kabinin sağlamlığından, levha biçimlendirmenin sorunlarından, kontrol simidinin ayarından söz etti. Teknik iş konuşmalarıydı bunlar tabii. Ama iş artık uçak işiydi.

Arabaya yerleşip rahatlayınca, "Eee, dostum, nasıldı bakalım ... şu son on yılı nasıl geçirdin?" diye sordum. O gözlerini evine giden asfalta dikmişti. Bana bakmadan konuştu.

Ağır ağır, "Çok düşündüm bunu," dedi. "Uçuştan ayrıldığım ilk yıl, sabahları işe giderken havayı bulutlu görünce, aklıma o bulutların üzerindeki güneş geliyordu. Çok zordu." Virajları hızlı alıyor, gözlerini yoldan hiç ayırmıyordu. "İlk yıl hayli kötüydü. Ama ikinci yılın sonuna doğru artık hemen hemen hiç düşünmez olmuştum. Yalnız arada sırada, bulutların üzerinden geçen bir uçak sesini belli belirsiz duyar gibi oluyor, o yüzden biraz dü-

şünüyordum. Ya da belki iş için uçakla Chicago'ya gitmek zorunda kaldığımda, bulutların üzerine çıkınca hatırlıyordum böyle şeyleri. Kendi kendime, 'Evet, ben bunları sık sık yapardım, çok eğlenceliydi, çok zevkliydi, insan kendini tertemiz hissediyordu,' diyordum. Sonra yere iniyorduk, iş furyası başlıyordu. Dönüş yolunda belki de uyuyordum. O zaman aklıma gelmiyordu öyle şeyler. Ertesi gün de, ondan sonraki gün de gelmiyordu."

Ağaç gölgeleri arabanın üzerine düşmekteydi. "Mutsuzdum o şirkette. Bildiğim ya da ilgi duyduğum bir ürünle ilgili değildi. Bir daha hiç çamaşır makinesi satmasalar, dökme lastik satmasalar, alt bezi kovası satmasalar, umurumda bile değildi. Hiç aldırış etmiyordum."

Evinin önünde durduk. Beyaza boyalı bir bahçe parmaklığı ilmenlik alanı çevreliyordu. Maple Sokağı, Chagrin Falls, Ohio. Arabadan biraz geç indik.

"Beni yanlış anlama sakın. Tek başıma uçak yolculuğu yapmanın dışında, bulutların üzerine çıkmak aklıma bile gelmiyordu. Güneşi gördüğümde, zaten görmeyi bekliyor oluyordum. Bulutların o tertemiz üst yüzünü görmek çok hoştu. Çünkü alt yüzü çok kirli oluyor bulutların. Ama uçarken öyle üstünlük taslayan, Tanrılık taslayan düşüncelerim yoktu.

"Belki de çok olağan bir şeydi aslında. Belki bulutların arasından kafamı yukarıya uzatıp, 'Eee, Tanrım, işte ben geldim, bulutlara senin baktığın yerden bakıyorum,' demek. Tanrı da bana, 'Tamam,' derdi herhalde. Hepsi bu. Ya da konuşmamı duyduğunu belli etmek için elindeki mikrofonun düğmesini tıkırdadırdı.

"Bulut üstlerinin bu kadar güzel olması her zaman etkilemiştir beni. Kendimin de yukarda oluşum, o görkemi görebilişim, dev bir fırtına bulutunun çevresinden dolaşabilişim, hem de bunu diğer insanlar aşağıda, acaba şemsiye alsak mı yoksa almasak mı diye düşünürken yapabilişim ... evet, işe giderken hep bu basit şeyler olurdu aklımda ..."

Eve doğru yürüdük, ben hatırlamaya çalıştım. Hayır, hiçbir

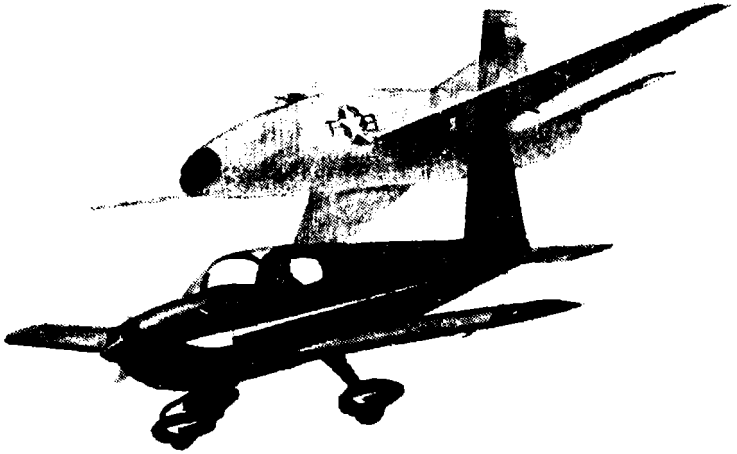
zaman böyle konuşmamıştı Bo daha önce. Böyle şeyleri hiçbir zaman yüksek sesle söylememişti. Başlangıçtan, ilk tanışmamızdan beri.

Yemekten sonra, "Ve şimdi de ..." diye devam etti. "Aslında American Aviation şirketini pek az insan tanıyor. Ya hiç bilmiyorlar, ya da karıştırıyorlar, 'Hani şu iflas eden dernek mi?' diye soruyorlar. 'Hayır, iflas ettiği yok, bizim adımız American Aviation ... bizde profesyoneller çalışıyor ...' falan filan. Gerçekten de profesyonel hepsi. Çamaşır makinesi işinden ayrıldığımda, yapmak istediğim şeylerin biri buydu zaten. Birarada çalıştığım kimselerin öyle konuyu hiç ... yani ... daha profesyonel bir kuruluşta çalışmak istiyordum."

Philadelphia'ya teslim edilecek Yankee'leri kontrol ettik. Jane Beaven'ın bir gün önce söyledikleri aklımdan çıkmıyordu. "Onu hiç tanımıyorum ve tanıyamayacağım da. Ama Bo değişti. Uçmayı bıraktığı zaman değişip bambaşka bir insan oldu. Dokundu bu iş ona. Hiçbir şey onu uyarmıyordu. Canı sıkılıp duruyordu. Pek duygularını seslendirmez, fazla uzun konuşmaz. Ama sonunda işten çıktığında, karşısında seçebileceği iki harika teklif vardı. Biri büyük bir metal şirketiydi, oraya girse, ömrünün sonuna kadar kalırdı. İkincisi de American Aviation'dı. Bu şirket pek tanınmamış, bizim bildiğimiz kadarıyla yarın bile kepenk indirebilecek bir şirketti. Ama daha birinci görüşme sona erdiğinde, neyi seçeceğimizi, nereye gideceğimizi anlamıştım." Jane yüksek sesle güldü. "Tabii o ikide bir, 'Metal şirketi harika olacak, çok daha güvenli bir iş o,' deyip duruyordu ama ben bütün bunların palavra olduğunu biliyordum. Emindim nereye gideceğimizden."

Yankee aprona çıkarıldı. Beaven'ın yere döndükten bu yana bindiği ilk uçaklardan biri. "İşte olmuş, Bo," dedim. "Bu senin kendi uçağın."

Benzin verdi, pistte orta çizgiyi izleyerek ilerledi, sıcak günlerde Yankee'lerin çim sahadan pek de kısa mesafede havalanmadığını öğrendik. Pistin epey ilerisinde tekerleri yerden kesmeyi başardık, ağır ağır yukarlara doğru yükseldik.



On yıllık uzaklaşma kendini belli ediyordu. Bir zamanlar benim asla olamayacağım kadar iyi bir pilot olan kişide bile. Düşünce hızı uçağın hızından daha ilerde değildi. Kontrollara sertçe yükleniyordu. Duyarlı minik Yankee onun elleri altında sarsılarak, devrilerek gitmekteydi.

Ama gariptir, özgüveni tamdı Bo'nun. Sert davrandığının farkındaydı. Beyninin uçağın gerisinde kaldığının da farkındaydı. Ama yeniden uçmaya alışıncaya kadar bunların normal olduğunu biliyor, birkaç dakika sonra uyum sağlayacağından emin bulunuyordu.

Yankee'yi en son hatırladığı uçuşlarındaki gibi uçurmaktaydı. Son uçtuğu uçaklar North American F-100D idi. O zamanlar havada yaptığımız dönüşler, öyle yumuşak genel-havacılık dönüşleri olmazdı.VVAMMM! diye dönüverirdik. Tek kanadı havaya diker, dalış yapar, dönerdik. Sonra yatay pozisyona geçer, kor-

kunç bir hışırtıyla uçmayı sürdürürdük.

Gülmem geldi. İlk defa olarak, bir başka insanın tek başına görebildiği şeyi ben de görebildim. Bo'nun zihninin içine bakıyordum. Orada saatte yüz yirmi beş mille havada kayan ufacık sivil Yankee'yi değil, D model tek kişilik F-100 savaş uçağını gördüm. On beş bin libre ağırlığında, elmas ışıklarını püskürte püskürte giden bir jet. Yer altımızda bulanıklaşırken Bo elini üzeri düğmelerle dolu kontrol çubuğuna uzatıyor, o sihirli değnekle dünyayı tersyüz edebiliyor, isterse gökyüzünü karartabiliyordu.

Yankee bu oyundan şikâyetçi değildi. Çünkü onun da uçuş kontrolları hemen hemen '100'lerle boy ölçüşebilecek düzeydeydi. Teker hafif, yarış Ferrari'si gibi uyumluydu. İnsanın içinden sırf zevk için son hızda uçmak geliyordu.

Bo bir zamanlar çok iyi tanıdığı gökyüzünü yeniden keşfetmekteydi."Bizim de uçağımız olacak mı?" diye sormuştu Jane. "Umarım. Çünkü Bo sık sık uçar o zaman. Sana nasıl anlatabileceğimi bilemiyorum, nedenini de bilemiyorum, çünkü zihninin kovukları sırf kendisine ait. Ama bence kendini çok daha iyi hissediyor ... biliyorum, bunu söylemek biraz garip, ama uçtuğu zaman hayatı çok değerli görüyor bence." Bana hiç garip gelmiyordu.

Bo gözlerini kıstı. "Galiba şurada bulutlar aralanıyor. Ne diyorsun? Üstten mi, alttan mı?"

"Pilot sensin."

"Alttan."

Bunu inişe geçmenin zevki için seçmişti. Levyeyi itince Yankee kanat flaplarını kaldırdı, ağaçlara doğru kaydı. Bo artık uçağın ilerisinde düşünüyordu. Mutluydu. Ama tabii hiç gülümsemiyordu. Kanatlar düzlendi, Pennsylvania Turnpike üzerinde tekrar yükselip doğuya doğru uçtuk.

Jane dün, "Kendini rahat bırakmaya biraz korkuyor," diye tahminde bulunmuştu. "Uçaklara yeniden o kadar gönül ver-

mekten ürküyor gibi. Gevşemiyor. Ama Bo'nun bir garip yanı var. Fazla kelime kullanmaya ihtiyacı yok onun. Uçuşuyla iletişim kurabiliyor."

Ne kadar haklısın, Jane. İşte, her şey çevresindeydi uçarken. On yıl boyunca yerde durup içinden yükselen haykırışları tutması da, şimdi yeniden uçma zamanı geldiğinde, uçağı sağ salim Pennsylvania'ya teslim etmemiz gerektiğini bilmenin acısı da. Canımız istedi diye üç takla atmaya çalışamazdık havada. Bo'nun gerçekten hiçbir şey söylemesi gerekmiyordu.

"Aletli uçuş konusunda neler hatırlıyorsun?" diye sordum.

"Hiçbir şey."

"Peki, demek sen dümeni alacaksın. Kontroller bende. Radarda dört dokuz Lima, tırman ve üç bin beş yüz fitte kal. Sağa dönüp bir iki sıfır dereceye yerleş, bir altı sıfır radyal derece Pottstown VOR'u geçerken rapor ver. " Niyetim onu talimata boğmaktı ama sonuç vermedi. Aslında ona nişan alacağı bir hedef sunmuş oldum. Nişanı aldı, atışı yaptı, hiç de bahane göstermedi. Yankee tırmandı, döndü. Artık Bo'nun elleri altında sarsılması sona ermişti. Yatay duruma geçtiğinde Bo yüksek sesle hatırladı.

"Radyal her zaman üssün uzak tarafındaydı, değil mi?

"Evet."

Radyali geçerken raporu telsizle verdi.

Arkadaşımın yeni baştan öğrenişine tanık oluyordum. Bir zamanlar harika bir pilot olan, belki yine olabilecek olan birinin elinde gökyüzü örümceklerinden arınıyordu.

"Yankee uçuş kulübüne üye oluyorum," dedi bir ara. Az sonra, "Bir Cub ya da Champ almak fazla pahalı olmaz, değil mi?" diye sordu. "Havada biraz dolaşmak için. Yatırım olarak da tabii. Fiyatların nasıl yükseldiğine bakarsan, herhalde bu da iyi bir yatırım sayılır."

3M havaalanına vardığımızda artık rutine alışmıştık. Yine aynı şey oldu. Çevreye onun gözleriyle bakmaya başladım. Önü-

müzde dümdüz gümüş burun ve pitot bum'un oku. Alçalırken hızımız yüz altmış beş knot'tu ve her bin libre yakıt başına iki knot da fazla yapıyorduk. Hız frenleri açık, iniş takımları inik, flaplar aşağıda ve formda ...

Kulaklarımızda F-100'ün J-57'si uğuldamaktaydı ... en sonda seksen beş rpm, iniş hızını sabit tut, antiskid'i tak, sürüklenme şüt'ünu kullanmaya hazır ol. Yere değdik. İkimiz de 1959/1969'un F-100/Yankee'sinde, Nevada/Pennsylvania-ABD uçuşundaydık.

Derken birden burnu havaya kaldırdı. Yere değdikten sonra! Çok fazla kaldırdı. Neredeyse kuryuğu sürtecektik. "Bo, ne yapıyorsun?" dedim. Unutmuştum. Burnu hep kaldırırdık o günlerde. Aerodinamik fren sayılsın diye. Uçağı yavaşlatıp şüte yardımı olsun diye. Tabii o da unutmuştu. Yani insanın yere değdikten sonra burunu ne düşünerek havaya diktiğini unutmuştu.

"Ne berbat bir inişti," dedi.

"Öyle, oldukça kötüydü. Senin için umut var mı, yok mu, bilemiyorum, Bo."

Ama umudum vardı. Çünkü hayatımı kurtaran ve sonra kendisi bunca zaman ölü kalan dostum artık uçuyordu. Yeniden hayata dönmüştü.

Kelimeler

Cheyenne'in elli mil kuzey batısındaydık. On iki bin beş yüz fitte yatay uçmaktaydık. Swift'in motoru önde pufulduyordu. Üç saat önceki kalkışımızdan bu yana hep böyle pufuldamıştı. Otuz saatte ülkenin bir başından bir başına uçarken de hep böyle pufuldayacağını umuyordum. Aletler panelde rahat rahat çalışıyor, basıncı, ısıyı ölçüyor, metalleri, havayı denetliyor, bana her şeyin yolunda olduğunu söylüyordu. Görüş sınırsızdı. Ben kalkarken uçuş planı formu vermemiştim.

Yukarlarda öylesine uçuyor, bir yandan da kelimelerin gizlerini düşünüyordum. Dört buçuk dakika sonra olup bitecekler konusunda zerre kadar önsezim yoktu. Çevredeki dağlara, alttaki yüksek çöle, birim göstergedeki yüksekliğe, yağ basıncına, ampermetreye ve günün ilk birkaç dağınık bulutuna bakarken kafamda bir takım havacılık kelimeleri gezinmekteydi. Bu kelimelerin, dünyanın geri kalan insanlarına neler ifade ettiğini düşünüyordum.

Örneğin uçuş planı. Düşünen insanlar için uçuş planı elbette ki bir uçuş için yapılan plan anlamına gelir. Uçuş planı bir düzen, bir disiplindir. Gökyüzünde amaçlı hareket etme sorumlulu-

ğudur. Uçuş planı olmadan uçmak, mantıklı bir insan için düzenden, disiplinden, sorumluluktan ve amaçtan yoksun olarak uçmak demektir.

Yağ sıcaklığı yetmiş beş derece santigrad ... Swift'lerde öndeki o yağ soğutucusu iyi bir duygu veriyor.

Ama Federal Havacılık İdaresine sorarsanız, uçuş planı hiç de uçmak için yapılan bir plan değildir. FAA Form 7233-1'dir. Uçuş planı beşe sekiz inçlik bir kâğıt olup, uçak varacağı yere gecikirse arama ve kurtarma ekiplerini uyarmak üzere verilmiştir. Bilenlerin gözünde, bir kâğıt parçasıdır uçuş planı. Bilmeyenler ise onun uçmak için yapılmış bir plan olduğunu sanır.

Cheyenne üzerinden batı yönünde uçarken bunu düşündüm. Okuduğum bazı haberler geçiyordu aklımdan: "Bugün bir havayoluna ait jet uçağı, havaalanında park etmiş ve bağlanmış durumdaki hafif bir Cessna eğitim uçağını ezmiştir. Yamyassı olan Cessna bir uçuş planı vermemiş bulunmaktadır ..."

Haber dilinde "uçuş planı vermemek" demek, suçlu demektir. Kazaya yol açan o, demektir. Yani başına geleni hak etmiş demektir.

FAA acaba niçin uçuş planı sözünü basın bilsin diye tanımlamıyor? Acaba İdarenin niyeti, 7233-1 ile arama ve kurtarma talep etmemiş olanların suçlu olduğuna herkesi inandırmak mı? Kazaya onların yol açtığını mı ima etmek istiyor? Herhangi bir olay üzerine gazetecilere hafif uçağın bir uçuş planı bulunmadığını söylemek amma da rahat bir şey. Daha da iyisi, onlar size, "Küçük uçağın bir uçuş planı var mıydı?" diye sorduklarında, "Doğrusu, baylar, yoktu. Söylemesi üzücü ama hafif uçak bir uçuş planı vermemişti," demek.

Hiç önsezi duymadığım olayın olmasına iki buçuk dakika kalmıştı. Motor göstergeleri sabit. Yön 289 derece. Yükseklik 12.460 fit. Ama ben yine kelimeleri düşünüyordum. Öyle çoktu ki bunların sayısı! Öyle etiketler, öyle terimler vardı ve bunlar resmî yetkililer tarafından öyle dikkatle seçilmişti ki, kuşkucu pilotlar neredeyse bunların uçmayı öğrenen vatandaşı şaşırtmak

için bilerek böyle düzenlendiği şanısına kapılabilirdi.

Kontrol kulesi. Hava trafik kontrolörü. Nereden geliyordu bu adlar? Onlar hiçbir şeyi kontrol etmezdi ki! O kuledeki insanlar uçak pilotlarıyla konuşur, onlara koşulları söylerdi. Yapılacak her türlü kontrolu yapanlar pilotlardı. Bu da kelimelerin biliminde bir ayrıntı. Önemi yok, öyle mi? Uçmayan insanların sık sık şöyle dediğini duyarsınız: "Havaalanınızda kontrol kulesi yok mu? Tehlikeli değil mi bu?" Kulesiz havaalanlarının resmî adının "kontrolsuz havaalanı!" olduğunu öğrenince neler hissedeceklerini siz düşünün. Hele bunu bir de gazeteciye anlatmaya kalkışın! Yalnızca kelimeler bile ona bir kazanın yer almak için hazır beklediği izlenimini verecektir. Uçaklar titreyerek gökten düşmeye hazırlanıyor. Hem de okulların, yetimhanelerin tepesinde düşmeye. İşte her günün her dakikasında yer alan milyonlarca havalanışın bir tanımı : "Hafif uçak kontrolsuz bir havaalanından, telsiz kontrolu ve uçuş planı olmaksızın kalkmıştır." Vay canına!

Hava seyir yolu kelimesi kulağa otoyol gibi gelir. Üzerinde otomobillerin hizla ve düzenli olarak hareket ettiği düz bir yüzey. Oysa aslında hava seyir yolu, uçakların birbirine mümkün olduğu kadar yakın uçmasını sağlamak için saptanmış bir kanaldır, çünkü öyle olmasa gök sınırsız olur.

Kadrantal yükseklik. Çok teknik bir terim. Bu da en iyimser bakışla, hava çarpışmalarının mutlaka 179 dereceden daha küçük bir açıyla ter almasını sağlar.

Çevrede başka uçak olup olmadığına bak. Bu son derece basit.İnsanoğluna güvenmeyen her toplumda, bireysel dikkat yerine su geçirmez teneke kutularda garantili güvenlik isteyen her uygarlıkta, çevreye bak sözü utanç verecek kadar ayıp bir söz olmalı. Zarif bir şey değil yani, o kadar basit.

Zamanım dolmuştu. Tam 12.470 fitte uçuyordum, yani batı yönündeki uçaklara tanınan kadrantal yüksekliğin otuz fit altındaydım. Victor 138 üzerindeydim. Cheyenne'den Medicine Bow-Wyominbg'e giden hava seyir yolu.

Öbür uçak da Victor 138 üzerindeydi, o da 12.470 fitteydi, ama Swift'in pervanesine tam karşıdan toslayacak yönde uçuyordu. Pervaneye toslayıp pilot kabinini delerek kuyruktan çıkacak, temiz havaya ulaşacak yönde. Öbür uçak tam otuz fit aşağıdaydı ve bu da tıpatıp yanlış yükselti demek oluyordu. Yol önceliği benimdi, ama onun uçağı C-124'dü. Bir zamanlar o uçaklar dünyanın en büyük dört motorlu nakliye uçağıydı.

Swift'le ikimiz haklar konusunda tartışmaya girmemeye karar verdik, yavaşça yana doğru saptık. 124 görünüşe göre gerçekten de pek iri bir uçaktı.

Şaşırmıştım. Şu adam profesyonel bir pilottu. Hava Kuvvetlerinin pilotu! Ama BENİM yükseltimdeydi. Yanlış yükseltide! Batıya giden yolun yükseltisinde, doğuya doğru uçuyordu. Profesyonel bir pilot nasıl böylesine yanılabilirdi? Hele böyle dev bir uçakla uçarken?

Kıl payı ıskalamış sayılmazdık. 124'ler kıl payına varmadan çok önce görülebilecek kadar iri. Ama yine de ... adam benim yükseltimdeydi. Yüz ton alüminyum ve çelik, yanlış yöne doğru gidiyordu.

Eğer ben o sıra haritamı inceliyor olsam da, o dev gelip Swift'i toz etmiş olsa, haberin gazetelerde nasıl çıkacağı konusunda zerre kadar kuşkuya yer yoktu. Swift'in dev nakliye uçağının küçük bir kanat parçasına çarpıp parçalandığını belirttikten, belki o kanat parçasında ufacık bir çentik açtığına da işaret ettikten sonra haber şöyle devam edecekti: "FAA sözcüsü olayla ilgili üzüntülerini bildirirken, kendisine sorulan sorular karşısında, küçük uçağın bir uçuş planı vermemiş olduğunu kabullenmiş bulunmaktadır."

Yağ basıncı göstergesiyle ülkeyi baştan başa

Sizin bilmediğiniz bir şeyi başka herkesin bildiği duygusuna kapılır mısınız hiç? Sizin ömrünüzde duymadığınız bir şeyi başka herkesin çok doğal kabul ettiği duygusuna? Sanki gökyüzünde yapılan büyük brifingi kaçırmışsınız gibi bir şey hani?

Galiba Büyük Brifing'de konuşulan başlıca konulardan biri de, İnsanlar Eski Uçaklarla Ülkenin Bir Başından Bir Başına Uçmaz konusuydu. Yani aklı başında insanlar. Derken ortaya bizim Bach çıkıyor ... ve Brifingi kaçırmiş.

İstediğim uçak 1929 model Detroit-Parks P-2A Speedster'di. Açık pilot kabinli bir biplan. Bu istediğim uçak Kuzey Carolina'da bulunuyordu. Fairchild'a atlayıp Kuzey Carolina'ya kadar uçmak, oradan biplan'ı alıp bu sefer onunla gerisingeri California'ya uçmak kulağa dünyanın en mantıklı şeyi gibi geliyor. Eğer size de mantıklı geliyorsa ... demek Brifing'i siz de kaçırmışsınız. Konuyu duymayan bizim gibi yüzde iki her zaman bulunur zaten.

İşte ben de durumdan habersiz olduğum için o narin, homurtusu düzenli, kabini âlet dolu monoplan'ımı Lumberton - Kuzey Carolina'ya uçurdum, onu sarsılan, kükreyen, hırlayan, rüzgârlı

biplan'la değiştokuş ettim. Biplan'ın tek güvenilir âleti yağ basıncı göstergesiydi. Bu gösterge, elektrikli sistemlerin adını bile duymuş değildi. Telsizi olmak ne kelime ... bu uçak uçmayı JN-4'le ya da American Eagle'la öğrenmemiş her pilota karşı müthiş kuşku duyan bir uçaktı.

Kaçırdığım Brifingde, Eski Biplan'ları Yan Rüzgârda Sert Yüzeyli Piste İndirebilmek İçin İnsanın Yaman Bir Pilot Olması Gerekir konusu da eminim ki konuşulmuştu. Bu da benim neden kendimi Hilal Plajı - Güney Carolina'da bulduğumu, kulağıma neden garip gıcırtılar ve yırtılma sesleri geldiğini, bu arada uçağımın neden sağ iniş takımını parçalayıp sağ tekerini kırdığını ve sağ alt kanadını betona çarpıp ucunu kopardığını anlatmaya yetiyor. Daha sonra bir süre Atlas Okyanusunun sesini dinledim, ardından da, ortalık kararınca, enkaz uçağımı çekip götürdükleri hangarın damında yağmurun davul çalışını dinledim. Önümde gidecek yalnızca iki bin altı yüz millik bir yol kalmıştı. İçimden kezzap içmek ya da bir köprüden kendimi aşağıya atmak geliyordu. Ama Brifing'i kaçıran bizler öylesine çaresiz, öylesine acınacak durumda oluruz ki, tüm kusurlarımıza rağmen sonunda yine de düze çıkmayı şu ya da bu biçimde başarırız. Bu sefer acıyan da Parks'ın eski sahibi Evander M. Britt oldu. Kendisi ünlü güney konukseverliğinin tipik bir temsilcisiydi. Telefon ettiğimde bana, "Dur, kaygılanma, Dick," dedi. "Yeni bir iniş takımıyla hemen oraya geliyorum. İstersen burada yedek bir kanat da var. Sakın kaygılanma. Hemen geliyorum."

Onunla birlikte, korkunç yağmura rağmen, Albay George Carr adlı eski bir savaş pilotu, filo lideri, antik uçak onarıcısı da geldi. Carr enkazı görür görmez, "Hasarın hepsi bu mu?" diye sordu. "'Evander bana anlatırken doğrusu can yakacak bir şey oldu sanmıştım! Şu krikoyu al da yardım et bana. Yarına yine uçururuz seni."

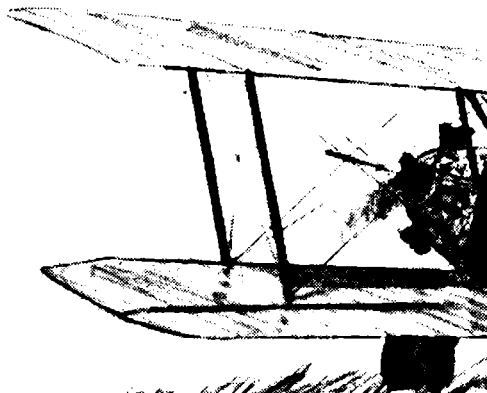
Antik Uçak Derneğinin o rahat atmosferi, başı dertte olan üyenin hemen elinden tutmalarını sağlıyordu. Carolina-Virginia Bölümü Başkanı Gordon Sherman da bana, bulması çok zor

n bir tekerlek ödünç verdi. Kendi Eaglerock uçağının tekerle-
Birkaç güne kalmadan Parks'la ikimiz fabrikadan çıkış gü-
ndeki gibi sağlam ve yenilenmiş durumdaydık. Sert pistler ve
rüzgârlar konusunda oldukça değerli dersler öğrenmiş ola-
ev sahiplerimize minnetle teşekkür edip veda ettik, Albay
r'ın uzattığı kumanya paketini kabul ettik, iki bin altı yüz mil-
olumuz boyunca geveleye çimlene ilerlemeye başladık.

Bir yandan da otuz beş yılı geveleye çimlene aştık, bu arada
tiyle Parks'la kardeşlerini havalarda uçuran, çayır kenarları-
iniş yapıp kalabalığı dakika hesabıyla uçuşlara davet eden
pilotların, çağlarının en yağlı ve en üşüyen insanları olduğu-
öğrendim. Bunu elden düşme bir bilgi olarak değil, kendi tec-
emle öğrendim. Her günün uçuşundan sonra, çayıra ya da
aalanına inince, ortaya bir yağ tabancası çıkıyor, motordaki
apış yapış maddeleri temizleme işi başlıyor.

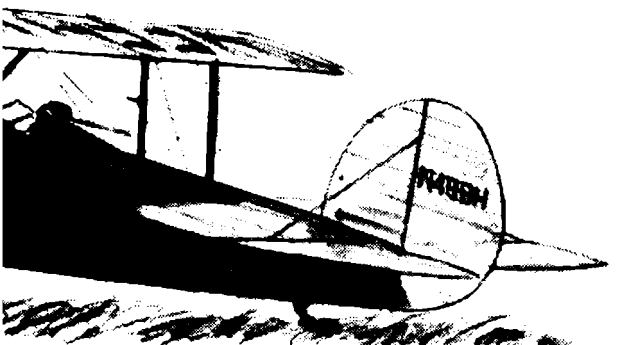
eş silindirin herbirine, her yuvaya sinen yağ. Ayrıca her uçuş-
sonra bir bez parçası çıkıyor, motor dışına püskürmüş yağ-
temizleniyor ... gözlükler, ön cam, gövde, iniş takımları, ba-
slar. Çabuk silmek gerek ... kurumadan, sertleşmeden.
ght J-6-5 Whirlwind motorum zaten kendisi de yağlı bir kişili-
sahip. Her sabah benzin doldurmak için depo kapağını aç-
k pilotun üzerini ince bir film tabakasıyla kaplıyor.

Tabii daha önceki uçuşlarımda hava sıcaklığı göstergesini
rken, ne kadar yükselirseniz çevrenin o kadar soğuyacağını



öğrenmiştim. Ama dış sıcaklığı bir göstergeden okumakla, onu yüzünde, kabinin her yanında, kazağın arasında hissetmek, birbirinden çok farklı iki tecrübe oluyor. Yüz mil hızla esen rüzgârın bıçaklarından korunmak için tek çarem, yerimde iyice öne doğru eğilip ön camın siperi ardına gizlenmekti. Bunu üç saat boyunca sürdürmek de tabii en rahat pozisyonlardan biri sayılmazdı.

Parks'la ilk tanıştığım sıralarda çok büyük bir temel gerçeği de keşfettim. 1964 baharının ilk gününde batıya doğru uçarken. İnsanın üzerinden geçmekte olduğu araziyi beğenme düzeyi, ne kadar hızlı geçtiğiyle ters orantılı oluyor. Alabama meraları üzerinde kafa rüzgârlarına tutulduğumda ilk defa olarak, herbir ağacın yapraklarını güneşe sunmuş parlak yeşil bir fiskiye olduğunu farkettim. Meraların bazıları en bakımlı golf alanlarına taş çıkaracak gibi. Sırf o el değmemiş çimenlerde yuvarlanmanın zevki için oralara iniş yapmak geldi içimden. Parks aslında beni hiç de kendi pilotu olmaya lâyık biri gibi görmüyordu. Ama yine de bana zaman zaman kendi dünyasının bu tür manzaralarını gösteriyor, Eski Zamanlarda Durumun Nasıl Olduğunu gözlerimin önüne seriyordu. Birbiri ardınca eski çiftliklerin üzerinden geçtik. Herbiri kendi toprak yolunun ucundaydı. Parks'ın gençliğindeki gibi, onun buraları ilk görüşünde olduğu gibi, yine kendi ekim alanlarını, ormanlarını koruyan bir nöbetçiydi. Birden fazla çiftlikte 1930 modeli arabaların park etmiş durmakta olduğunu, otlaklarda 1930 ineklerinin otladığını gördük. Bir an için ben de üşüyen, yağ içinde bir Buzz Bach oldum. Kafamda miğferim,



gözümde gözlüklerimle, bakir göklerde dolaşan bit tüccar pilot. O kadar güzel bir hayaldi ki ... gerçek sayılırdı.

Ama bir an bakışlarımı çevirip haritamın kenarına bir not yazmaya kalktığımda, Parks hemen saklamadığı bir kıskançlık gösteriyordu. Yatay durumda kükreyerek ilerlerken yan dönüp haritanın kenarına, "ağaçlar kocaman birer fiskiye" diye yazdım. Daha kalemim " ... ye," harflerini bitirirken motorun sesi deminkine oranla yükseldi, rüzgâr kanatlar arasındaki tellerde çığlıklar atmaya başladı. Başımı kaldırdım, karşımdan yükselmiş toprağın bana çarpmak üzere hızla gelişini görmeye hazırlandım, bir yandan da, "Beni uçururken yalnızca beni uçuracaksın, notlar almayacak, başka düşüncelere gömülmeyeceksin ..." diyen minik sesi duyuyormuş gibi oldum. Gerçekten de, Parks'ı öyle ellerini kullanmadan uçuramazdı insan. Ne kadar denesem, dikkatimi onun ihtiyaçlarından ayırdığım anda olmadık bir şeye kalkışıyordu.

Saatler eridi, birleşti, upuzun günler oldu, güney ABD'nin yüzeyi altımdan geriye doğru kaymayı sürdürdü. Üç saatlik bir uçuş ön camı yağa bulamaya, Whirlwind'in silindirlerini ve kutusunu yağla doldurmaya yetiyordu. Ama Whirlwind'in beş silindiri yine de kükreyerek çalışmayı sürdürüyor, bir tek vuruşu bile atlamıyordu.

Parks beni öğrenmeye hazır ve istekli bulduğu zamanlarda insanlar hakkında bir şeyler de öğretti. Kentlerden uzaklaş, dedi. O zaman insanlar girişken olmaya, dostça davranmaya, çok iyi kişiler olmaya vakit bulabiliyorlar. Rayville-Louisiana gibi ufacık bir yeri ele al. Güneş batarken orada küçük bir şeride iniş yap. Dizi halindeki hangarların önünden geç, benzin pompasını bul. Boş orası ... ıssız ... kimse yok. Motoru sustur. Yanda bir Grumann tarımsal ilaçlama uçağı, bir de Piper PA-18 sprey âleti duruyor.. Uçağın üzerinde Adams Uçuş Hizmetleri yazısı okunuyor.Bağlı durumda. Pilot kabininden in, gerin, yağları silmeye koyul. Derken birdenbire bir pikabın motor sesi ve bir de insan sesi. "Merhaba!"

Pikabın kapısına da Adams Uçuş Hizmetleri diye yazılmış. Sürücüsü gülümsüyor. Başında eski bir fötr şapka. Siperliğinin ön tarafını yukarı kaldırmış.

"Çiftliğimin üzerinden geçtiğinizde önce sizi Stearman sandım ama Stearman olamayacak kadar küçüktünüz. Oysa motorunuzun sesi de 220 motoruna benzemiyordu. Ne tür uçak bu, Tanrı aşkına?"

"Detroit-Parks. Kreider-Reisner 34'e benziyor ... eğer o uçağı tanıyorsan."

Sohbetler uçaklarla başladı. Adamın adı Lyle Adams'dı. Kendi tarımsal ilaçlama şirketini işletiyordu. Bir zamanlar çarter pilotluğu falan da yapmıştı. Avcılarla balıkçıları ıssız yerlere taşımış durmuştu. Yemek yerken Adams uçmaktan, yan rüzgârlardan, iniş alanlarından konuştu, bazı sorular sordu, bazı sorulara cevap verdi. Üşümüş, yağ içindeki pilotu kendi evine davet etti. Ailesiyle tanışması, albümdeki eski uçak ve uçuş resimlerine bakması için.

Ertesi sabah beş buçukta yine gelmiş, pilotu kahvaltıya götürmeyi öneriyordu. Motoru çalıştırmasına da yardım etti. Bir kalkış daha, kanatları sallayarak bir veda, sonra upuzun, buz gibi soğuk sabah saatleri. Güneş gökte yükselirken rüzgâr bıçak gibi.

Bir süre 80 numaralı ABD otoyolunu izliyoruz. Teksas'ın batısındaki ıssız ve boş alanlardayız. Yolun çoğunu otoyolun beş metre üstünden giderek alıyoruz. O kafa rüzgârından kaçmak için. Koca alan hep etrafımızda, hep bekliyor, pervanenin her dönüşünü izliyor. İlk yardım çantamla su şişemi düşünüyorum, onlar yanımda olduğu için seviniyorum.

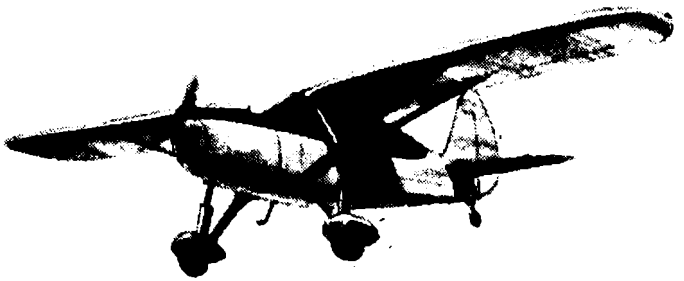
İlerde bir fırtına. Sütun gibi gri yağmurların tepesinde durmuş. "Bizi bir serüven bekliyor!" diyorum Parks'a. Güvenlik kemerini biraz daha sıkıyorum. İstesem sağa giden demiryolunu izler, yağmurdan kaçabilirim. Ya da tabii soldaki otoyolu izler, yağmurun içinden geçerim. Ben karşıma çıkan şeylerin tadına bakmayı sevenlerdenim. Bu yüzden otoyolu izliyoruz. Daha

ben kemeri sıkılamayı bitirirken ilk yağmur damlaları da ön cama çarpıyor, ardından motor stop ediyor. Çabucak düşünüyorum. Hızla sağa dönerken aklımda ilk yardım çantam var. Çöl ürküntü verecek kadar boş görünüyor.. O sırada Whirlwind kendiliğinden hayata dönüyor, kekeleye öksüre çalışmaya başlıyor. Benzin kıvamında, karışım iyi, miktarı da bol. Manyetolar. Evet, manyetolar ıslandı. Sağ manyetoya çevirince Whirldwind öksürmeyi kesiyor, gözlerini kırpıştırarak mırıldamayı sürdürüyor. Sol manyetoya çevirince hemen susuyor, geri tepiyor. Çabucak yine sağ manyeto! Harita, harita ... nerede bu harita? En yakın kent, dur bakayım ... Fabens-Teksas. Yirmi mil batıda. Burayla Fabens arasındaysa ... (Rüzgâr bu arada yine çığlıklar atmaya başlıyor) Yo, şimdi olmaz, uçak! Bir an haritaya bakıyorum yalnızca! İzin yok mu yani? Burnunu yine ufka doğru kaldır sen ...balansı birazcık yükselt ... Fabens yirmi mil uzakta ve eğer demiryolunu izlersem yol sola sapacak ... (Rüzgâr diniyor, uysallaşıyor, sessizleşiyor, haritanın üzerinde gölgeler oynaşmaya başlıyor.) Tamam, tamam! Lütfen bana burada kapris yapma. Aşağıdaki çölü görmüyor musun? Şu kayalara çarpıp bir kanadını, bir tekerini kırmak mı istiyorsun?

Parks demiryolunu izlemeye razı oldu, ama ben korkmayı özlediğim zaman sol manyeto düğmesine dokunmam yetiyor. Motorun o boğulma sesi, o susuşu! Birkaç dakika sonra Fabens-Teksas'ın uçuşan kumları arasına iniş yapmak bir rahatlama getiriyor. Uyku tulumumu kanadın altına seriyorum, paraşütle ceketi yastık diye kullanıyorum, hiç rüya görmüyorum.

Sabah olduğunda manyetolar kurumuş, iş başı yapmaya hazır. İş de yedi yüz millik bir çölü aşmak. Ülkemizin amma da çok kumu var. Kayası da. Güneşte kahverengine dönüşen yaban otları da. Sonra ufka doğru devrik çamlar gibi uzanan demiryolu da var.

Arizona sınırını geçerken sol manyeto yine yakınmaya başlıyor. Beş yüz mil boyunca sırf sağ manyeto. Phoenix'in talim alanlarından, Yuma'daki toz fırtınasının içine. Artık sol manyeto



beni korkutamıyor bile. Demek bir manyeto bozulursa, öteki uçağı götürebiliyor. Uçaklarda eskiden tek kontaklı motorlar vardı. Sağ manyeto da bozulursa, o zaman 80 numaralı ABD otoyolunun üstüne iniş yaparım. İlk yardım çantama koşarım. Palm Springs - California'ya vardığımızda sol manyeto yine çalışıyordu. Belki de ısındığı zaman stop ediyor. Bir süre soğutunca iyi çalışıyor.

Hemen hemen geldik evimize, diye düşündüm. Hemen hemen geldik. Parks'a da öyle söyledim. "Artık çok kalmadı," dedim.

Ama dağların batısında fırtınalar kol geziyordu. Yağmurlar, deli rüzgârlar geçitlerin hepsini esir almıştı. Keşke âletleriyle, telsiziyle, Fairchild yanımda olsaydı! Parks'la ikimiz Julian'daki geçidi denedik, sarsıldık, ıslandık, küstahlığımızın cezası olarak yeniden çöle doğru itildik. San Diego'daki geçidi denedik, ömrümde ilk defa olarak göstergem saatte yetmiş beş mili gösterirken geri geri uçmakta olduğumu farkettim. Garip bir duygu. İnsan emin olabilmek için hemen tekrar hız göstergesine bakmak zorunluluğunu hissediyor. Ama emin olmak bir yana, Parks bu rüzgâra karşı batıya uçmayı beceremiyordu. Tekrar kuzeye yöneldik. Banning'deki geçitte uzun süren kişisel bir savaş. Bu seferki San Jacinto dağıyla. Seni koca zorba! diye düşündüm ateş saçan gözlerimle o dağa bakarak. Doruğu fırtına bulutlarıyla,

karlarla taçlanmıştı. Yağmuru bir kere daha denedik, bu sefer manyetolar,. herhalde dağa çok kızmış oldukları için olacak, hiç aldırmadılar.

Büyük bir savaş verdik ve sonunda Banning'deki ıslak beton piste inmeye hazırlandık.

Bir saat sonra, dinlenmiş ve yeniden savaşmaya hazır durumda, batıdaki bulutların bir yerde biraz aralandığını görür gibi oldum. Tepelerle bulutlar arasında bir açıklık vardı. Havalandık, yine yağmuru yedik. Çelik gibi can yakan yağmuru. İnsanın gözlük camlarını tertemiz yıkayan yağmuru. Bir yandan da tepelerdeki rüzgârın getirdiği türbülans. Sonunda motor arasıra durur oldu, negatif G karbüratörden yakıt çekmeye devam etti.

Ve birdenbire her şey bitti. Son tepelerdi o aşağıda gördüğüm tepeler. Bulutun aralığından geçtiğimiz anda, güneş ışığını tutam tutam üzerimize dökülür bulduk. Birdenbire, sanki Vadedilmiş Topraklar'ın üzerinde uçuyormuşcasına, sanki Parks'ın yeterince savaşmış olduğuna, kendini kanıtlamış olduğuna karar verilmiş gibi, bitivermişti her şey. Daha başka savaş gerekmeyecekti. Pilotların asla unutamadığı o dakikalardan biri. O gri, can yakan, ıslık çalan yağmurdan sonra ... birdenbire güneş. Parçalayıcı türbülanstan sonra, ayna gibi dümdüz bir hava. Tepemize dikilen dağdan ve öfkeli bulutlardan sonra, küçük bir havaalanı. Son bir iniş ... ve evimiz.

Gökyüzündeki o Büyük Brifingi kaçırdınız mı, eski bir uçakla bir okyanustan bir okyanusa nasıl uçulacağını kendi kendinize öğrenmek zorunda kalırsınız. Gerekeni bir başkasından duymamışsanız, o zaman size onu bir uçak öğretecektir.

Ders nedir peki? İnsanlar açık kabinli biplan'larla binlerce mil uçabilir, ülkeleriyle ilgili yepyeni şeyler öğrenebilirler. Eski pilotların nasıl yaşadığını, havacılığın bugünkü hayatını kimlere borçlu olduğunu öğrenebilirler. Kendilerini de tanımaya başlarlar. İşte bu belki de hiçbir Brifingin size asla öğretemeyeceği bir şey olabilir.

Gök yine de vardır

Adamı bile bile öldürmem değil, onun hakkında bir hikâye yazmam bekleniyordu. Ama her nedense onu buna inandıramıyordum bir türlü. Kendini herkese bu kadar yabancı bulan, bu kadar korku dolu bir insanla çok seyrek karşılaşmışımdır. Ona söz söylerken de çaresizlik içindeydim. Sanki eski Urdu dili konuşuyordum. Kelimelerin bazen hiç anlam taşımadığını ve hiçbir etki yapmadığını farketmek çok tatsız bir durumdu. Hikâyenin esas kahramanı olacak adam bana açık açık söyledi ... sizin bir kukla, bir âlet olduğunuzu biliyorum, dedi. Solmuş pilot ceketi giyen bir yığın kuşkulu karakterin temsilcisi olduğumu söyledi.

Birkaç yıl önce olsa, onunla iletişim kurabilmek için şiddeti bile denerdim. Ama bu sefer odadan çıkmayı seçtim. Duru gece havasına çıktım, ayın zayıf ışığı altında, deniz kıyısında buldum kendimi. Çünkü hikâye aslında bir adamla o adamın sayfiyedeki cennetine ilişkin olacaktı.

Dalgakıranlar karanlık plajda kükrüyor, mavi yeşi fosforlu ışıklar oluşuyor, havaî fişek izlenimi yaratıyordu. Tuzlu okyanusun hacmi sahile saldırıp tıslayarak geri çekilişini dinledim. Bel-

ki yarım saat kadar yürüdüm, o adamı ve duyduğu korkuyu anlamaya çalıştım. Sonunda bu işi olmayacak bir iş sayıp vazgeçtim. İşte tam o sırada, oradan uzaklaşırken başımı kaldırıp yukarı bakmışım.

Orada, kibar sayfiye alanının ve denizin, ilerdeki barda oturan müşterilerin, benim ve tüm sorunlarımın üzerinde ... gökyüzü vardı.

Kumların üzerinde yürürken birden yavaşladım, sonra da durup başımı kaldırdım, yukarlara iyice baktım. Kuzey ufkundan güney ufkuna kadar, gerideki tepelerden batıdaki denizin ta ilerlerine kadar, milyarlarca millik gökyüzü yaşıyordu yukarda. Çok sakin, çok sessizdi.

Yüksekdeki birkaç sirüs, aydede diliminin hemen altından, hafif bir rüzgârla kaymaktaydı. Ayrıca o gece, daha önce hiç farketmediğim bir şeyi daha farkettim.

Gökyüzü her zaman hareket eder, ama hiçbir zaman gitmez.

Ne olursa olsun, gökyüzü her zaman bizimle birliktedir.

Ve gökyüzü hiç rahatsız olmaz. Benim sorunlarım, onun gözünde hiç yoktur. Önce de olmamıştır, sonra da olmayacaktır.

Gökyüzü yanlış anlamaz.

Gökyüzü yargılamaz.

Gökyüzü yalnızca ... vardır.

Vardır ve biz bu gerçeği görmek istediğimizde, kendimizi bin mil toprağa gömmek de istesek, daha derine tıkılmak da istesek, düşünmeden sürdürdüğümüz rutinlerin sızdırmaz çatısı altına girmek de istesek, hep var olacaktır.

Ondan bir yıl kadar sonra, bir nedenle New York'a gittim. Her işim tera gidiyordu, tüm varlığım yirmi altı sente inmişti, karnım açtı ve gün batımında en son bulunmak isteyeceğim yer de Manhattan'ın o hapishane sokakları, demir parmaklıklı pencereleriyle dört kilitli kapılarının arasıydıö. Ama bir ara yine başımı kaldırıp yukarı baktım. Oysa Manhattan'da kimse yapmaz bunu. Tabii tıpkı o deniz kenarında olduğu gibi bir kere daha, Madi-

son, Park ve Lexington Caddeleri arasındaki derin vadinin tepesinde yine gökyüzü vardı. Oradaydı. Hiç telâşı yoktu. Hiç değişmiyordu. Sıcak ve konuksever. İnsanın yuvası gibi.

Ne denir buna, diye düşündüm. Ne diyebiliriz ki! Bir uçak pilotunun hayatı ne kadar karmakarışık, ne kadar çarpık çurpuk, can sıkıcı olaylarla dolarsa dolsun, her zaman bir yuvası var onun. Onu bekleyen bir yuva. Havada olmanın zevki her zaman geri dönüyor ona. Oradan aşağıya bakıyor, bulutları görüyor, içinden her zaman, "Yuvama döndüm," coşkusu yükseliyor.

"Bir tutam sisle bir tutam boş hava," der durur yeryüzü halkı. "Sen kafanı bulutlardan kurtar bir kere, ayakların yere bassın," der. Ama o plaj günüyle o Manhattan günü gibi birbirinden çok ayrı zamanlarda bile ben kapkara bir umutsuzluktan özgürlüğe ulaşmayı o sayede başarıyorum yine. Sıkıntıdan, öfkeden, korkudan kurtulup bir düşünceye varıyorum. "Hey! Vız gelir bana! Mutluyum ben!"

Yalnızca gökyüzüne bakmak yetiyor buna.

Belki bu tür şeyin olabilmesi, pilotların her şeye rağmen pek de uzaklara yolculuklar yapan kimseler olmayışlarından. Belki pilotlar yalnızca yuvalarında mutlu olabilen insanlar. Ve belki de ancak gökyüzüne dokundukları zaman kendilerini yuvalarında hissedebilen insanlar.

Çelik, alüminyum, civata ve somun

Uçak bir makinedir. Onun canlı olması mümkün değildir. Arzu etmesi, ümid etmesi, nefret etmesi veya sevmesi de mümkün değildir.

Adına "uçak" denen makine iki bölümden oluşmuştur. Bunlardan biri "motor", diğeri de "gövde"dir. Bunların her ikisi de normal makine malzemesinden yapılır. Bu işte hiçbir sır, hiçbir büyü yoktur, uçağı uçurabilmek için belli dualar söylemek de gerekmez. Hiçbir nedenle değişmeyecek bir takım bilinen kanunlar nedeniyle uçar o.

"Motor" kısaca, üzerine delikler açılmış, yaylar, valflar ve çarklar takılmış metal bir bloktur. Bir gövdenin ön tarafına takıldığı zaman hiçbir şekilde canlanamaz. Motordaki o titreşimler, silindirlerinin içindeki yakıtın hızla yanmasından, hareketli parçalarının kıpırdamasından, dönen pervanenin yarattığı kuvvetlerden kaynaklanmaktadır.

"Gövde" ise çelik tüpten ve alüminyum levhadan yapılmış bir tür kafestir. Teneke, kumaş ve teldir. Civata ve somunlardır. Gövde uçak tasarımcısının hesaplarına göre yapılır. Bu adam çok akıllı ve pratik biridir. Hayatını bu tür şeylerle kazanır ve öy-

le doğa dışı güçlerle falan uğraşmaz.

Uçağın şemasız yapılmış hiçbir yanı yoktur. Tornavidayla açıldığında basit levhalar, dökümler haline dönüşmeyen hiçbir parçası yoktur. Uçak, icad edilmiş bir şeydir. Kendi kendine oluşmuş değildir. Dünyaya gelmiş değildir. Uçak bir makinedir. Tıpkı otomobil gibi, elektrikli testere gibi, büyük matkaplar gibi.

Buna itiraz edecek, sesini çıkaracak var mı? Belki en yeni öğrenci pilotlardan biri kalkıp, uçak bir hava yaratığıdır diyebilir. Bu nedenle de matkapta olmayan özel güçlerin etkisiyle hareket eder diyebilir.

Yanlış. Uçak bir yaratık değildir. Makinedir. Kördür, dilsizdir, soğuktur, ölüdür. Üzerindeki her kuvvet, bilinen bir kuvvettir. Milyonlarca saatlik araştırmalar ve uçuş testleri bize uçaklar hakkında bilinebilecek ne varsa öğretmiştir. Kaldırma gücünü de, İtme gücünü de. Saldırı açılarını, basınç merkezlerini de, sürtünme gücünü de, hava hızının karesini de.

Ama bütün bunlara rağmen, uçağın bir tür hayvan olduğuna, canlı olduğuna hâlâ inanmak isteyen bir takım pilotlar vardır. Buna asla inanmamaya çalışın. Hiçbir şekilde mümkün değildir böyle bir şey.

Örneğin herhangi bir uçağın havalanma performansı, kanat yüklemesine, kuvvet yüklemesine, hava katsayılarına, yoğunluk yüksekliğine, rüzgâra, yerin eğimine ve pistin yüzeyine bağlıdır. Mezuralarla ve test makineleriyle ölçülebilen bütün bu etkenler tablolara işlenir, bilgisayarlardan geçirilir, bize kalkış mesafesinin salt minimumunu verir.

Makinenin performansının, içindeki pilotun umutları ve hayalleri doğrultusunda, ya da onun uçağına ne kadar iyi davrandığı ölçüsünde değişebileceğini anlatan bir tek cümle, bir tek kelime, bir tek ima taşıyan uçuş kitabı bulamazsınız. Bunu bilmeniz hayatî önem taşımaktadır.

Size bir örnek vereyim. Bir pilot vereyim size. Adı da ... durun bakayım, ne olsun ... Everett Donelly. Diyelim ki bu adam

uçmasını 7AC Aeronca Champion N2758E'de öğrenmiş.

Sonradan, diyelim ki bu Everett Donnelly, United Airlines Havayollarında birinci subaylığa yükselmiş, ardından kaptan pilot olmuş, zevk olsun diye o eski Aeronca Champ'i aramaya başlamış. Diyelim ki etrafa sorular sormuş, mektuplar yazmış, bir buçuk yıl boyunca ülkenin yarısını taramış, sonunda da N2758E'den geriye ne kaldıysa onu bulmuş. Uçak terkedilmiş bir havaalanında, çöken bir hangarın altında ezilmiş durumdaymış. Diyelim ki bizim pilot o uçağı yeniden yapıp onarmak için iki yıla yakın bir zaman harcamış, her civatasını, her somununu, her çivisini, her dikişini eliyle yapıp bitirmiş. Sonra da belki o Champ ile beş yıl uçmuş ve belki de onu satın almak isteyen insanların enikonu güzel tekliflerini reddetmiş. Belki onu kusursuz bakım düzeyinde tutmasının nedeni, o uçak sevdiği bir hayatın parçası olduğu için, dolayısiyle de uçağın kendisi sevilen bir şey haline geldiği için olabilir.

Şimdi diyelim ki günün birinde bu pilot, yağ borusu delindiği için dağın tepesindeki bir çayıra iniş yapmış, boruyu onarmış, hep yanında taşıdığı teneke kutulardan oraya yağ koymuş, yeniden kalkışa hazırlanmış.

Şimdi bu kısmı dikkatle okuyun. Diyelim ki Everett Donnelly bu sefer kalkışını yapamıyor ve 8 Aralık 1966 günü kopan tipide orada gömülüp kalıyor. Diyelim ki o dağlık çayıra çıkacak bir yol yok, yakınlarda bir uygarlık da yok. Ve diyelim ki alanın çevresinde yirmi metre yüksekliğinde ağaçlar dizili ve hava da rüzgârsız.

Size bu durumu tarif ettikten sonra bu rakamları bir bilgisayara yüklüyorum. O bilgisayarda söz konusu Champ uçağın özel performans spesifikasyonları da yüklü. Ayrıca o alanın toprak yapısıyla ve atmosferiyle ilgili bilgiler de yüklü. Bilgisayar bir süre çıtır çıtır hesaplar yaptıktan sonra verdiği cevapta, yirmi metrelik yüksekliği aşabilmek için uçağın 1594 fitlik bir kalkış pistine ihtiyacı olacağını söylüyor. Pilot tekniği mükemmel olduğu takdirde.

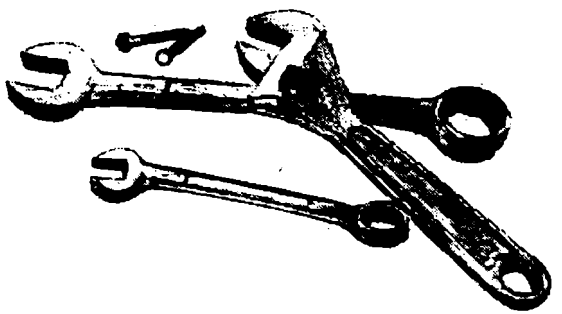
Everett Donnelly tabii bu rakamları bilgisayar kadar iyi bilmiyor ama yine de bu kalkışın pek kolay bir şey olmayacağını biliyor. Uçağın durduğu yerden pistin ucuna kadar olan uzaklığı adımlayarak 1180 fit buluyor. Uçağının kuyruğunu alanı dibindeki iki ağacın arasına sokarsa, uzaklık 1187 fite yükseliyor. Bunun hiç anlamı yok. Ne olursa olsun, bu pist gerekenden 407 fit kısa.

Şimdi de size Aeronca Champion N2758E'nin havalanışında hiç değişmez ana verilerden bazılarını veriyorum.

Diyelim ki Everett Donnelly yaklaşan tipiyi düşünüyor, o çayırdan derhal kalkmazsa üşüyerek ölmenin, uçağının mahvolmasının ne demek olduğunu düşünüyor.

Champ'i ilk gördüğü günü hatırlıyor. Güneş rengi sarıyla solmuş toprak kırmızısı. Üzerine çamur sıçramış. Savaşın bitiminden bu yana Pennsylvania'nın küçük bir havaalanından hep öğrencileri uçurur, küçük müşterilere hizmet verirmiş. Çalışarak geçirdiği hafta sonlarını, bu makineyi uçurmayı öğrenmek için bütün bir yaz para verdiği kursları hatırlıyor.

On beş bin saatlik uçuş süresini hatırlıyor ... sonunda Champ'i nasıl yıkık hangarın altından bulduğunu düşünüyor.



Onu yeniden onarmak için harcadığı yılları, Jeanne Donnelly'yi onunla ilk uçuruşunu, sonra Jeanne'in, N2758E'den başka uçakla asla uçmam deyişini düşünüyor.

Oğlunun uçağa ilk binişi geliyor aklına. Ona nasıl uçuş öğrettiği ... daha bir hafta önce çocuğun nasıl ilk defa bu uçakla solo uçtuğu. On altıncı yaş gününün sabahında.

Ve pervaneyi çevirip pilot kabinine giriyor, levyeyi dibine kadar itiyor, Champ çayırın öbür ucundaki ağaçlara doğru koşmaya başlıyor, çünkü artık eve dönme zamanının geldiğini biliyor.

Uçaklar hakkındaki araştırmalarımın tam ve komple olduğuna lütfen inanın. Hiçbir kusuru yok size verdiğim bilgilerin. Bu araştırmalar aeronotik mühendislerin ve uçak tasarımcılarıyla teknisyenlerin öğrendiği her şeyi kapsıyor. Hem de insanoğlu uçmayı öğrendiğinden bu yana. Bu insanların geliştirdikleri bilgileri uygulamalarla sınamaması da düşünülemez.

Bilgilerin de, verilerin de herbiri, Everett Donnelly'nin gereğinden 407 fit kısa bir pistten havalanma umuduna tümüyle karşıdır. Kendine bir kovuk kazıp tipiyi orada atlatmaya çalışması daha iyi olur ... uçağı da rüzgârda bezleri parça parça olsun diye açıkta bırakması. Sonradan pilot yürüyerek dağdan iner. Bu imkânsız engeli aşmaya kalkışmaktansa her şey daha iyi zaten.

Uçak, daha önce de söylediğim gibi, bir makinedir. Bu benim fikrim değil, ben istedim diye olan bir şey de değil. Hattâ bunu yazan bile ben değilim. Bunu yazan, insanoğluna uçuşun hızını ve teknolojisini vermiş olan onbinlerce parlak zekâ. Benim tek yaptığım yalnızca sormak, araştırmak, içlerinden herhangi biri uçağın makineden daha başka bir şey olduğuna inanıyor mu diye anlamaya çalışmak. Bin kitabın yarım milyon sayfasında, onca çizim ve formülün arasında, Everett Donnelly'nin havalanış girişimi konusunda umut verici tek bir kelime, hattâ tek bir iyimser ima dahi yok. Koşullar uygunsa, pilot uçağını çok seviyorsa ve ona iyi bakıyorsa, o zaman uçak da bir kerelik canlanabilir, o sevgiye sevgiyle karşılık verebilir ve bunu uçuşuyla gösterebilir diyen bir tek ses bile yok. Böyle bir şey olabileceğine dair tek bir

kelimeye bile rastlamak mümkün değil.

Bilgisayar cevabını çıtır çıtır hesaplıyor ve verdiği cevap da kesin. Verilen sayı, salt minimum havalanış mesafesi : 1594 fit.

Yanlış yok, bana güvenin. Champ'in o ağaçların üzerinden aşmak gibi bir şansı hiç yok. Böyle bir şeyi başarması imkânsız. Dakik hesaplara göre ağaçlara yerden dokuz metre yüksekte çarpması gerekir, çarparken uçuş hızının da saatte elli bir mil olması gerekir. Sağ kanadın ana gövdeden yetmiş iki inç uzaktaki ana kanat kirişine gelen bir darbenin, hem ana hem de arka kirişi çökerteceği ortada. Uçağın geri kalan ağırlığı, yeni bir ağırlık merkeziyle yüzyüze kalınca uçağı sağa devirir ve yere düşürür. Yere çarpmak motor yatağı üzerinde tasarım yük faktörlerinin öngördüğünden fazla bir yük yaratır. Motor geri tepip yakıt tankına girer. Egzostan son hızla fırlayan benzin etrafa yayılır, kırılan silindirlerin kıvılcımlarından alev almaya hazır bir ortam yaratır. Uçağın ana yapısını alevler dört dakika otuz yedi saniyede yutar, bu süre de, içindeki insanın çarpmanın sersemliğinden kurtulup orayı terketmesine ya yeter, ya da yetmez. Sürenin yeterli olup olmamasıyla ilgili bu son nokta kesin değildir, çünkü aerodinamik ve stres analizi konularının dışına düşmektedir.

Size verdiğim bu raporun bir tek amacı var, o da şunu hatırlamanız : Uçurmakta olduğunuz uçak bir makinedir.Siz onu sevseniz, ona iyi davransanız da, bir makinedir. Uçak bir makinedir.

Benim bu sabah Everett Donnelly'yi, Champ'ine benzin almak için gelirken görmüş olmama imkân yok.

Ben ona, "Everett, sen ölüsün !" demiş olamam.

O yüzüme gülüp, "Deli misin ? Ben de senden daha ölü değilim. Anlat bakalım, nasıl ölmüşüm ben?" demiş olamaz.

"Barton Ovasının elli iki mil kuzeyindeki dağlara gittin, indiğin alanın boyu 1187 fitti, yoğunluk yüksekliği 4530 fitti, senin kanat yükün de fut kare başına 6.45 libreydi."

"Ha, o mu ... Tabii, oraya iniş yapmıştım. Yağ borusu delinmişti. Ama ucunu kesip hortum kelepçesi taktım, biraz yağ ilâve



ettim, fırtına patlamadan da evime döndüm. Orada kalacak değildim herhalde, değil mi?"

"Ama kalkış mesafesi..."

"İnansan iyi edersin! Döndüğümde iniş takımlarımın her yanında çam yaprakları vardı. Ama bizim Champ'a iyi davranırsam arasıra böyle tatlı şeyler yapar."

Böyle şeylerin olmuş olmasına imkân yok. Ne geçmişte, ne de gelecekte olamaz. Herhangi bir pilotun başına böyle bir şeyingeldiğini duyarsanız, bilin ki olamaz. Çünkü imkânsızdır.

Uçak denilen şey ... yaşayamaz.

Uçak "sevgi"nin ne demek olduğunu asla bilemez.

Uçak soğuk metaldir.

Uçak bir makinedir.



Çok eski zamanlardan bir kız

"Ben de seninle gelmek istiyorum."

"Ama çok soğuk olacak."

"Yine de gelmek istiyorum."

"Ve rüzgârlı, yağlı, çok da gürültülü olacak. Düşünmekte bile zorluk çekeceksin."

"Biliyorum. Keşke gelmeseydım diyeceğim. Ama yine de seninle gelmek istiyorum."

"Bütün gece kanadın altında yatmak var. Fırtınalar, yağmurlar, çamurlar var. Yemekleri hep köylerdeki küçük kafelerde yemek zorunda kalacaksın."

"Biliyorum.

"Yakınmana da izin yok. Bir tek şikâyet bile istemem."

"Söz veriyorum."

Ve böylece, sayısını bilemeyeceğim günler boyunca kendi içinden sessizce nice tartışmalar yaptıktan sonra, karım 1929 modeli biplan'ımda, içinde rüzgârın uğuldadığı o açık pilot kabininde, benimle birlikte batı Amerika'nın sivri dorukları üzerinde üç bin beş yüz mil uçmak niyetinde olduğunu açıkladı. Doruk-

lardan sonra büyük ovalar, daha sonra Iowa'nın alçak tepeleri, sonra da Kayalık dağları ve Sierra Nevada yoluyla tekrar California.

Bu uçuşu yapmamın bir nedeni vardı. Bin tane kadar zangırdayan, hızı düşük, eski ve antika uçaklar yılda bir kere, Iowa'nın çimenden halıları üzerinde biraraya gelirdi. Orası pilotların aralarında, tutkal ve branda zevklerinden, yağ sıvaşmış hüzünlerden söz ettikleri yerdi. Herbiri uçakları kendisi kadar seven, onlara kendisi kadar deli olan arkadaşların arasında bulunmaktan sevinç duyardı. Bir aileydi bu insanlar. Ben de onlardan biriydim. Buluşma bu yıl da olacaktı. Oraya gitme gereğimin tüm nedeni de buydu.

Bette için durum daha zordu. İki haftalık çocuk bakımını ayarlarken, gitmek isteyiş nedeninin bu işin eğlenceli olacağına inandığından, bir de, sonradan yaptım diyebilmenin keyfinden olduğunu kabulleniyordu. Cesaret isterdi tabii.Başarıp başaramayacağını merak ediyordum. O uçuşun nasıl bir şey olacağı konusunda zerrece fikri olmadığından emindim.

Biplan'la bir tek uzun uçuş yapmıştım. Onu Kuzey Carolina'dan Los Angeles'e getirirken. O uçuş esnasında küçük çapta bir çarpma, bir motor arızası, üç gün süren buz gibi bir soğuk, iki gün boyunca çölün üzerinden uçarken de sıcaklığın fazla artması nedeniyle yağ ısısının limite yükselmesi gibi sorunlar olmuştu. Biplan'ı geri geri iten rüzgârlarla çarpışmıştım. Bir keresinde bulutların altından öyle alçak uçmuştum ki, tekerleklerim ağaçların üst dallarına değmişti. Yeterince sorunum olmuştu o uçuşta. Tek başıma olduğum halde.. Karımla birlikte gideceğim bu seferki yolculuk ise ondan bin mil daha uzundu.

Biplan'ı hangardan çıkarırken, "Bunu yapmak istediğinden emin misin?" diye sordum. Güneş şafağın ilk ışığını gökyüzüne yeni yolluyordu. Karım uyku tutumlarımızın altında dikkatle bir şeyler aramakta, ilk yardım çantamıza son bir iki şey daha eklemekteydi.

"Eminim," dedi dalgın bir sesle.

Onun bu serüvenle nasıl başa çıkacağı konusunda vahşi bir merak duyduğumu da kabullenmem gerek. Kamp hayatını, zor koşulları ikimiz de pek sevmezdik. Okumaktan, arasıra bir tiyatroya gitmekten hoşlanan insanlardık. Ben Hava Kuvvetleri pilotluğundan gelme olduğum için uçmaktan hoşlanırdık. Ben uçağımdan zevk alırdım ve ona büyük saygım vardı. Motorunun beş ayda yaptığı beşinci arızayı onarmayı daha dün bitirmiştim. Artık tüm sorunlarını çözmüş olduğumu umuyordum. Ama yine de, motora bir şey olursa planör iniş yapabileceğim alanların yakınından uçmayı planlamaktaydım. Iowa'ya varıp varamayacağımız konusunda bahse falan girebilecek durumda değildim. Şansımız aşağı yukarı elli elli sayılırdı.

Bunların hiçbiri karımın başını döndürmüyordu.

Eski motoru kulakları sağır eden bir gürültüyle mavi dumanlar püskürtür duruma getirmek için kranklarken âletleri kontrol ettim, ısınsın diye biraz bekledim. Yedi yıl önce ne tür bir kadınla evlendiğim yakında belli olacaktı. Üzerinde 1929'lara göre uçuş kılığı ve kocaman kalın bir kürk ceketle pilot ön kabininde güvenlik kemerini bağlamakta olan Bette için sınav başlıyordu.

Bir buçuk saat sonra, yirmi sekiz Fahrenheit ısıda yanımıza iki antika uçak daha katıldı, bize eşlik etmeye başladılar. Her ikisi de kapalı kabinli monoplan'dı. Kaliroferleri olduğunu biliyordum. Beş bin fitte saatte doksan mille giderken arkadaşlarımın uçaklarına biraz daha yaklaştım, el salladım. Onların orada bulunmasına seviniyordum. Motorumuz arıza çıkarırsa yalnız olmayacaktık.

Monoplan'ların birkaç metre uzağında uçarken uçaklardaki kadınların etek bluz giymiş olduğunu görebiliyordum. Ben fularımla deri ceketimin altında titrerken, bir yandan da sabahın o saatinde, Bette hemen pişman olmaya başladı mı, diye merak ediyordum.

İkimizin oturduğu pilot kabinleri birbirinden yalnızca bir metre uzaktı ama rüzgârın ve motorun kükremesi öyle müthişti ki, bağırmak bile sesi birbirimize ulaştıramazdı. Telsizimiz yoktu, iç

iletişim sistemimiz de yoktu. Birbirimizle konuşmamız gerektiğinde işaret dili kullanıyorduk, ya da birbirimize kargacık burgacık harfler karalanmış kâğıt parçaları uzatıyorduk.

Bir yandan titrerken bir yandan da, acaba karım bu yaptığının büyük bir hatâ olduğunu itiraf etmeye hazır mı, diye merak etmekteydim. Kurşun kaleme uzandığını gördüm. İşte, geliyor, diye düşündüm. Söylemek istediği şeyi hangi kelimelerle ifade edeceğini tahmin etmeye çalıştım. Acaba, "Vazgeçelim," mi diyecekti yalnızca? Yoksa, "Soğuğa dayanamıyorum," mu diyecekti? Soluklarımız ağzımızdan beyaz dumanlar halinde çıkıyor, sonra rüzgâr o dumanı bir anda dağıtıveriyordu. Yoksa yalnızca, "Üzgünüm!" mü diyecekti. Bütün bunlar onun ne kadar üşüdüğüne, rüzgârdan ne kadar etkilendiğine bağlıydı. Ön kabinin camında motordan gelen yağların birikmekte olduğunu gördüm. Bette'in gözlük camları da yağlanıyordu. Notu bana uzatmak için döndüğünde farkettim. Ufacık, ince eldivenli parmakları ceketin kocaman kürk kolundan dışarı uzanmıştı. Uçağın kontrol çubuğunu iki dizimin arasında tutarak katlanmış kâğıdı aldım. Evimizden uzaklığımız yalnızca yüz elli mildi. İki saatte geri götürebilirdim onu.

Bir tek kelime yazılıydı kâğıtta : "ZEVK!" Yanına da gülen bir surat resmi çizilmişti.

Benim okuyuşumu seyrediyordu. Başımı kaldırdığım zaman gülümsedi.

Böyle bir karısı olursa ne yapar insan? Ben de ona gülümsedim, eldivenimi deri miğferime dokundurdum, selam verdim.

Üç saat sonra, yakıt için kısa bir duraklamadan sonra, kendimizi Arizona çölünün ortasında bulduk. Vakit hemen hemen öğlene yaklaşıyordu. Rüzgâr beş bin fitte bile sıcaktı. Bett'in ceketi katlanmış, oturduğu yerin yanına konmuştu. Üste gelen kısmı pervaneden gelen rüzgârla kalkıp kalkıp iniyordu. Bir mil aşağıda, "çöl" kelimesinin ne anlama geldiği göz alabildiğince gözükmekteydi. Yığınlar halinde kel kayalar, kilometrelerce kum, salt ve katıksız bir boşluk.

Yanıbaşımızda uçan dostlar için bir kere daha sevindim. Eğer motor stop etmek için şu ânı seçerse, kumlara iniş yapmak kolay olur, uçak hasar bile görmezdi. Ama aşağısı cehennem gibi sıcaktı. İlk yardım çantamıza koyduğumuz su şişesini hatırlamak beni rahatlatıyordu.

Derken birdenbire gerçeğin suratımda şakladığını hissettim. Karımın o ön kabine binmesine ne hakla izin vermiştim ben? Motor durursa kendini evinden ve çocuklarından beş yüz mil uzakta, Amerika'nın en büyük çölünde, nokta kadar bir biplan'ın yanında durur bulacaktı. Çevresinde kumlar, yılanlar, tepesinde kavuran bir güneş, göz görebildiğince ne bir ot, ne de bir ağaç. Ben ne kadar kör, düşüncesiz, sorumsuz bir koca olmalıydım ki kendi karım olan bu kızı böyle bir şeye maruz bırakmayı göze alayım! Kendi kendimi azarlayıp dururken Bette yine bana baktı, eliyle dağ işareti yaptı. Parmaklarımın hepsini bitiştirmiş, yukarıya çevirmişti. Kaşlarını çattı, dağın bize çok fazla yakın olduğunu anlatmaya çalıştı, sonra parmağıyla aşağıyı gösterdi.

Hakkı vardı. Ama dağ çevremizdeki tüm öldürücü topraklardan ancak bir nebze daha yakındı bize.

Bu olay bana onu buraya getirmeye hakkım olduğunu anlatmaya yetti. Dağ işaretiyle, benim korumaya çalıştığım bu kadın, ülkeyi gerçekten olduğu haliyle keşfetmekte olduğunu göstermişti. Böyle görebildiği sürece, korkacağı yerde sevindiği, kaygılanacağı yerde minnet duyduğu sürece, demek onu buraya getirmeye hakkım vardı. Onun da yanımda olduğuna ilk o an sevindim.

Arizona altımızdan geriye doğru kayıyordu. Çöl yavaş yavaş, santim santim geride kalmaya başladı, yerini daha yüksek araziye, bodur çamlara ve çalılara bıraktı. Derken birdenbire altımızda sık çam ormanları belirdi. Ufacık dereler akıyordu. Issız çayırlar vardı. Çiftlik evleri çok seyrekti.

Biplan gökyüzünde sarsılmadan ilerliyordu ama ben yine de kaygılıydım. Motorun yağ basıncı pek umduğum gibi gitmiyordu. Altmış libreden ağır ağır kırk yediye düştü. Bu da sınırlar içinde

sayılırdı ama iyi bir şey değildi, çünkü uçak motorlarında yağ basıncının çok dengeli ve sabit olması gerekirdi.

Bette ön kabinde uyuyordu. Başını kürk ceketine dayamış, saçlarında rüzgâr oynaşmaktaydı. Uyuduğuna memnun oldum, kafamdan eski motorun iç çizimlerini geçirmeye başladım. Acaba sorun ne olabilirdi? Derken yerden iki bin fit yüksekte motor birdenbire durdu. Sessizlik doğallıktan öylesine uzaktı ki Bette uyandı, inmek üzere olduğumuz alanı görebilmek için aşağıya baktı.

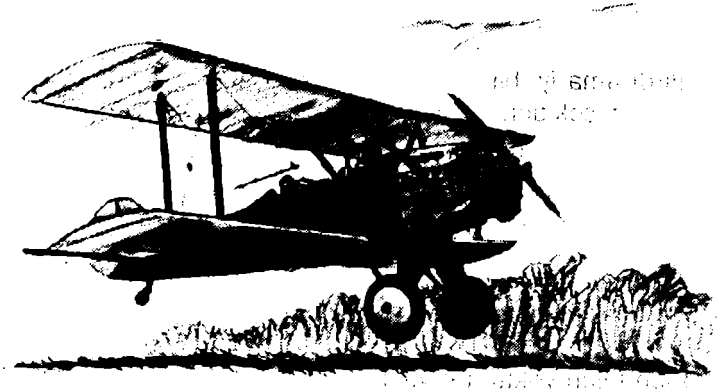
Alan falan yoktu. En yakın alandan elli mil uzaktaydık. Ben motorla uğraştıkça, yakıt seleksiyonlarını kurcaladıkça, kontağı açıp kapadıkça, öyle bir alana asla varamayacağımızı da anlamaya başlamıştım.

Biplan gökyüzünde hızla alçaldı, ben arkadaşlara kanatları salladım, biraz sorunumuz olduğunu anlatmaya çalıştım. Hemen bize doğru döndüler ... ama inişimizi seyretmekten başka ne gelirdi ellerinden?

Arkamızdaki ve önümüzdeki dağların üzeri ormanlarla kaplıydı. Biz dar bir vadiye doğru inmekteydik. Vadinin kenarında bir çiftlik, çevresi çitle çevrilmiş bir otlak. Görebildiğim kadarıyla tek düz yer orasıydı.

Bette yine bana baktı, kaşlarını kaldırdı. Korkmuş gibi gözükmüyordu. Başımı sallayıp ona her şeyin yolunda olduğunu anlatmaya çalıştım. Otlağa inecektik. Aslında korkmasına izin vermeye de hazırdım, çünkü onun yerinde ben olsam korkardım. Bett'in ilk zorunlu inişiydi bu. Oysa benim, altıncı. Benliğimin bir yanı onu eleştirici bakışlarla seyrediyor, motor arızasını nasıl karşıladığını anlamaya çalışıyordu. Gazetelerden bildiği kadarıyla böyle bir olayın sonucu mutlaka ölümcül bir düşme ve on santim boyunda harflerle atılmış manşetler getirirdi.

Yanyana iki alan vardı. Daha düzgün görüneninı seçtim, planör inişinden önce üzerinde son bir tur daha attım. Bette öteki çayırın yakın tarafını işaret etti, kaşlarını soru sorar gibi kaldırdı. Ben başımı iki yana salladım. Her ne soruyorsan, cevabım ha-



yır, Bette. Şimdi şu uçağı indirmeme izin ver, sonra konuşuruz.

Biplan hızla yükselti kaybederek aşağıya doğru kaydı, yere oldukça hızlı çarptı. Bir kere sıçradı, sonra tekrar indi, sert tabanlı çayırda sarsılarak, kükreyerek ilerlemeye koyuldu. Oraya yatmış bir inek falan olmasın diye dua ediyordum. Tepenin yamacında birkaç tane vardı. Bir süre öyle ilerledikten sonra, ineklerle ilgili düşüncelerim akademik bir nitelik kazandı, çünkü durmak üzereydik ... ve durduk. Ortalık son derece sessizdi. Karımın ilk zorunlu inişinden sonraki ilk sözünü bekliyordum. Ne diyeceğini tahmin etmeye çalıştım. "Elveda Iowa!"mı? "En yakın demiryolu nerede," mi? "Şimdi ne yapacağız," mı? Bekledim.

Bette gözlüklerini alnına kaldırıp gülümsedi.

"Havaalanını görmedin mi?"

"NE!"

"Havaalanı, hayatım. Şuradaki küçük bir alan. Görmedin mi onu? Rüzgâr tulumu falan her şeyi var." Pilot kabininden aşağıya atlayıp eliyle gösterdi. "Bak!"

Rüzgâr tulumu gerçekten de vardı. Benim orayı beğenmeyişimin nedeni, tek pistinin bizim indiğimiz çayırdan daha kısa gözükmesiydi.

Karımı izleyen, kontrol eden, değerlendiren yanım (o sıra

tüm benliğim o yanımdı zaten) birden dayanamayıp yüksek sesle gülmeye başladı. Karşımda hiç tanımadığım, daha önce hiç görmediğim bir kız vardı. Güzel bir kız. Saçları uçmuş, karışmış, gözlüklerine motor yağı oturmuş, bana şeytan şeytan gülümsüyordu. Bu genç kadını hiçbir zaman o günkü kadar etkili ve çekici bulmamıştım.

Sınavı ne kadar yüksek notla geçtiğini ona asla anlatamazdım. Bitmişti artık sınav. Bitmiş, ders kitabı da kaldırılıp atılmıştı.

Arkadaşlarımız başımızın hemen üzerinden geçerken bir an yer sarsılır gibi oldu. El sallayıp iyi olduğumuzu belirttik, uçağı işaret edip hasar görmediğini anlattık. Aşağıya bir mesaj attılar. İşaret ederseniz inip yardım ederiz, diyorlardı. Elimle gitmelerini işaret ettim. Durumumuz iyiydi. Phoenix'de oturan antik uçak sahibi dostlarım vardı. Motor konusunda onlar yardımcı olurlardı. Monoplan'lar bir kere daha üzerimizden alçak geçiş yaptılar, sonra doğudaki dağlara doğru gözden kayboldular.

O gece, motor onarıldıktan sonra, uçağımın ön kabininde yolculuk yapmış olan genç ve güzel kadını selamladım. Uyku tulumlarımızı karanlıkta serdik, başlarımızı birbirine yaklaştırarak yattık, galaksimizin dönüp duran ışıltılı merkezine doğru baktık, bunca güneşin kenarında yaşayan bir yaratık olmanın verdiği duyguları tartıştık.

Biplan'ım beni kendi yıllarına geri götürmüştü. 1929'a. Çevremizdeki bu tepeler 1929 tepeleriydi. Güneşler de öyle. Zaman yolcularının neler hissettiğini biliyordum. Kendi doğumundan önceki yıllara giderken, orada incecik, kara gözlü bir kadına âşık olurken neler hissettiklerini. Başında uçuş miğferi, gözünde pilot gözlükleri olan bir kadına. Bir daha asla kendi çağıma geri dönmeyeceğimin de farkındaydım. O gece o güzel yabancı kadınla birlikte, galaksimizin kenarında uyuduk.

Biplan bu sefer Arizona ve New Mexico üzerinden, yanında monoplan'lar olmadan uçuyordu. Upuzun, zor uçuşlar yapmaktaydı. Bir an duruyor, bir sandviç yiyor, benzinimizi alıyor, yağımızı dolduruyor, sonra tekrar rüzgâra dönüyorduk. Karımın ba-

na uzatıp durduğu notlar, zihninin de vücudu kadar keskin ve parlak olduğunu ortaya koymaktaydı. Yepyeni bir dünyaya, görmeye hevesli gözlerle bakan bir kızın ruhunu yansıtıyordu.

"Kırmızı balon güneş, çocuğun biri ipini elinden kaçırmış gibi ufuktan yükseliverdi."

"Otlağın yağmurlama fiskiyeleri sabahleyin beyaz tüyler gibi görünüyor."

Ben bu manzaraları on yıllık uçuşlarımda hep görüyordum, ama bir başkası görüp bana bir kâğıt üzerinde sunmadıkça gördüğümün farkında değildim.

"New Mexico'nun serbest stil çiftlikleri yerlerini Kansas'ın dama gibi çiftliklerine yeni bırakıyor. Teksas'ın tepesi kanat altından kendini belli etmeden kayıyor. Onu işaretleyecek bir petrol kulesi bile yok."

"Bir ufuktan bir ufka kadar hep mısır. Bunca mısırı dünya nasıl yiyip bitirebiliyor? Mısır gevreği, mısır ekmeği, mısır peksimeti, koçanda mısır, tanelenmiş mısır, ezme mısır, mısır unu mahallebisi, mısır püresi, mısırmısırmısır."

Uçarken arasıra bir takım lojistik sorular da geliyordu. "Neden gökyüzündeki tek buluta doğru gidiyoruz, bunun cevabını ver bakalım." Soruya omuzlarımı kaldırarak cevap verdim, o tekrar seyretmek ve düşünmek üzere döndü.

"Trenin hem başını, hem sorunu görebildiğin zaman onu geçebilmenin pek zevki kalmıyor."

Ufuk okyanusundan bir kent görkemli biçimde bize doğru yaklaşmaktaydı. "Hangi kent?" diye yazıp uzattı. Kentin adını dudak hareketlerimle söylemeye çalıştım.

"HOMINY mi?" diye yazdı.

Ben tekrar söylemeye çalıştım, ama rüzgâr aldı götürdü.Başımı iki yana sallayıp tekrarladım.

"HOMLICK mi?"

Ben habire tekrarlamaya koyuldum ama ses kayboldu gitti.

"ALMANDY mi?"

"ALMONDIC mi?"

'ALBANY mi?"

'ABANY mi?"

Ben aynı adı defalarca, giderek daha hızlı söyleyip duruyordum.

"ABILENE!"

Başımı evet anlamında salladım, Bette kabinin yanından aşağıya baktı. Ancak şimdi doğru dürüst inceleyebilecekti orayı.

Biplan üç gün boyunca doğuya doğru uçarken, beni kendi çağına götürüp bu zeki genç insanla tanıştırdığına memnun görünüyordu. Motor bir daha stop etmedi, teklemedi, Iowa'ya birkaç mil kala üzerine buz gibi yağmurlar boşaldığı zaman bile hiç kapris yapmadı.

"Bu fırtınaya Ottumwa'ya kadar eşlik mi edeceğiz?"

Yalnızca başımı sallayabildim, gözlüklerime püsküren yağı silebildim.

Buluşma yerinde ülkenin her yanından arkadaşlarla biraraya geldik. Karım yanımda sessiz ve mutluydu. Az şey söylüyor, ama dikkatle dinliyor, pırıl pırıl gözleri hiçbir şeyi kaçırmıyordu. Geceyarısı saçlarını rüzgârın uçurmasından memnun gibiydi.

Beş gün sonra yin eve dönüş yoluna koyulduk. Ben artık hiç tanıyamadığım karıma dönmekten biraz korkar gibiydim. Ülkeyi metresimle dolaşıyor olmayı öyle çok yeğlerdim ki!

Iowa'dan kalktıktan birkaç saat sonra, Nebraska ovaları üzerinde bana uzattığı ilk notta şöyle diyordu. "Uçak buluşması birey kişiler demek. Nerelere gittikleri, neler yaptıkları, neler öğrendikleri, gelecek için planları."

Sonra uzun süre sessiz kaldı, batıya birlikte dönmekte olduğumuz iki başka biplan'a doğru baktı. Üçümüz her akşam alev alev bir guruba doğru birlikte uçuyorduk.

Sonunda zaten tahmin ettiğim gibi ovalar da, dağlar da, çöl

de bir kere daha geride kaldı. Onları tehditlerini sessizce gökyüzüne sunmak üzere yalnız bıraktık. Bette'in son notu da şöyle diyordu : "Bence her vatandaş on sekiz yaşına geldiğinde uçakla tüm ülke üzerinde bir dolaştırılsa, Amerika çok daha mutlu bir ülke olurdu."

Öteki biplan'lar kanatlarını sallayarak veda ettiler, tek kanatlarını eğerek bizden uzağa doğru döndüler, kendi havaalanlarına yöneldiler. Evimize gelmiştik.

Biplan yine hangarına girdi, biz arabaya binip sessizce evimize yollandık. Hüzün vardı içimde. Bir kitabı kapayıp çok sevdiğim roman kahramanına veda ediyormuşum gibi bir hüzün. İster gerçek olsun ister hayal, onunla biraz daha uzun zaman geçirmeyi isterdim.

Ben arabayı kullanırken yanımda oturuyordu ama birkaç dakika sonra hepsi sona erecekti. Geceyarısı saçlarını düzgün biçimde tarayacak, artık onları uçuracak rüzgâr da, pervane etkisi de kalmayacaktı. Bette bir kere daha çocuklarının isteklerinin odak noktası haline gelecekti. Korunmalı dünyaya yeniden gömülecek, o dünyada hiçbir şey onun o pırıl pırıl gözleriyle bakıp görmesini beklemeyecek, orada asla aşağıya bakıp çöl dağlarını, yukarıya bakıp görkemli fırtınaları görmeyecekti. Çifte gökkuşağını, hattâ tam daire gökkuşağını asla görmemiş bir rutin.

Ama kitap tam anlamıyla kapanmadı. 1929'da keşfettiğim ve kendim doğmadan önce sevdiğim genç kadın, arasıra parıldayarak, hiç beklenmedik zamanda ışıklar saçarak bana şeytan şeytan bakıyor, sanki gözlerinin çevresinde motor yağı varmış gibi görünüyordu. Ama daha ben ağzımı açamadan yok oluyordu o yine. Elini tutup "gitme" diyemeden.



Kennedy Havaalanında Başıboş

Kennedy Uluslararası Havaalanını ilk gördüğümde buranın kocaman bir beton, kum, cam ve boya adası olduğu, rampalarının çelik boyunlarını yukarı kaldırıp taşıtları dişleriyle yakaladığı ve onları daha başka yapılara doğru kaldırıp yerleştirdiği, yanık gaz gibi bir gökyüzünün altında alaşım bir damlar kümesi olduğu konusunda zerre kadar kuşkum yoktu. Bundan kuşku duymak bir an bile aklıma gelmemişti. Şafaktan önce burası steril, karanlık bir çöldü, bir sonraki yüzyılın yoğun trafik saatini yansıtan bir pandomim vizyondu. Hele jetler kırkarlık, altmışarlık sıralar halinde dizilip kalkış beklerken, gelen uçaklar tarifeden beş saat geç inerken, ufacık çocuklar bagajların üzerine oturup ağlarken, hattâ bazen büyükler bile ağlarken.

Ama seyrettikçe gerçeği daha iyi görebilmeye başladım: Kennedy öyle çimento ve demirden olma, sert ve sivri köşeli bir yer olmakla kalmıyor. Yalnızca zaman ve mekân üzerinde bir kontrolumuz olduğunu simgeleyen gururlu bir taş yığını da değil. Burada, bu sınırlar arasında biraraya gelip buna inanmaya karar vermiş bulunuyoruz biz.

Evrenin bir yerlerinde, küçülen dünyaların o soyut mucizesi

gizli. İngiltere'ye beş saat, öğle yemeği New York'da, akşam yemeği Los Angeles'de. Ama burada bu kavram öyle soyut falan değil. Müphem bir tartışma konusu da değil. Burası bunların gerçekten olduğu yer. Kolumuzdaki saat onu gösterirken BOAC'nin 157 uçuş numaralı uçağına biniyoruz, saat üçe geldiğinde, ya dev bir kazada ölmüş olmayı, ya da Londra'da bir taksi çağırıyor olmayı bekliyoruz.

Kennedy'deki her şey, bu fikri gerçek yapmak üzere kurulmus. Beton o yüzden var ... çelik de, cam da, uçaklar da, motorların sesleri de öyle. Topraklar bile kamyonlarla getirilip Jamaica bataklıkları üzerine bu amaçla dökülmüş. Burada mekân-zamanı şerit şerit parçalamakla ilgili nutuklar yok ... yapıyoruz onu burada. Havada bir kanadın dönmesiyle, yerlerin dev motor sesleriyle sarsılmasıyla, kocaman metal ağızların açılıp dakikada tonlarca havayı yutmasıyla, onu soğukken alıp alev halkalarıyla ısıtarak acıdan kararmış durumda yeniden püskürtmesiyle, kabon kuyruk borularından yüz kat hızla savurmasıyla, boş havayı sıcağa, hıza, uçuşa çevirmesiyle yapıyoruz.

Kennedy havaalanı usta bir sihirbazın çok güzel bir numarası. Neye inanıyor olursak olalım, beş saate kalmadan Londra gözlerimizin önünde belirecek, öğle yemeğimiz bitince de Los Angeles'de akşam yemeği yiyeceğiz.

Kalabalık. Ben kalabalıktan hoşlanmam. Ama o halde neden böyle bir saatte dünyanın en kalabalık havaalanlarından birinde durup binlerce insanın çevremden akıp geçmesini seyrediyorum ve bununla kendimi mutlu ve sıcak hissediyorum?

Belki de bu kalabalığın farklı bir kalabalık olmasından.

Dünyanın başka yerlerindeki insan nehirleri, sabah akşam kaldırımlarda akarken, metrolara sıkışır, tren istasyonlarını, otobüs terminallerini doldururken, tam nerede olduklarını ve nereye gitmekte olduklarını bilen bir kalabalıktır. Buradan daha önce de geçmişlerdir, yine geçeceklerinin de farkındadırlar. Bu kadar çok şey bilince, maskelerinde fazla bir insanlık gözükmez ... o

insanlık içlerinde yatmakta, sorunlarla boğuşmakta, geçmişin ve geleceğin güzel anlarını düşünmektedir. O kalabalıklar aslında insan sayılmaz, insanları taşıyan vasıtalar sayılır. Otobüs gibi. Ama tüm perdeleri kapalı bir otobüs gibi. Böyle perdeli arabaların geçişini seyretmekte de o kadar büyük ve zevk yoktur.

Oysa Kennedy Havaalanındaki kalabalık her sabah ve her akşam buradan geçen bir kalabalık değildir. Hiç kimse nerede olduğundan tam emin olmadığı gibi, nerede bulunması gerektiğinden de pek o kadar emin değildir. Böyle olması, havaya genel bir acil durum sisi katmaktadır. Artık bir yabancıyla konuşmak normaldir, ona yol sormak, ondan yardım istemek normal, bizden daha şaşkın durumda gördüğümüz birine el uzatmaktan doğal bir şey olamaz. Maskeler yerine o kadar sağlam oturmamıştır, perdeler o kadar sıkı kapatılmamıştır, içerdeki insanları görebilirsiniz.

İkinci kat balkonunda durup aşağıya bakarken, bu insanların dünyanın her yanından gelmiş kimseler olduğu, kendi ülkelerini bunların yönettiği, tarihi bunların biçimlendirdiği geldi aklıma. Bu insanlardaki zekâyı, mizahı, birbirine saygıyı gözlemlemek şaşırtıcı bir şeydi. Bunlar hükümetleri kontrol eden, hatâlara itiraz eden, onları düzelten kimselerdi. Kendi diyarlarında nihaî jürinin üyeleriydi. Her mahkemeden, her askerî kuruluştan daha fazla güce sahiptiler. Bileşik kalplerine ulaşabilen herhangi bir haksızlığı devirme gücü vardı ellerinde. İyi bir şey yapmak isteyenler hep bunların ideallerine başvururlardı. Gazeteler bunlar için basılır, her şey bunlar için yaratılır, filmler çevrilir, kitaplar yazılırdı.

Kennedy kalabalığının içinde suçlular da vardı herhalde. Bir takım küçük adamlar, açgözlüler, zalimler de vardı. Ama bunlar çok azınlıkta kalmak zorundaydılar. Yoksa kalabalığı izlerken niçin içim böyle bir sıcaklıkla dolsundu ki?

Örneğin Uluslararası Gelen Yolcu binasında koyu renk saçlı, şarap rengi yolculuk kılığı giymiş bir kız ağır adımlarla ilerliyor, içinden çabucak geçmek niyetinde olduğu kalabalığa doğru yürüyor. Cuma akşamı, saat sekizi on dört geçtiğini görüyorum.

Kız binanın kuzey duvarındaki otomatik açılan kapılara doğru gidiyor. Ya bu kente gelmiş, ya da bu kentten ayrılmakta. Yüzü aşırı ciddi sayılmaz ama yürürken adımına dikkat ediyor ... biraz. Sabırla, santim santim yol alıyor.

Kızın sağ tarafındaki kalabalık kocaman, çelik bir bagaj arabasına yol veriyor. Deri ve ekose bavullarla tepeye kadar yüklü, yürüyen bir ada. Kız arabanın kendi üstüne doğru geldiğini görmüyor. Şimdi arabaya yol verme sırası ona geldi, ama o hâlâ görmüyor, kapıya doğru ilerlemeyi sürdürüyor.

'LÜTFEN DİKKAT!" diye bağırıyor hamal. Kıza çarpmadan bir saniye önce fren yapmaya çalışıyor, arabayı biraz da çeviriyor. Demir tekerlekler kızın beş santim önünden geçiyor.

Koyu renk saçlı, şarap rengi giysili kız sonunda arabayı görüp bir anda duruyor, yüzünü buruşturuyor, ama ses çıkarmıyor.

Araba geçip giderken kız kendi kendine gülümsüyor, dikkat etmediği için özür dileyen bakışlarla hamala bakıyor.

Hamal konuşuyor. "Dikkatli olun, bayan!" diyor, sonra ikisi de kendi yollarına yöneliyorlar. Kız hâlâ gülümsüyor. Sonunda o bir kapıdan çıkıyor, hamal da öbür kapıdan. Ben orada durup bakıyorum ve her nedense içimde tüm insan nesline karşı bir şefkat ve sevgi hissediyorum.

Kennedy'de insanları seyretmek, yangını ya da denizi seyretmek gibi bir şey. Haftalarca öyle sessizlik içinde durup baktım ben onlara. Arasıra bir sandviç geveleyerek, bazen bir saniye içinde onbinlerce insana veda ederek ... oysa onlar benim farkımda bile değillerdi. Ben ise onların kendi işlerine bakışlarını, kendi hayatlarını yönetişlerini seyredip duruyordum.

Kalabalıktan hoşlanmam ama bazı kalabalıklardan hoşlanırım.

Formda şöyle yazılıydı:

Lenora Edwards, yaşı : dokuz. İngilizce biliyor. Tek başına seyahat eden bir çocuk. Yaşına göre ufak tefek. Adresi, Marthinsycle Sokağı, Kings Standing, 3B Birmingham, İngiltere. TWA ile yal-

nız geliyor, sonra Dayson-Ohio'ya uçacak. Lütfen karşılayıp aktarmasına yardımcı olun. Çocuk üç hafta için babasını ziyarete geliyor. Annesiyle babası boşanmış.

Bir günlüğüne Yolcu Yardım Programına katıldım, çünkü Yolcu Yardım benim her zaman merak ettiğim bir şeydir. Levhalarını arasıra tren istasyonlarında görürüm ama kimseye bir yardım ettiklerine rastlamış değilim.

Marlene Feldman güzel bir kızdı. Eskiden adliyede sekreter-miş. Form ona gelmiş. Bana bir Yolcu Yardım kolluğu taktı, sonra önüme düşüp beni gelen yolcu binasına götürdü. Küçük kızımızın uçağının bir bayram sonrasındaki hafta sonunda, üçü kırk geçe inmesi programlanmıştı: Saat altıda öğrendiğimize göre, uçağın tam kaçta ineceği yedide belli olacaktı.

"Herhalde aktarma uçağını kaçıracak," dedi Marlene. Sesinden, kendini her zaman en kötü ihtimale hazırlayan bir insan olduğu belli oluyordu. Adliyede başarılı biriydi herhalde. Şimdi de paniğe kapılmış sayılmazdı. Du ımun kontrolunu elinden kaçırmıyordu. İp uçlarını yakalıyor, yeni planlar yapıyor, onları yeniden örmeye uğraşıyordu. Lenora Edwards için.

"Her gün bunlar gözünün önünde olup bitse de, bir uçağın kalkışını veya inişini görmek yine de insanın içinde hayranlık uyandıran bir şey. Harikulâde güzel. Ne zaman kalkan bir uçak görsen, keşke ben de içinde olsaydım diyorsun. Alo, United mı? Burası Yolcu Yardım. Kennedy'den Dayton-Ohio'ya geç saatte bir uçak arıyoruz..."

Dayton'a geç saatte kalkan uçak yoktu.

Akşamın sekizinde, Lenora Edwards'ı getiren uçak hâlâ gelmemişti. Havaalanı çok kalabalıktı. Gelen giden yolcularla onların dostları her yanda kaynıyor, motor sesleri ortalığı dolduruyordu.

Marlene Feldman, elinde telefon, hâlâ uğraşmaktaydı. Görevinin saat beşte bitmiş olması gerekiyordu. Oysa sekiz buçuk ol-

muştu. Daha yemek de yememişti.

"Bir dakika. Bir tek telefon daha edeyim, sonra gider bir şeyler yeriz." TWA'in numarasını belki on ikinci kere çevirdi ve bu sefer uçağın tahminî varış saatini öğrendi ... Lenora'nın uçağı yirmi dakikaya kadar burada olacaktı.

"Akşam yemeği uçtu gitti işte," dedi Marlene. Bu tam da doğru sayılmazdı. Kennedy'nin restoranları kalabalıktı. Önlerinde bekleşen kuyruklar uzundu. Ama duvar diplerine sıralanmış şeker makinelerinin başında pek kimse yoktu. Marlene gidip fıstık ezmeli ve peynirli sandviçler aldı, ben de bir çikolata aldım.

Lenora'yı gümrüğün önündeki kalabalığın arasında bulduk. Tek bavulunu bekliyordu. Beyazdı bavulu.

"Amerika'ya hoş geldin," dedim. Cevap vermedi.

Ama Marlene'le konuştu. Çok duru bir İngiliz sesi ve aksanı vardı. "Herhalde uçağımı kaçırdım, değil mi?"

"Korkarım öyle, tatlım, üstelik yarın sabaha kadar başka uçak da yok. Ama kaygılanma. Biz sana her şeyi ayarlarız. Gelirken yolculuğun iyi geçti mi?"

Gümrükten hiç duraklamadan, hızla geçtik. İçimden elimdeki beyaz bavulda inşallah elmas veya eroin yoktur, diye dua ettim. Pek öyle gibi bir hali yoktu ama böyle şeyler de kolay anlaşılmaz zaten.

Kalabalık artık Yılbaşı geceleri Times Meydanında birikene taş çıkaracak düzeydeydi. Kendimize yol açа açа ofise vardık. Pardon. Pardon lütfen. Geçebilir miyiz? Ne düşünüyordu acaba zavallı küçük kız? Bunca kargaşa, onu karşılayan iki yabancı, uçağını kaçırmış olması, yarına kadar başka uçak olmaması! Görünüşe göre fincan içindeki çay kadar sakindi. Onun yerinde ben olsam, yabancı bir ülkeye böyle beş saat geç gelmiş olsam, yemyeşil bir duman olur, havaya uçar giderdim.

Marlene yine telefona geçmişti. Kızın babasına ödemeli telefon açıyordu. Dayton'a. "Bay Edwards? Kennedy Havaalanı, Yolcu Yardım. Lenora yanımızda. Dayton uçağını kaçırdı, boşu-

na havaalanına gitmeyin. Bu gece burada kalacak. Bunu biz ayarlayacağız. Programı öğrenince sizi tekrar ararım."

Telefonu çevirirken kıza, "Nasılsın, tatlım?" diye sordu.

"İyiyim."

Sonunda ayarlandı. Lenora o gece, geldiği uçakta görevli olan bir TWA hostesiyle birlikte International Hotel'de kalacaktı. Hostes sabahleyin onu United Airlines Terminaline getirecekti.

Babaya bir telefon daha. Hostesin ve otelin adını vermek için. "Lenora Dayton'a 521 uçuş numaralı seferle geliyor. Sabah onu yirmi altı geçe orada olacak. Evet, öyle. Tamam. Tabii yaparım," dedi Marlene. "Rica ederim."

Telefon sonunda sustuğunda, "Tamam, Lenora," dedi. "Seni sabah sekizi çeyrek geçe United ofisinin danışma masasında bulacağız ve uçağa bindireceğiz, tamam mı?"

"Senin işe sekiz buçukta geldiğini sanıyordum, Marlene," dedim. "Zaten beş saat geç çıkınca biraz da uyku izni vermeleri gerekmiyor mu?"

Omuzlarını kaldırdı. "Ha sekiz buçuk, ha sekiz on beş. On beş dakikalık fark beni öldürecek değil herhalde."

Enformasyondaki kız bana, "Şu anda Kennedy Havaalanındaki insanların yüzde sekseni kaybolmuş durumda," diye açıklama yaptı. "Bazıları öyle sinirli olur ki kafaları çalışmaz olur. Nereye gittiklerini de bilmezler. Dünya kadar işaret yazılıdır ama onlar hiçbirini okumazlar ..."

BİNİŞ KAPILARI 1-7 ULUSLARARASI GÖZLEM PLATFORMU UNITED'IN DOST GÖKLERİNDE UÇUN ÇIKIŞ LOS ANGELES HAVAALANI OTOBÜS DURAĞI NEW YORK HAVAYOLLARI HELİKOPTER SERVİSİ ENFORMASYON REZERVASYON VE SERVİS OTOBÜSÜ İÇİN LÜTFEN KAPININ ARKASINDAKİ TELEFONU KULLANIN GELEN VE GİDEN UÇAKLARA GİRMEYİNİZ ÖZEL HİZMETLER İLERİYE DÖNÜK BİLETLER YÜRÜYEN MERDİVENLERDE LASTİK PABUÇLAR TEHLİKELİDİR PERSONAS SIN BOLETAS NO

MAS ALLA DE ESTE PUNTO METERED TAKSİ KARTLARI POLİS TEŞKİLATINCA VERİLMEKTEDİR KENNEDY'DE TÜM HAVAYOLLARINA OTOBÜS SERVİSLERİ 25c LİMUZİN VE OTO KİRALAMA A VE B KAPILARI ARASINDAKI DESKE BAŞVURUNUZ DOĞU HAVAYOLLARI TERMİNALİNE BEDELSİZ BAĞLANTI HİZMETLERİ ÜST LOBİYE ÇIKAN MERDİVEN BİLET MASASININ YANINDADIR ALINMAMIŞ BAGAJLAR BAGAJ OFİSİNE VERİLİR BİNİŞ BÖLGESİ 1234567 DURUNUZ BİLET ALINIZ 53, 311, 409 UÇUŞ NUMARALARI İÇİN BİLETLİ YOLCULAR BURADA KAYDOLACAKTIR SEPROHIBE FUMAR DESPUES DE ESTE PUNTO HANGAR OTOBÜS YALNIZCA KİRALANMIŞ ARABALAR PARK EDEBİLİR EN SOL ŞERİDİ KULLANIN NEW YORK BROOKLYN LONG ISLAND VE OTOPARK SOL ŞERIDI BOŞ TUTUN 10' 5" KORUMA BÖLGESİ İTİNİZ YER TAŞIMALARI ÇEKİNİZ YEMEK SALONU SAAT 3'E KADAR AÇIKTIR APEÖDROT MOCKBA TERMİNAL BAĞLANTI OTÖBÜSÜ DURAĞI LA GUARDIA'YA EKSPRES SALA DE VISITANTES UNITED SKYPORT SİNEMA TELEFONU İLERDE REZERVASYON GEREKİR UÇAN KOKTEYL SALONU 10.30'DAN GECEYARISINA KADAR AÇIKTIR ABD POSTA PULLARI BAVULLAR BİRBİRİNE BENZEDİĞİNDEN BAGAJ NUMARANIZI KONTROL EDİN BAGAJ NUMARANİZİ BAVULUN ÜZERİNDEKİYLE KARŞILAŞTIRIN TEŞEKKÜR EDERİZ BÜROLAR BİLET BİLGİLERİ VE BİLETLER BEDELSİZ DİREKT TELEFON ETMEK İÇİN 1. İSTEDİĞİNİZ SAYI TUŞUNA BASIN 2. KULAKLIĞI KALDIRIN, BAĞLANTI SAĞLANACAKTİR YANGIN VUKUUNDA CAMI KIRIN KAPAĞI AÇIN VE ÇENGELI ÇEKİN TAKSİ TIMES MEYDANİ $9 GRAND CENTRAL İSTASYONU $9 LA GUARDIA HAVAALANI $4 NEW YORK KENTİ DIŞINDAKİ YERLER TEK FİYAT BİR'DEN 4-5 KİŞİYE KADAR GREENWICH RIVERSIDE STAMFORD DARIEN NORWALK WESTPORT BRIDGEPORT MILFORD NEW HAVEN MERIDEN VE HARTFORD'A BİLGİ İÇİN BU DİREKT HATTI KULLANIN NEW JERSEY LİMUZİN SERVİSİ TRENTON WOODBRIDGE PRINCETON BERGEN YÖRESİ BRUNSWICK NEWARD HAVAALANI WESTCHESTER LİMUZİN LER NEW ROCHELLE WHITE PLAINS TARRYTOWN VE RYE ROCKLAND BÖLGESİYLE NYACK VE SPRING VALLEY'E YOLCULAR LÜTFEN KAYIP EŞYAYI KAYDETTİRİN UÇUŞ SİGORTASI JFK YER İLETİŞİMİ KOKTEYL SALONU BÜROLAR LÜFEN İPLERİN ARASİNDA DURUNUZ VE SON BASAMAKTAN İNİNİZ LÜTFEN PARMAKLIĞI TUTUNUZ KOKTEYL ÖĞLE YEMEĞI VE AKŞAM YEMEĞİ İÇİN HORIZON SALONUNU ZİYARET EDİNİZ ENFORMATION UÇUŞ ENFORMASYONU ÇIKIŞ ÇIKİŞ ÇIKIŞ OTOPARK 3 GE-

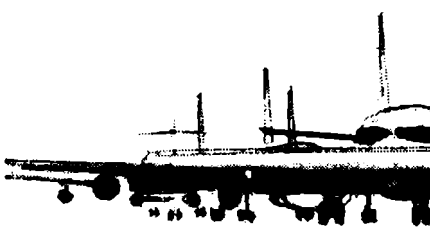
LEN YOLCU ÜST KATTA GEÇİŞ ÖZELDİR YETKİSİZ PARK YASAKTIR ARABANIZ ÇEKİLECEKTİR YAYA YOLU ARABANIZI KİLİTLEDİNİZ Mİ STENOGRAF HİZMETLERİ BU NOKTADAN İTİBAREN SİGARA İÇİLMEZ BOZUK PARA MAKİNESİ KORUNMA BÖLGESİ OTOMATİK KAPIYI İTİNİZ YAYALAR GİREMEZ AÇIKTIR GİRİLMEZ KONKUR ÇIKIŞ BANKA NAKİT DÖVİZ ENFORMASYON VEZNE GİRİNİZ YEDEK A B C YOLCULARI İŞARETLİ UÇUŞLARİN YOLCULARI BAGAJ ALANI ALT KAT DURMAK YASAKTIR BURASI PİKAP ALANI DEĞİLDİR MOTOR MERDİVEN BARI ACİL DURMA YERİ AŞAĞIDA GÖSTERİLEN SAATLERDE DEĞİŞME OLACAKTIR: VERİLEN PM UÇUŞ ENFORMASYONU HAVAYOLLARI TARAFINDAN SAĞLANMIŞTIR YAZILI OLMAYAN UÇUŞLAR İÇİN HAVAYOLUNA BAŞVURUNUZ BİRİNCİ KAT PİLOTLAR KULE RADYO 10c ON SENTLİK VEYA İKİ BEŞ SENTLİK KOYUP SEÇTİĞİNİZ DÜĞMEYE BASIN LOBİYE YOLCU ÇIKIŞI BİRİNCİ KAT ENFORMASYON DEUTSCH ESPANOL FRANÇAIS ITALIANO AIR CANADA NATIONAL TRANSCARIBBEAN'A GİDER YALNIZ YETKİLİ OTOBÜSLER 2 ULUSLARARASI GELEN YOLCU BINASI 3 YÜKLEME LAS VEGAS LİZBON LONDRA ROMA PARİS CLEVELAND LOS ANGELES SAN FRANCISCO MADRID CHICAGO OAKLAND BOSTON ST LOUIS TEL AVIV ATİNA CINCINNATI BOZUKTUR OTOMATİK KAPI BİLET ALINIZ VERGİSİZ HEDİYELER TÜM HAVAYOLLARI POSTA VERGİSİZ IÇKİLER 322 323 HER SAATTA PARK DURUNUZ GİDEN YOLCU GELEN YOLCU SOLDA BİR SONRAKİ KAPI 150 SOK. KARGO ALANI KUZEY YOLCU TERMİNALİ TAKSİ BEKLEME ALANI YALNIZ TAKSİLER SİZLERİ RAHAT ETTİREBİLMEK İÇİN ULUSLARARASI GELEN YOLCU BÖLÜMÜNÜ GENİŞLETİYORUZ NEW YORK YETKİLİ TAŞITLARI DİĞER TAŞITLAR ÇEKİLECEK VE MASRAFI SAHİBİNE AİT OLACAKTIR TWA YOLCULARINA MAHSUSTUR BOŞALTMA PARK YASAĞI BAGAJ CHECK-IN UÇAKLARA TELEFON BİLETLİ YOLCULAR SANAT GALERİSİ TWA KABİN GÖREVLİLERİ KÖPRÜDE KAPI 8-15 LÜTFEN YALNIZ YOLCULAR BU NOKTADAN İLERDE KİRALIK KİLİTLİ DOLAPLAR AYAKABI BOYACISI GAZETE BAYİLERİ BULUNMAKTADIR PERSONEL SERVİS OTOBÜSLERİ 7 NUMARALI PARK ALANINDA SÜS HAVUZU KONTROL KULESI YÜRÜMEYİN PARK ETMİŞ ARABALARA KÖPRÜDEN GEÇİN KISA DURMA NOKTASI GİRİNİZ OTOBÜS DURAĞI DURMAK YASAKTIR DOĞU BİNASI GİDEN YOLCU BİRLEŞEN TRAFİK q-10 KENT OTOBÜSLERİ YAYA YOLU YÜRÜMEK İÇİN DÜĞMEYE BASINIZ ARABANIZ İÇİN SİNYAL VERİNİZ SABENA YÜKLEME DİKKAT KAMYONLAR VE

PERSONEL ÇALIŞMAKTARDIR NEW YORK OTOBÜSÜ
YALNIZ BİLETLİ YOLCULAR GEÇEBİLİR.

Pek çok yazı vardır, ama okumazlar yazıları.

Kennedy Havaalanı bir akvaryum. Bir okyanusun dibine kurulmuş. Biz de buraya küçük, içi hava dolu taşıtlarla geliyor, çabucak hava dolu odalara giriyoruz. Bu odalardaki hava, denizin altında kendine yeterli, Her odanın kendi kahveleri, restoranları, kitapçı dükkanları, dinlenme yerleri, seyretme yerleri var. Oralardan su altındaki evrene bakılabiliyor.

Bu evrenden bu okyanusun balıkları gelmiş. Üst düzeylerden elene elene inmişler dibe kadar. Dönerek, kıpırdayarak, ışık saçarak göz alıyorlar çevrelerini saran suyun içinde. Altın ve gümüş, kırmızı ve turuncu, yeşil ve siyah, tuzlu su tropik balıkları kendi boylarının bin katına kadar büyümüş. Yüz tonluk melek balıkları, yarım milyon librelik demoiselle balıkları seyir noktalarımızın önünden geçiyor. Çeşitli boylarda ve renklerde. Her balık ailesi kendi yem yerine toplanıyor.

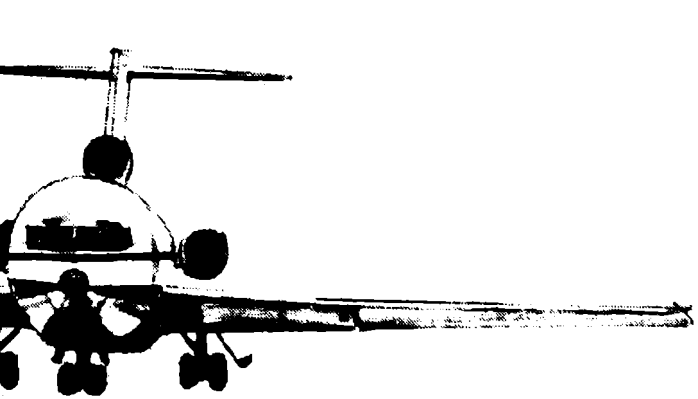


Çoğu lokomotiflerden bile uzun. Dev gibi ... elli fitlik, yetmi
fitlik balıklar. Düşünceli ve yavaş hareket ediyorlar. Son derec
sabırlı. Herkes kendi grotto'su içinde. Hepsi de adam yiyen na
rin balıklar. Ağzını açtığı anda yüz tane ya da üç yüz tane Yu
nus peygamberi birden yutabilir. Yunuslar kaderlerinden korku
yor, balıkların bir yolculuk süresince daha, yine dost kalacakları
nı umuyor.

Balıkların kendileri korkmuyor. Koca burunları camın hemen
dışında, gözümüzün önünde. Gözlerinin içine bakabiliyoruz
orada amaç ve hareket görüyoruz. Balıkları seyrederken istedi
ğimizi düşünebilir, kendimizi bir kıtalar-arası okyanus yolculuğu
na daha hazırlayabiliriz.

Son Yunus peygamber de yutulunca solungaçlardan hava
çıkıyor, yüzgeçler kıpırdıyor. Yaratık yerinde belli belirsiz hare
ket ediyor, dönüyor, renklerini, işaretlerini gösteriyor, sonra ok
yanus tabanından yükselebilmek için önünde yeterince mesafe
olacağını bildiği yere doğru gidiyor.

Uzaklaştıklarında küçükmüş gibi görüyoruz onları. Derken
hız alıp ilerliyorlar, akuatik zihinlerini bu gidişe yöneltiyor, başka



her şeyi unutuyorlar. Deniz rüzgârlarına karşı, onlan yırta yırta gidiyorlar. Derken dipten kurtulup, yuvarlanan bir bulanıklık arasında denizin üzerine doğru yükseliyorlar, dönüşlerini seçip gerçekleştiriyorlar, yollarını buluyor, uzak ufuklara doğru, mavilikler in içinde görünmez oluyorlar.

Gelişler, gidişler ... dünyalı Yunus'ların dikkatle indirilişi, bindirilişi ... o boğuk sesli gezegenler arası balık, zamanla iyi tanıdığımız bir şey oldu. Bakanlar, seyredenler tanıyor tabii. Seyredenlerin bazıları uzman. Bu balıkların Latince adlarını, alışkanlıklarını, habitat'larını falan hep ezberlemişler.

Diğerleri ise yalnızca bunların güçlü ve büyük balıklar olduğunu biliyor, umuyor.

Yıllar önce, daha uçaklara telsiz konulmadan, kontrol kullelerinin birincisi yeni yapılırken, her kuleye "bisküvi tabancası" diye isim takılan bir şey verilmesi düşünülmüş. Kuledeki adam o tabancayla ateş ettiğinde bir ışık çıkacak, pilota bir işaret verecekmiş. Kuledeki adamın ne öneride bulunduğunu oradan anlayacakmış pilot. Kesik yeşil ışık, pist tali yolları serbest demek. Sürekli kırmızı, dur demek. Sürekli yeşil, inebilirsin demek.

Bugün bütün bu iletişim, ufacık, cızırtılı bir telsizle yapılıyor, iyi de sonuç veriyor. Bir havayolu şirketi bir telsize üçbin dolar harcadıktan sonra, doğal olarak iyi çalışmasını bekliyor tabii.

Ne olursa olsun, Kennedy Havaalanının kontrol kulesi merdivenlerinden o camlı bölüme çıkarken benim gözüme ilk ilişen şey yine o bisküvi tabancası oldu. Bir telle tavana asmışlardı onu. Orada öylece, hiç hareketsiz duruyordu. Üstüne tozlar oturmuştu.

Eni ve boyu aşağı yukarı yirmişer fit olan bu odanın her yanında, insanın beline gelecek yükseklikte telsiz ve radar konsolları bulunmaktaydı. Ayrıca pist ışıklarını denetleyebilmek için, hava trafik bölümleriyle iletişim kurabilmek için dizi dizi düğmeler, hava sekansları için telotograflar, rüzgâr yön ve hızını bilmek için aygıtlar da bulunmaktaydı. (Yüz tonluk bir yolcu uçağının bile inişe geçerken burnunu rüzgâra çevirmek zorunda kal-

ması beni hâlâ pek şaşırtır. İnsana sanki rüzgâr kadar maddesiz bir şeye artık boşverebilirmişiz gibi geliyor ama hiç de öyle değil.)Bu odada beş adam vardı. Dördü genç, biri de tecrübeliydi. Verdiya başıydı o. Ötekiler ayaktayken o masasına oturmuş, arkasına yaslanmıştı. Hep birlikte, kendi yönettikleri Kennedy krallığına bakıyorlardı.

Puslu bir günün öğle saatine yaklaşıyorduk. Pus sis gibi üzerimize çökmüştü. Doğuda ancak görülebilecek bir uzaklıkta, Jamaica koyu vardı. Kuzeyde ve batıda havaalanının ucu ancak gözüküyor, ondan sonrası gözükmüyordu.

Kule bir direğin tepesi gibiydi. Uçaklar yerde çevresinden dolaşıyor, tâlî yollarda turlar atıyorlardı. Güney tarafta hep saat doğrultusunda, kuzey tarafta da saatin tersi doğrultuda. Hepsi de Sağ 13 yoluna girmek niyetindeydi. O yol kalkış pistine götürecekti onları. O yolun ikiz kardeşi olan Sol 13 ise yalnızca inişler içindi. Şu an için iniş yapan hemen hemen hiç kimse yoktu. Sol 13 boştu şimdilik. Süs için yapılmışa benzeyen bir yol. Sisin içinde öyle de yalnız bir hali vardı ki!

Kalkarken parıldayan, kükreyen uçaklar pek abartmalı bir yükseliş çizgisi izlemekteydiler. Bir an önce yukarılara varma çabalarına bakarken yüzümü buruşturmaktan kendimi alamadım. Maksimum performansı bu. Pilot, maaşının karşılığını veriyordu. Ve uçaklar, burunları öyle doğal sayılamayacak biçimde tepeye dikilmiş durumda, pusun içinde kaybolup gidiyorlardı.

Kalkışlar şu ara yirmi dakika kadar rötarlıydı. Kalkış kuyruğunda yirmi dakika beklemek zorunluluğu vardı. Ama kulede pek bir gerilim hissedilmiyordu. Gençler aralarında çene çalıyor, yakında çıkacakları tatilden söz ediyor, esnemeye, sigara yakmaya bile vakit buluyorlardı. Oda havalandırmalıydı.

Ta aşağıda, süs havuzunun ışıkları söndürülmüştü. Otoparkta da boş park yerleri göze ilişiyordu. Çevremizi saran terminal binaları zinciri boyunca birkaç inşaat makinesi görebiliyordum. Üç tanesi BOAC'nin kuzeyindeki yeni açılan alanda, dördü National'da, üçü TWA'da, ikisi Pan American'daydı. Yeni büyük

uçakları için alanlar açmaya, yeri genişletmeye çalışıyorlardı. Saydığımda şu anda on beş vincin çalışmakta olduğunu gördüm. Betonları kovalarla havaya kaldırıyor, sonra çelik potrelleri kaldırıyorlardı.

Kuledeki ekip başı bir beyaz naylon torbayı hışırdatarak açtı, üç tane kocaman jambonlu sandviç çıkarıp masasının üstüne koydu. Tâlî yollardaki uçaklarla konuşup duran yer kontrolörü ona seslendi.

"Eastern rötarların durumunu öğrenmek istiyor. Yeni bir rakam verebilecek misin?"

"Eh, altı tane var ..." dedi ekip başı kendi kendine mırıldanır gibi. Sonra yüksek sesle cevap verdi. "Yarım saat de onlara."

Yer kontrolörü mikrofonundaki bir düğmeye bastı. "Eastern 330, ortalama yarım saatlik bir rötar olacak."

Kontrolörlerin herbirinin kulağında, kendi radyo frekansına ayarlanmış kulaklıklar vardı. Bu yüzden Eastern 330'un buna ne cevap verdiğini duyamadılar. "Peki, tamam," demişti belki de.

"Güzel bir sandviç bu," dedi ekip başı. Sesi düşünceliydi. Bunun üzerine sandviç yapımı konusunda bir tartışma başladı. Sonra konu genel olarak öğle yemeklerine kaydı. Tavuklu, sosisli, fasulyeli öğle yemeklerine.

Kulede dört radar ekranı vardı.

Bir de New York Post gazetesi yatıyordu kenarda.

Aşağıda bir kapının açıldığı duyuldu, bir adam merdivenlerden çıktı. Adımlarını acele atmıyor, bir yandan ağzındaki kürdanı çiğneyip duruyordu.

"Geldin demek, Johnny," dedi yer kontrolörü. "Bugün öğle yemeksiz kalacağım sanmaya başlamıştım."

Yemeğini yemeye gitmeden önce bir dakika oyalanıp hangi uçakların nerelerde olduğu konusunda bilgi verdi, sonra mikrofonu uzattı. Ondan yeri devralan, başıyla evet işareti yaptı, bir meşrubat kutusunu açtı. Bu arada hep o kürdanı çiğneyip duruyordu.

Ta ilerde, sisin başladığı yerde bir 707, Sol 13'e tekerlerini değdirmekteydi.

Buradan bakıldığında TWA terminali bir eşek arısının kafasını ve kocaman gözlerini hatırlatıyor. Antenleri uzanmış, kanatlarıyla gövdesi kumun içine gömülmüş sanki. Kuleyi seyrediyor.

Kalkış bekleyen yirmi uçak var.

"Buyur bakalım, Johnny kardeş," diyor görevi devreden kontrolör. Üzerinde rakamlar yazılı bir kâğıt uzatıyor.

Johnny rakamlara baktığında, "Hımm. Bir Hugenot daha," diye karşılık veriyor. "Kapılara birikiyorlar."

"Baksana, Bob, burada yer kalmayacak bütün bu Hugenot'larla ... American 183, oradan dönmek zorundasınız, efendim. Tâlî yolun o bölümü kapalı."

Aşağıda, biraz daha ilerde, bir 727 Trijet yavaşlayıp duruyor, sonra dar yerde çok yavaş bir hareketle dönüyor. Ondan yüz metre kadar ilerde, tâlî yolun üzeri bir toprak tabakası. Greyderler çalışıyor orada. Bir ileri bir geri, bir ileri bir geri.

Johnny, "Keşke havaalanımızı bize geri verseler," diye söyleniyor.

"Kırk dakika diyelim. Rötar artık kırk dakika ..."

Ben kuleden ayrılırken rötar artık bir saat olmuştu, kalkış bekleyen uçaklar da upuzun bir kuyruk oluşturuyordu.

İki apayrı krallık bu Kennedy. Biri Yolcuların Krallığı. Orada yöneten müşteridir ve herkes onun isteklerine boyun eğer. Dışardaki alanda, koridorlarda, dükkanlarda ve servislerde yolcu hüküm sürer. Gümrük, bilet masası, havayolu büroları ve her uçağın da onda dokuzluk arka bölümünde. Hosteslerin onlara serinleten meşrubat ve güven sunduğu kesimde.

Uçağın geri kalan onda birlik bölümü ise Pilotun Krallığı'dır. Pilotlar da harika kalıp kişiliklere sahiptir. Hemen hemen hepsi dünyada uçmayı en çok seven erkeklerdir. Uçakların uçuş kabininde bulunmalarının nedeni, yolcuların dilediği yere varmasına yardım etmek istedikleri için değil, uçmayı sevdikleri ve çoğun-

lukla bu işte başarılı oldukları içindir ve başka herhangi bir işte pek de çarpıcı bir performans veremeyeceklerdir. Bu genel kurala istisna oluşturan, yani başka bir işte de başarılı olabilecek durumda bulunan kişilere gelince, bunlar pek o kadar iyi pilot olmazlar. Önlerindeki rakamları izlerler tabii ... ama gerçek bir uçuş becerisi gerektiğinde (bugünlerde bu pek seyrek gerekmekte, giderek daha da seyrekleşmektedir) bu insanlar gökyüzüne yabancı kimselerdir.

En iyi pilotlar, uçmaya çocukken başlamış olanlardır. Sırma bantlı kasketlerine kavuşabilmek için pek türbülanslı bir geçmişle boğuşmuş, yeryüzü insanları arasında hayli çileler çekmişlerdir. Üniversitenin disiplinine ve sıkıntısına dayanamayacak mizaçta oldukları için, ya çakmış, ya vazgeçmiş, kendilerini fultaym uçuşa vermişlerdir. Ya Hava Kuvvetlerine yazılmış, ya da daha zor ve uzun olan yoldan gelmiş, hangarları süpürerek, acemi havacılıkları sırasında uçaklara benzin pompalayarak, tarlalara uçakla ilaç atarak, özel yolcu uçurarak, dersler vererek ülkeyi bir havaalanından diğerine dolaşmış, sonunda kaybedecek bir şeyleri olmadığını görüp havayollarına başvurmaya karar vermiş, bir şansını denemiş ve ... mucize ! İşe alınmışlardır!

Dünyanın her yanındaki pilotlar aynı gökyüzünü yaşar durur, ama havayolu pilotlarının kuralları daha boldur. Bunlar diğer pilotların tümünden daha katı yaşar gökyüzünü. Askerî pilotlardan bile. Hepsinin pabuçları pırıl pırıl cilalı olmalıdır, Hepsi kravat takmalı, yolculara çok nazik davranmalı, şirketin bütün yönetmeliklerine uymalı, Federal Havacılık mevzuatını uygulamalı, asla öfkelenmemelidirler.

Bunlara karşılık, a) onlara daha az işe karşılık tüm diğer işçiliklerden daha çok para ödenir ve b) dünyanın en mükemmel uçaklarıyla uçabilir, kimseye yalvarmak zorunda da kalmazlar.

Bugün belli başlı havayolu şirketleri, başvuran pilotlarda üniversite eğitimi aramaktadır, bu yüzden de en yetenekli, doğuştan pilot olan kimseleri diğer kuruluşlara, tarım ilaçlamalarına, uçak şirketlerine bırakmaktadırlar. O kuruluşların zaten daha iyi

pilotlara ihtiyacı vardır çünkü başa çıkılacak sorunlar oralarda daha çoktur. Neden üniversite eğitimi arandığı pek belli değildir, çünkü örneğin zooloji okumuş bir pilot ancak İhtiyoloji 201'den medet umabilecekken, alaydan yetişme pilot uçağını, şirketin gerekleriyle değilse bile, doğuştan gelen bilgili bir ilgiyle ve sevgiyle uçurmaktadır.

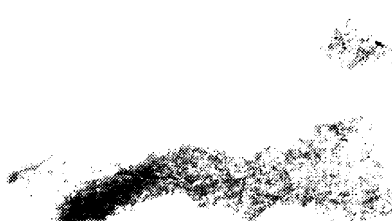
Kennedy Krallıkları arasındaki yol en iyi haliyle bile "tek yön"lü işleyen bir yoldur. Pilot olmayan hiç kimse pilot-krallığında dolaşmaz. Ayrıca bu yol "işlemez bir yol" olmaya da son derece yakındır. Havacıların en iyilerinin yerdeyken son derece rahatsız oldukları iyi bilinir, meğer ki uçuşlardan söz ediyor olsunlar. Genellikle de uçuşlardan konuşuyorlardır, o sayede idare edebilmektedirler durumu.

Kennedy'de görevlerini bitirip alandan ayrılan pilotlarda hep görebilirsiniz bunu. Hangi ülkenin havayolu olursa olsun, hepsinde muhafazakâr üniformalar, şık kasketler. Ama çoğu bir gariptir, ne yapacağını bilemez hali vardır, hemen hemen utanıyor gibidir. Yürürken dosdoğru karşısına bakar, yolcu krallığının içinden bir an önce geçip kurtalmak, daha rahat edebileceği bir yere ulaşmak ister gibidir.

Herbiri bu koridorlarda ve bu süslü salonlarda kendisinin yabancı olduğunu bilmektedir. Pilot olmak yerine yolcu olmayı seçen insanı bir türlü anlayamamaktadır ... daha doğrusu uçuş dışındaki bir hayatı seçen insanı anlayamamaktadır. İnsan uçaktan uzak kalıp, onu hiç düşünmeyip, yine de nasıl mutlu olabilir? Yolcular başka bir insan türüdür. Pilotlar onlardan, nezaket çerçevesinde, ellerinden geldiği kadar uzak dururlar. Bir gün bir pilota, pilot olmayan kaç tane gerçek dostu olduğunu sorun, bir tek dost bulmakta bile güçlük çekecektir.

Pilot, havaalanında olup biten, ama kendi uçuşunu doğrudan ilgilendirmeyen olaylar karşısında, mutluluğunu hiç etkilenmeksizin korur. Ona göre yolcular krallığı aslında yoktur. Yalnızca arasıra insanlara babaca bir şefkatle şöyle bir bakmakla yetinir. Onun dünyası çok saf ve katıksız bir dünyadır, orada siniklerle

matörlere yer yoktur ve her şey çok basittir.O dünyanın tüm erçekleri uçağın etrafında yoğunlaşır, yelpaze gibi dışa doğru çılarak rüzgârın hızını ve yönünü, sıcaklığı, görüş uzaklığını, ist koşullarını, seyir araçlarını, hava trafik durumunu, gideceği eri ve alterne havaalanı hava durumunu da kapsamına alır. Ama hepsi bu kadardır aşağı yukarı. Tabii başka unsurlar da ardır : örneğin kıdem, altı aylık sağlık muayeneleri, uçaklardai uçuş kontrolleri gibi. Ama bunlar onun krallığının dış alanlarır, çekirdeği değil. Eğer yer trafiği tıkanmış, on bin araba biraaya sıkışmışsa, inşaat işçilerinin bir grevi varsa, örgütlenmiş uç her yerde gemi azıya almışsa ve havaalanlarından her yıl ilyonlarca dolar çalıyorsa, o bunlardan hiç etkilenmez. Pilotun ek gerçeği kendi uçağı ve uçuşlarla ilgili güçlerdir. İşte bu yüzen de hava yolculukları, insanlık tarihinin en güvenli ulaşım biimi olmaktadır.







Perspektif

Birkaç yıl önce, demiryollarını pek merak ederdim. İki rayın arasında durur, onların dünyaya doğru uzaklaşmalarını seyrederdim. Sonra raylar birbirine yaklaşır, araları daralır, en sonunda da birleşirdi. Beş mil kadar batıda, ufkun orada. Dev lokomotifler kentin içinden geçip tıslaya kükreye batıya giderdi. Lokomotif de raylarının tam bu biçimde döşenmiş olmasına ihtiyaç duyan tür bir dev olduğu için, rayların birleştiği o yerde koca enkaz yığınları oluşması gerektiğinden emindim. Makinistlerin çok cesur insanlar olması gerektiğinin farkındaydım. Hemzemin geçitten geçerken sırıtır, anayol üzerindekilere el sallarlardı ... oysa ufukta onları kesin bir ölüm bekliyor olurdu.

Sonunda rayların bizim kentten çıktıkten sonra gerçekte birleşmediğini anladım. Ama makinsitlere karşı olan büyük saygım, ömrümde ilk uçak gördüğüm güne kadar dinmedi. O günden sonra ülkenin her yanında rayları yukardan izledim, hiçbir zaman iki rayın birleştiğini de görmedim. Asla. Hiçbir yerde.

Birkaç yıl önce sisi ve yağmuru da pek merak ederdim. Neden bazı günler bütün dünya grileşiyor, ıslanıyor, sefil oluyor, çirkin, hüzünlü bir yaşama yeri haline dönüşüyordu? Bütün ge-

zegene birden nasıl olup da o yavanlığın çöktüğünü, daha dün öylesine parlak olan güneşin neden böyle küle dönüştüğünü bilmek isterdim. Kitaplar anlatmaya çalışıyordu tabii. Ama ben uçağı tanıyıncaya kadar, bulutların bütün dünyayı örtmediğini bir türlü tam olarak bilinçlendirememiştim. Yağmurun bardaklardan boşaldığı yerde dururken bile, güneşe yeniden kavuşmak için tek yapacağım şey bulutların üzerine uçmaktı.

Bunu yapmak kolay bir şey değildi. Açık havanın özgürlüğüne yeniden kavuşmayı gerçekten istiyorsam, izlenecek bir takım kesin kurallar vardı. O kuralları gözardı edersem, deli gibi sağa sola yalpalarsam, yukarının ne taraf, aşağının ne taraf olduğunu kendi kendime bilebildiğimi sanıp vücudumun duyularına uyar, mantıkla anlayışa kulak asmazsam, soluğu yerde alırdım. Güneşi bulabilmek için, bugün bile, gözüme ve ellerime doğru gibi gelen şeylere kanmayıp bana verilen âletlere güvenmel zorundayım ... o âletler ne kadar garip konuşuyor gibi gözükürse gözüksün, söyledikleri ne kadar saçma gelirse gelsin, yine de onlara uymak zorundayım. Herhangi bir kimsenin bulutları yarıp güneşe doğru yükselebilmesinin tek yolu o âletlere güvenmektir. Bulgularıma göre, bulut ne kadar kalın ve karanlık olursa, benim âletlere o kadar daha fazla kulak kabartmam ve onların dilini anlama becerime o kadar güvenmem gerekiyor. Eğer tırmanmayı sürdürebilirsem, sonunda her fırtınanın üzerine çıkabilirim ve güneşe kavuşabilirim.

Uçmaya başladığım zaman, ülkeler arasındaki sınırların, o sınırlardaki minik yolların, kapıların, kontrol noktalarının ve *Yasaktır* işaretlerinin havadan hiç de kolay gözükmediğini farkettim. Hattâ havadayken ne zaman bir ülkenin sınırından çıkıp diğerine girdiğimi bile pek anlayamam, aşağıda hangi dilin moda olduğunu bilemem.

Uçağın Amerikan uçağı da olsa, Sovyet, İngiliz, Çin, Fransız, Çek veya Alman uçağı da olsa, kanadına hangi amblem boyanmış olursa olsun, mutlaka sağ aileron ile sağa yattığını öğrendim.

Bunu öğrenirken daha başka şeyler de öğrendim. Uçarken öğrendiklerimin hepsi bir tek grupta toplanabilir : Perspektif. Perspektiftir bu, demiryollarının üzerine çıkmaktır. Lokomotifler kazaya uğrayacak diye korkmamak için bunu yapmak şarttır. Bize güneşin o hayalî ölümünün daha ötesini gösteren şey perspektiftir. Yeterince yukarıya çıkarsak, güneşin bizi asla terketmediğini kendi gözümüzle görebileceğimizi o zaman anlarız. İnsanlar arasındaki sınırların da hayalî şeyler olduğunu, o sınırların biz varlığına inandığımız için var olduğunu bize yine perspektif gösterir. Kendimiz boyun eğiyor, kendimiz korkuyor, o sınırlara bize hükmetme gücünü kendimiz bahşediyoruz.

Her insanın ilk uçuşunda perspektif hemen tüm büyüklüğüyle çarpar ona : "Hey, aşağıdaki trafiğe bakın ... otomobiller oyuncak gibi!"

Uçmayı öğrendikçe pilot aşağıdaki o otomobillerin gerçekten de oyuncak olduğunu anlar. İnsan ne kadar yükseğe çıkarsa o kadar uzakları görebilir, yerde olanları etkileyen olaylar ve krizler de önemini o kadar kaybeder.

O halde zaman zaman, bu küçük gezegenimiz üzerinde yürüyüşümüzü sürdürürken, bu yolun büyük kısmını uçarak da alabileceğimizi bilmek güzel bir şeydir. Hattâ yolculuğumuzun sonunda belki de, uçuşta kazandığımız perspektifin bizim için o tozlu kilometreler boyunca kazandığımızdan çok daha önemli olduğunu bile anlayabiliriz.

Birlikteliğin Keyfi

"Çalışması için önce şu küçük pirinç düğmeye dokunman, karbüratörü doldurman gerek."

Yaz bir ay önce girmişti ve güneş doğalı da bir dakika olmuştu. Dört dönümlük bir çayırın ucunda duruyorduk. Felixstowe'un bir mil kuzeyinde,Ipswich yolu üzerinde. David Garnett'in Gipsy Moth'u hangarından yeni çıkarılmış, kanatları açılıp yerine oturtulmuş, kuyruk kızağı çimenlere gömülmüştü. Çayırın karşı tarafında ilk kuşlar uyanmaya başlıyordu. Tarla kuşu falan. Hiç rüzgâr yoktu.

Tokmağı ittim, çıkardığı metalik gıcırtı sabahın insan eliyle çıkarılmış ilk sesi oldu ... yakıt motordan damlayıp koyu renk çimenlere düşene kadar.

"İstersen arka pilot kabinini deneyebilirsin. Ben nasılsa uçmak üzere kalktım," dedi. "Pusulaya dikkat et binerken. Ben kendim de iki kere kırdım onu. Yerde duruşuna alışıp bu kadar rahat ediyor olmasam onu heO ters yen atıp yerine daha iyi bir şey alırdım. Düğmeler kapalı."

Tvit uçuş kılığıyla pervanenin yanında duruyordu. Pek acelesi yok gibiydi. Sabahın tadını çıkarıyordu.

"Bu makinenin düğmeleri var, değil mi, David?"

Kendimi sömürgeye gelmiş budala bir Avrupalı gibi hissediyordum. Sözde pilottum ama daha manyeto düğmesini bile bulamıyordum."

"Tabii var. Söylemediğim için üzgünüm. Pilot kabininin dışında, ön cama bitişik. Yukarı kaldırınca açık demek."

"Ha, anladım." Onların kapalı olup olmadığını kontrol ettim. "Kapalı diyor."

Pervaneyi bir iki kere çekti. Sakin ve kolay hareketlerle ... bir şeyi bin kere yaptığı halde hâlâ zevkli bulan birinin hareketleriyle. Uçmayı oldukça ileri yaşlarda öğrenmişti. Moth'la solo uçuş yapabilmesi ancak sekiz saatlik dual derslerden sonra gerçekleşebilmişti. Bununla ne böbürleniyor ne de utanıyordu. David Garnett'in en iyi yanlarından biri kendine karşı da, dünyaya karşı da dürüst olmasıydı. Bu yüzden mutlu adamdı zaten.

"Düğmeler açık," diye seslendi.

Uzanıp açtım. "Tamam. Isındın."

"Efendim?"

"Yani düğmeler açıldı."

Tek eliyle, bileğinin tecrübeli bir hareketiyle pervaneyi çabucak aşağıya çekti, motor hemen çalıştı. Başlangıçta kısa ve boğuk bir uğultu yaptıktan sonra çabucak 400 rpm'ye yerleşti, masmavi bir sabah gölünde Chris-Craft motorunun çıkardığı sese benzer bir ses çıkarır oldu.

Garnett oldukça sarsak biçimde ön kabine tırmandı, deri miğferini başına geçirip tokasını ilikledi, Meyrowitz gözlüklerini gözüne indirdi. Bu gözlüklerden çok gurur duyardı. Gerçekten birinci sınıf gözlüklerdi. Uçmadığı zamanlar Garnett o miğferle gözlükleri kendi Hilton'unda şöminenin üzerindeki bir çiviye asardı.

Gipsy motorun birkaç dakika ısınmasına izin verdim, sonra levyeyi öne itip çayırın uzunluğu boyunca ilerlemeye başladım. Moth'un freni yoktu, bu yüzden kalkıştan önce manyetoları ça-

bucak kontrol ettim, sonra motor tam güçle havaya yükseldi.

Sanki film seyrediyorduk da, etki sağlamak için filmi önce siyah beyaz olarak oynatırken birdenbire renk düğmesini açıvermişlerdi. Çimenlerin üzerinden kalkarken güneş birdenbire bize sarı ışıklarını püskürttü, tüm İngiltere'yi aydınlatıverdi. O zaman ağaçlar da, çimenler de garip biçimde, dopdolu bir İngiliz yeşiline dönüştüler, yollar altın rengi oldu, ısınıverdi.

Ben uçakla biraz oynadım, tembel sekizler çizdim, dik tırmanışlı dönüşler yaptım, ama daha çok dar dönüşlerle, bin fite çıkıp birdenbire deniz düzeyine inerken martılara çarpmamaya çalışmakla vakit geçirdim.

Hava bir saat sonra puslanmaya başladı, bulutlar pusu aşağıya, yere doğru itti, biz de grinin içine indik, hava hızımızı saatte altmışla yetmiş arasında tutarak ilerledik, sonra birden yükselip üç bin fitte güneşi bulduk. David'in, "... bir buhar ovasının üstünde," diyebileceği gibiydi her taraf. Güneş pırıl pırıl parlıyor, kanatların ve aralarındaki tellerin gölgeleri kara kara gözüküyordu. Bulutla ve kendi düşüncelerimizle yalnızdık o sabah. Arasıra bir yeşil üçgen alttan arkaya doğru kayıyor, bize bir yerlerde dünyanın hâlâ var olduğunu hatırlatıyordu.

Sonunda motoru kapayıp onun bana anlattığı bir uçuşun aynını tekrarlamaya çalıştım: " ... evet, hangarlar ve aerodrom vardı ... (gerçekten de oradaydılar ve onların iki mil ilersinde de bizim çayır vardı) ... yana doğru büyük bir kayma yaptım ama fazla geldi, dönüşü çemberi kapattıktan sonra da sürdürdüm ... (ben de öyle yaptım ... çite vardığımızda hâlâ iki yüz mil yukardaydık) ... Bu sefer yaklaşma biçimim kusursuz oldu, inişim de inanılmayacak kadar yumuşak ve rüya gibiydi. Yerdeydim, ama yer öyle gerçek dışıydı, sis ve güneş ışığı onu öyle yumuşatmıştı ki! Gerçek artık başımın çok yukarlarında kalmıştı ..."

Bu tatlı konuşan adamla pek çok uçuşlar yapmıştım. Gerçek dostların ender bulunduğu günümüzde eğer insan üç tane böyle dost sayabiliyorsa şanslı sayılır. David Garnett gerçek bir dosttur. Onunla aynı şeyleri severiz: gökyüzünü, rüzgârı, güneşi. İn-

san kendisiyle aynı şeylere önem veren biriyle birlikte uçarken onu gerçek dost olarak tanıyabiliyor. O Moth'un içinde, gökyüzünden sıkılan herhangi bir başka kimse olsaydı, hiç de dost sayılmaz, yolcu olarak bindiğiniz 707 uçağında sizden on iki sıra önde oturan iş adamından farksız olurdu. Bin kere birlikte yolculuk yapsanız bile.

Bir bakıma Garnett'i o kadar iyi tanıyorum ki, kendi karısı bile o kadar tanıyamaz, çünkü karısı onun o gürültülü, rüzgârlı âletin içinde neden saatlerini ziyan ettiğini, neden yüzüne gözüne yağ fışkırmasına itiraz etmediğini asla anlayamaz. Ben ise bunun nedenini anlayabiliyorum.

Ama herhalde David Garnett'i tanımanın en acayip yanı, birlikte pek çok uçuşlar yapmış olmamıza ve onu birçok yönüyle tanıyor olmama rağmen, adamın neye benzediğini, hattâ hayatta olup olmadığını bile bilemeyişim. Çünkü David Garnett yalnızca uçak pilotu değil, aynı zamanda yazar ... ve bir bakıma birlikte yaptığımız bütün o konuşmalar ve uçtuğumuz yerler hep onun kitabının eskimiş kapakları arasında yer alıyor. Kitabın adı *Havada bir Tavşan.* Londra'da 1932 tarihinde basılmış.

Bir yazarı tanımanın yolu elbette ki onu şahsen görmek değil, neler yazdığını okumaktır. İnsanlar ancak basılı hale gelince netleşir, daha gerçek, daha dürüst olur. Nazik toplum içinde neler derse desin, sosyal kurallara ne kadar uyarsa uysun, biz gerçek insanı yine de yazılarında buluruz.

Örneğin David Garnett'in yazdığına göre, yirmi sekiz saati dual eğitimle uçtuktan ve otuz altı ders aldıkdan sonra, ilk yalnız uçuşundan dönüşünde Moth'un pilot kabininden çıktığı zaman gülümsemiş, daha çok uçuş süresi isteminde bulunmuş. Biz gerçekten 1931'in Temmuz sonundaki o Çarşamba günü Marshall Aerodrom'unda olup onu seyretseydik de görebileceğimiz bu kadardı.

Ama ilk solosu onu gerçekten bu kadar az mı etkilemişti acaba? İşte onu öğrenmek için aerodrom'dan çıkmamız gerek.

"Eve dönerken yarı yolda kendi kendime, insanların hep kul-

landığı o güvensiz sesle bir soru sordum : "Henüz solo uçtun mu sen?"

"Evet."

"Solo uçtun mu?"

"Evet!"

"Solo uçtun mu?"

"EVET!"

Tanıdık geliyor mu bu size? Uçmayı öğrendiğiniz zamanları hatırlayın. Her dersten sonra arabanızla eve dönüşünüzü, yolda tüm diğer sürücülere, arabalarına ve yere çakılı oldukları için nasıl acıdığınızı hatırlayabiliyor musunuz? "Şu anda kaç taneniz yeni uçmuş? Kaçınız ufuklara doğru bakıp daha on dakika önce rüzgâra karşı verdiği yaman bir savaşı kazanmış? Hiçbirimiz ... mi diyorsunuz? Sizi gidi zavallılar ... ama ben UÇTUM!" Sonra otomobilinizin direksiyonunu kendinize doğru çeker gibi yapıyor, arabanın tekerler üzerinde hemen hemen hafiflediğini hissediyorsunuz.

Eğer böyle bir ânınızı hatırlarsanız, David Garnett sizin de dostunuz sayılabilir. Onunla tanışmak da size (bir sahaf dükkanında) bir dolar gibi bir paraya patlar.

Havacılık konusunda binlerce cilt yazılmıştır, ama onların yazarları arasında otomatik olarak öyle binlerce dost bulamayız. Kitap sayfasında canlanabilen o nadir yazar, bunu kendini vererek yapar, yalnızca başına gelen şeyleri değil, onların anlamlarını yazarak bunu başarır. Bunu yapabilen uçuş yazarları genellikle özel kitapçı dükkânlarının belli bir bölümünde, birarada bulunurlar.

İkinci dünya savaşından bir yığın uçuş kitabı vardır, ama bunların hemen hemen hepsi gerçeklere ve heyecanlı serüvenlere dalmıştır, yazarları da olayların anlamından uzaklaşmış, o serüvenlerin neyi temsil ettiğini bir kenara bırakmıştır. Belki de kendisini bencil sanmalarından korkmuş, ya da herbirimizin, değerli bir amaca doğru uzandığımız anda, tüm insanî çabaların

bir simgesi haline geldiğimizi unutmuştur. İşte o dakikada, "ben" kelimesi artık kişisel ve ben-merkezli bir David Garnett'i anlatmıyor, sevmiş, arzulamış, öğrenmeye uğraşmış ve sonunda da Moth'la solo uçuş yapmış olan hepimizi anlatıyordur.

Gerçekle anlamın ve saf dürüstlüğün karışımında, bir kitaba varlık kazandıren bir şey vardır. O kitap bizi alır, pilot kabinine sokar. Sonucu ister iyi, ister kötü olsun. Pilot kabinine sokar ve bizi kaderimizle buluşmaya yollar. Ve eğer kadere doğru olan yolculuğu bir başka insanla birlikte yaparsanız, o insan büyük ihtimalle sizin dostunuz olacaktır.

Örneğin İkinci Dünya Savaşından Bert Stiles adlı bir pilot tanıyoruz. Onunla *Büyük Kuşa Serenad* (Serenade to the Big Bird) adlı kitapta tanıştık.Büyük Kuş bir Boeing B-17 Uçan Kale. İngiltere'den havalanarak Fransa ve Almanya üzerinde bir takım savaş uçuşları gerçekleştiriyor.

Bert Stiles'la uçmak, içimize savaşla gelebilen ölüm konusunda tedirgin bir kuşku sokuyor, günün sekiz saatinde sağ koltukta oturup uçakla mücadele ediyoruz, ya da biz oturup hiçbir şey yapmazken uçuş komutanı mücadele ediyor. Maskelerimizdeki oksijen bayatlayıveriyor, gözlerimizin önündeki görüntü kararıyor, sararıyor, sessizleşiyor. Messerschmitt'lerin ve Focke-Wulf'ların kara haçları, karşıdan saldırılarda bize doğru uçuyor, burunlarındaki toplardan üstümüze sarı ateşler yağıyor, sarsılıyoruz, uçaktan tahta yongaları ve bombalar düşüyor, koskoca Yüksek Filo'nun tamamı gökyüzünden siliniyor, sağ kanatta bir sarsılmayla birlikte turuncu alevler fışkırıyor, atış kolunu çekiyoruz, işte sonunda Manş denizi ... o güzel Manş denizi ... ve dosdoğru üsse iniş. Yerdeyiz yine. Yemeğimizde lezzet yok, döşğimizde uyku yok ... Teğmen Porada hemen gelip ışıkları yakıyor, "Haydi," diyor.Kahvaltı gecenin iki buçuğunda, brifing üç buçukta, hemen motoru çalıştır ve havalan ... yine sağ koltukta otururken maskenin oksijeni bayatlıyor, ortalık siyah, sarı ve sessiz oluyor, Messerschmitt'lerle Focke-Wulf'lar yine karşıdan bize doğru geliyor, burunlarındaki toplardan yine üstümüze sarı alev

ler fışkınyor ...

Stiles'le uçarken hiçbir görkem yok ... bombardıman seferleri uçmak bile sayılamaz. Korkunç, iğrenç bir iş yalnızca. Yapılması, yerine getirilmesi şart olan bir görev.

"Bu savaş konusunda bir yargıya varabilmem için daha epey uzun zaman geçmesi gerekecek. Ben Amerikalıyım. Colorado dağlarının güneyinde dünyaya gelmek gibi bir şansa ulaşmışım. Ama günün birinde "ben dünya'da oturuyorum" deyip o kadarla kesebilecek duruma gelmeyi umuyorum.

"Eğer bundan sağ çıkarsam, kolları sıvayıp ekonomi konusunda bir şeyler öğrenmem gerekecek. İnsanlar hakkında, olaylar hakkında da. Sonunda önemli olan yalnızca insanlar ... dünyada yaşayan tüm insanlar. Her diyar, birinin gözüne güzel gelir. Her toprak, birinin açısından uğrunda savaşılmaya değer. Demek ki mesele toprak değil. İnsanlar. Savaşın da konusu bu zaten bence. Bunun ötesine pek fazla geçemiyorum.

Bombardıman uçaklarındaki uçuşlarından sonra Stiles P-51'lerde savaş uçuşları yapmaya gönüllü oluyor. 21 Kasım 1944'de, Hanover'e eskort uçuşu yaparken isabet alıyor, yirmi üç yaşında ölüyor.

Ama Bert Stiles, iki yüz kadar kâğıdın üzerine mürekkeple bir şeyler kondurma fırsatı bulmadan ölmüş değil. İşte o işaretleriyle kendisi bugün bizim kafalarımızın içindeki bir ses, gözlerimizdeki bir görüntü haline gelmiş, çünkü kendi hayatını merak etmiş, onun üzerinde konuşmuş ... dolayısiyle de bizim hayatımız üzerinde konuşmuş.

Bert Stiles'ın en önemli yanları kâğıda İngiltere Kraliyet Hava Kuvvetlerinin kalkış pistlerinin yakınında, otuz yıl önce dökülmüş. Aynı kâğıt bugün de burada ... görebileceğimiz, dokunabileceğimiz yerde. İşte kişinin o önemli yanı, onu o insan yapan, o insanın ne demek olduğunu ortaya koyan yanıdır.

Örneğin Antoine de Saint-Exupéry ile şahsen konuşmak, kafasının çevresinde sürekli oynaşan bir sigara dumanı bulutunun

içini görebilme mücadelesi olurdu. Onun sürekli olarak hayalî hastalıklara karşı duyduğu korkuları dinlemek zorunda kalırdık. Havaalanının kenarına dikilip içimizden ... acaba bugün iniş takımlarını açmayı hatırlayacak mı, diye kaygılanmak zorunda kalırdık.

Ama Saint-Exupéry yazı yazmamak için ileri sürdüğü bahanelerin sonuna geldiğinde (yazmamak için sayısız bahane bulmuştu gerçekten), mürekkep hokkasını odasındaki keşmekeşin arasında bulup sonunda kalemini kâğıda değdirdiğinde, uçuşlarla ve insanla ilgili yazılmış yazılacak en dokunaklı ve güzel fikirleri içinden boşaltmaya başlamıştır. Onun yazdıklarını okuduktan sonra başını sallayıp, "Bu doğru," demeyecek, onu bir dost olarak kabul etmeyecek pilot sayısı pek azdır.

"'O vadiye dikkat edin,' (demişti Guillamet). 'Tüm sahayı parça parça ayırıyor. Hemen haritanıza işleyin.' Ah, Mortri yakınında, çimler arasındaki o yılanı hiç unutmayacağım! O acil iniş alanının çimenlerine vücudunun tüm uzunluğuyla serilmiş, beni bulunduğum yerden bin mil ötede bekliyordu. Fırsat versem beni alev alev bir şamdana çevirecekti. Oradaki otuz tane koyun da zaten beni bir tepe yamacına kovalamak için bekliyordu.

"'Siz çayırı boş sanıyorsunuz, birdenbire, BUM! Otuz tane koyun tekerleğinizin gerisinde.' Böylesine zalim bir tehdit karşısında ben ancak şaşkın bir gülümseme tepkisi gösterebilmiştim..."

Uçuş yazarlarının en iyileri arasından bazı kasıntı ve karmaşık fikirlerin de çıkacağını ve kâğıtlara döküleceğini sanırsınız. Ama hiç de öyle olmaz. Hattâ yazarın kalitesi ne kadar yüksekse, bize ne kadar yakın dost olabiliyorsa, getirdiği mesaj da o ölçüde basit ve açık seçik olur. Gariptir ama bu mesaj bizim öğrendiğimiz bir mesaj olmaktan çok, hatırladığımız bir mesaj olur. Eskiden beri bildiğimize inandığımız bir şey.

Küçük Prens'de Saint-Exupéry, pilotların yine uçuşlar hakkında yazı yazmış diğer pilotlarla geliştirebileceği çok özel dostluk konusunda fikirler seriyor ortaya.

"'İşte benim sırrım,' dedi tilki, küçük prense. 'Çok basit bir sır. İnsan doğruyu yalnız yüreğiyle görebilir. Esas önemli olan, gözün görebildiği bir şey değildir.'

"'Esas önemli olan, gözün görebildiği bir şey değildir,' diye tekrarladı küçük prens. Bir daha unutmayacağından emin olmak için yapıyordu bunu."

Saint-Ex sizin, benim hakkımızda yazıyor. Uçuşların çektiği siz ve ben. Onu nasıl çektiyse, tıpkı öyle. Ve yazıların içinde biz de aynı dostluğu arıyoruz. Görünmez şeyi görmeden, Saint-Exupéry ile, David Garnett'le, Bert Stiles'la, Richard Hillary ile ve Ernest Gann'la olan ortak yanlarımızın bitişik komşumuzla olandan daha fazla olduğuzun farkına varmadan. Biz o dostlukları beslememiş, onlara özen göstermemişiz. Onlar da tanımadığımız yüzbinlerce yüzden ve dosttan daha yakın dost değil.Ama kâğıda dökülmüş olan gerçek adamı bir kere tanıdıktan sonra, yani fânî insanın tüm hayatını uğruna vakfettiği o iç insanı tanıdıktan sonra, herbiri bizim için benzersiz oluveriyor.

Onların önemli yanları bizim de önemli yanlarımız oluyor ve tabii gözle görülemiyor.

Bir insana dost oluşumuz, o insanın kumral saçlı, mavi gözlü olmasından, çenesinde eski bir uçak kazasından kalma yara izi olmasından ötürü değildir. Bizimle aynı rüyaları gördüğü, aynı iyilikleri sevip aynı kötülüklerden nefret ettiği içindir. Ilık, sessiz bir sabah saatinde yankılanan motor sesini sevdiği içindir.

Gerçekler yalnız başına anlamsızdır.

GERÇEK : Fransız Hava Kuvvetlerinin komutan üniformasını giymiş olan ve Saint-Exupéry adıyla bilinen adam, elinde yedi bin saatlik seyir defteriyle kendi vatanı üzerinde çıktığı keşif uçuşundan bir daha dönmedi.

GERÇEK : Luftwaffe İstihbarat subayı Hermann Koth, 31 Temmuz 1944 akşamı, yani Saint-Exupéry'nin uçağının tek kayıp uçak olduğu akşam, şöyle bir mesaj almıştı : "Telefonla gelen mesaj ... Bir keşif uçağı yok edildi, alevler içerisinde denize

düştü."

GERÇEK : Hermann Koth'un Aix-la-Chapelle'deki kütüphanesinin rafları ciltler dolusu Saint-Exupéry kitaplarıyla doluyken, müttefik bombardıman uçakları tarafından yerle bir edildi.

GERÇEK : Saint-Exupéry'yi bunların hiçbiri yok etmedi. Ne motoruna giren kurşun, ne pilot kabinini dolduran alevler, ne de kitaplarını parça parça eden bombalar. Çünkü gerçek Saint-Ex, gerçek David Garnett, gerçek Bert Stiles etten ve kemikten olmadıkları gibi, kâğıttan da değildir. Onlar belki özel bir düşünüş biçimidir, ama yine de, prensimizin tilkisi gibi, bütün dünyada eşsizdir.

Ya anlamı?

Bu insanların gerçek ve kalıcı olan yegâne parçaları bugün hâlâ yaşamaktadır. Eğer biz onları arar, bulursak, onlarla birlikte gülebilir, onlarla birlikte öğrenebiliriz. Onların seyir defteri bizimkinin içinde erir, kendi uçuşlarımız ve kendi hayatımız onları tanıdığımız için daha zenginleşir.

Bu insanların ölebilmesi için ancak tümüyle unutulmaları gerekir. Biz de dostlarımıza, onların bize yaptığını yapmalıyız ... yaşamalarına yardımcı olmalıyız. Belki içlerinden bir ikisini tanıma fırsatı bulamamışsınız diye düşünerek ... onları size takdim etmeme izin verir misiniz?

BAY HARALD PENROSE, *Gökte Yankı Yok* (No Echo in the Sky - Arno Press Inc.)

BAY RICHARD HILLARY, *Son Düşman* (The Last Enemy - aynı zamanda *Boşluktan Düşüş* - Falling Through the Space adıyla da yayınlanmıştır.)

TEĞMEN JAMES LIEWELLEN RHYS, *İngiltere Benim Köyüm* (England is My Village - Books for Libraries, Inc.)

BAYAN MOLLY BERNHEIM, *Kendi Gökyüzüm* (A Sky of My Own - Macmillan Publishing Co,. Inc.)

BAY ROALD DAHL,. *Size Devrediyorum* (Over to You)

BAYAN DOT LEMON, *Bir-Bir* (One-One)

SIR FRANCIS CHICHESTER, *Tasmanya denizi üzerinde Yapayalnız* (Alone over the Tasman Sea)

BAY GILL ROBB WILSON, *Havacının Dünyası* (The Airman's World)

BAY CHARLES A, LINDBERGH, *St. Louis Ruhu* (The Spirit of Saint Louis - Charles Scribner Oğulları)

BAYAN ANNE MORROW LINDBERGH, *Kuzey Yoluyla Doğuya* (North to the Orient)

BAY NEVIL SHUTE, *Virajın Ötesi*, (Round the Bend), *Gökkuşağı ve Gül*, (The Rainbow and the Rose), *Pastoral* (Ballantine Books, Inc.)

BAY GUY MURCHIE, *Gökyüzünün Şarkısı* (Song of the Sky - Houghton Mifflin Company)

BAY ERNEST K. GANN, *Öğlen Alevi* (Blaze of Noon - Ballantine Books, Inc.), *Kader Avcıdır* (Fate is the Hunter - Simon & Schuster, Inc., Ballantine Books, Inc.)

BAY ANTOINE DE SAINT EXUPERY, *Rüzgâr, Kum ve Yıldızlar* (Wind, Sand and Stars - Harcourt Vrace Jovanovich, Inc.), *Küçük Prens* (The Little Prince - Harcourt Brace Jovanovich, Inc.)

Kitabın baskısı piyasada mevcutsa, yayınevinin adı verilmiştir. Mevcudu olmayanlar için halk kütüphanelerine ve sahaflara bakınız.



Alet Kutusunda Bir Işık

Filozofların dediğine göre, kişi neye inanırsa, o şey o kişinin gerçeği olurmuş. Ben de yıllardır hep, "Ben mekanikten anlamam," dediğim için, mekanikten anlamazdım. Her zaman derim, ben çiviye tornavidanın hangi tarafıyla vuracağımı bile bilmem. Böyle diyerek koskoca bir ışık dünyasını kendimden uzakta tuttum. Uçaklarımın üzerinde çalışacak bir başka kişi bulmak zorundaydım ... yoksa uçamazdım.

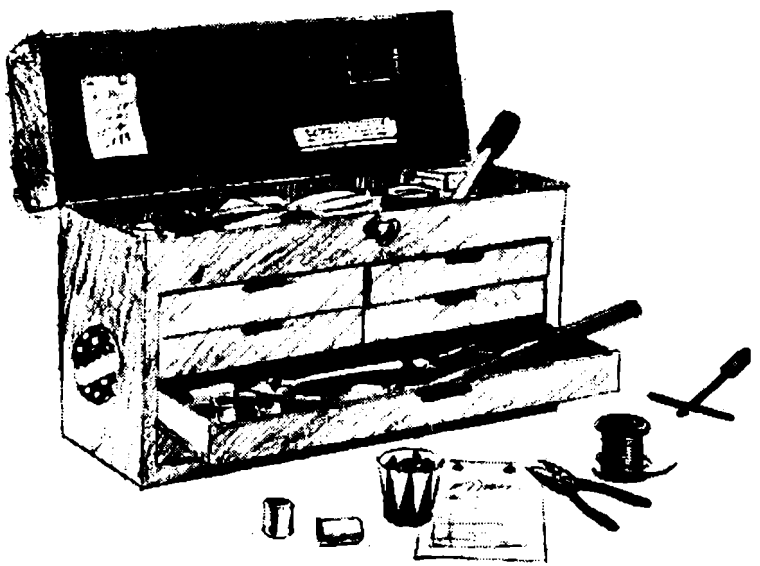
Derken günlerden bir gün çılgın bir biplan'ın sahibi oldum. Eski model motoru uçağın burnundaydı. Bu uçağın da, 175 beygir güçlük Wright Whirlwind motorların kişiliği hakkında biraz bilgisi olmayan bir pilota asla tahammül edemeyeceği çok geçmeden anlaşıldı. Ahşap kaburgalarla tutkallanmış bezin onarımından anlamayan pilotlara da tahammülü yoktu.

İşte hayatta en seyrek rastlanan olaylardan biri bu yüzden başıma geldi. Ben düşünüş biçimimi kökünden değiştirdim. Uçak mekaniğini öğrendim.

Başkalarının çoktan beri bildiği şeyler benim için yepyeni bir serüven oluverdi. Örneğin bir motoru söker de tezgâhın üzerinde dağıtırsanız, ortaya türlü biçimlerdeki parçacıkların bir kolek-

siyonu çıkıyor. Hepsi de buz gibi soğuk demir. Ama yine aynı parçaları birleştirir, birbirine civatalar, soğuk ve ölü bir uçağa yerleştirirseniz, bu sefer yeni bir varlık doğuyor. Bitmiş bir heykel, dünyanın her sanat galerisine lâyık bir sanat biçimi doğuyor. Sanat tarihindeki hiçbir heykelde görülmemiş biçimde, bu ölü motorla ölü uçak, pilotun eli değince canlanıveriyor, kendi hayatlarını o pilotun hayatıyla birleştiriyorlar. Ayrı ayrı durdukları zaman demir, tahta, bez ve adamken ve yere çakılıyken, birleşince göklere yükselebiliyor, her yeri gezip keşfedebiliyor, daha önce hiç gitmedikleri diyarları görebiliyorlar. Bunu öğrenmek bana çok şaşırtıcı geldik, çünkü ben teknisyenliği her zaman kırık metal parçaları ve kopuk küfürlerden oluşuyor sanmıştım.

Her şey oracıkta, hangarın içinde, gözlerimin önündeydi. Ben gözlerimi açar açmaz görebilmiştim. Müzedeki bir sergide birdenbire elektriklerin yanması gibi. Tezgâhın üstünde, yarım inçlik soket takımının zerafetini görmüştüm. Bir köşebentin dümdüz, basit güzelliğini görmüştüm. Yağları silinmiş, tertemiz edilmiş. Bir gün içinde hem Vincent Van Gogh'un, hem Auguste



Rodin'in, hem de Alexander Calder'in eserlerini gören yeni bir sanat öğrencisi gibi, birden bunların birbirine nasıl takılabileceğini, bu işleri kolaylaştıran şirketleri, Snap-On'u, Craftsman'ı, Crescent Tool Şirketini de gördüm ...eski âlet kutusunun kat kat tepsilerinde sessizce parıldayarak bekliyorlardı.

Aletlerin sanatı, motorların sanatına dönüştü, zamanla ben de Whirlwind'i anlamaya başladım, onu türlü kaprisleri ve hayalleri olan bir canlı dost gibi görür oldum, mistik ve kötü niyetli bir bilinmeyen olma sınıfından çıkardım. Ne büyük keşifti bu keşif! O gri çelik mahfazanın içinde olup bitenleri bilmek, dönen pervane bıçağının ona neler yaptığını düşünebilmek, motor kükremelerinin nelerden kaynaklarındığını gözlerimin önünde canlandırabilmek! O silindirlerin içi benim için artık kapkaranlık değildi. Krank milinin çevresi de öyle. Işık vardı oralarda ... biliyordum! Emme gücü vardı, basınç vardı, güç vardı, egzos vardı. Basınçlı yağ yatakları, yüksek hızla dönen şaftları tutuyordu. Gamsız emme valfları, mikrosaniye programlarıyla egzos valflarına işkence ediyor, taptaze ateşi boşaltıyor, içiyordu. Süperşarj'ın o narin emicisi, pervanenin her turunda yedi kere uğulduyordu. Rotlar ve pistonlar, kelepçeler ve kollar ... hepsi anlam ifade etmeye başladı, aynı basit ve düzgün mantığa uydu. Onları birleştirip civatalayan âletlerin mantığına.

Çalışmalarımda motordan gövdeye geçtim, kaynakları, yayları, kaburga dikişlerini, ofsetleri, yamaları öğrendim. Yıllardır uçuyordum ama bir uçağı bu gözle ilk defa görüyor, ilk defa inceliyor, öğreniyordum. Bütün bu küçük parçalar birleşerek komple bir uçağı oluşturmaktaydı. Harika bir şeydi bu! Bir otopark dolusu uçağım olsun diye heveslenmeye başladım. Çok güzeldiler çünkü. Buna ihtiyaç duyuyordum. Aralarında dolaşmak, herbirine günün ve akşamın ve gecenin bin türlü ışığında yüzlerce açıdan bakabilmek için.

Kendime âletler satın almaya başladım, onları çalışma masamın üzerine yerleştirdim. Zaman zaman bakmak ve dokunmak için. Uçuş mekaniğinin keşfi öyle küçük bir keşif değildir.

Ben hangarda Mikelanj uçaklarını, dükkânlarda Renoir âlet kutularını sindirebilmek için saatler geçirdim.

Kendini ve uçan uçağını kendisi kontrol eden insan için sanatların en büyüğü, makinenin ruhunu kendi ruhuyla birleştirmektir. Ama ben o çılgın eski biplan sayesinde, güzelliği görebilmek ve sanatı bulabilmek için hayatımın her ânında uçmak zorunda olmadığımı da öğrendim. On altıda dokuz inçlik bir köşebentin o saten metal yüzeyine dokunayım, yeter. Sessiz hangarın içinde şöyle bir yürüyüp, nice zamandır bu kadar yakınımda olan o harikülâde civata ve somunlara açılmış gözlerimle bir bakayım, yeter.

Işık yakıldığı zaman uçaklar, motorlar ve âletler ne garip, pırıl pırıl yaratıklar oluyorlar!

Neresi Olursa Olsun

Sanki biz samanlar arasında yatarken birisi elli kiloluk bir havaî fişeği almış, fitili geceyarısından iki saat sonra tutuşturuvermiş, sonra onu uçağımızın yukarısındaki karanlıklara savurup kaçıvermişti.

Top gibi bir dinamit ateşi bizi sarsıp can verdi, sert yağmur damlaları tepemize dolu taneleri gibi indi, kara rüzgârlar bizi kudurmuş hayvanlar gibi parçalamaya çalıştı. Üç uçağımız ipleri üzerinde deli gibi sıçrıyor, geriliyor, o manyak gece rüzgârının altında yuvarlanmamak için tekmeler atıyor, pençeler savuruyordu.

"Kanada sarıl, Joe!"

"Ne?" Sesini rüzgâr uzaklara götürüyor, yağmurla gökgürültüsü de iyice boğuyordu. Yıldırımın ışığında onu on milyon voltluk donmuş bir ışık gibi gördüm. Tıpkı ağaçlar gibi. Onların da yaprakları uçuyordu. Yağmur damlaları iyice yatay düşmekteydi artık.

'KANAT! KANADA SARIL VE TUTUN!"

Rüzgâr ağaçların dallarını kırarken o tüm ağırlığını kanadın üzerine attı, ikimiz Cüb'ı aramıza alarak asıldık, onun bizi kana-

dı altına alarak vadi boyunca yuvarlanıp gitmesini engelledik.

Joe Giovenco, Long Island'ın Hicksville kasabasından hipi bir yeni yetmeydi. Yani New York kentinin gölgesi altında yaşayan biriydi. Fırtınalar konusundaki tüm bilgi ve anlayışı, onların yaz aylarında kentin dışındaki bir yerlerde biraz mırıldandığıydı. Şu anda iplere bir pitonun gücüyle asılıyor, rüzgâra, yıldırımlara ve yağmura karşı kişisel bir mücadele veriyor, saçları yüzünün ve omuzlarının çevresinde kara tutamlar halinde uçup duruyordu.

Dinamitin patlamasından bir saniye önce bağırdı. 'VAY CANINA! METEOROLOJİ KONUSUNDA AMMA DA ÇOK ŞEY ÖĞRENİYORUM!"

Yarım saat içinde fırtına tepemizden geçip uzaklaştı, ortalığı sessiz bir karanlık içinde bıraktı. Gökyüzünün doğudaki tepelerin üzerinde parıldayıp çatırdadığını duyuyorduk, gözlerimiz batıda hâlâ kaygıyla yeni yıldırımları arıyordu ama sakinlik devam etti, sonunda uyku tulumlarımıza girmeyi başardık. Gerçi nem içinde uyuduk ama altı kişilik grubumuzdan bir teki yoktu ki Uluslararası Kros Serüvenine ömrünün en iyi dilekleriyle katılmış olmasın. Bununla birlikte, katılırken büyük risklere girmiş değildik. Bizi o karşılaşmaya ya da o karşılaşmayı bize sürükleyen tek şey, çağımızda bizimle aynı gezegende yaşamakta olan diğer insanlara karşı duyduğumuz meraktı.

Belki de manşetler başlatmıştı *Serüven*'i. Belki dergi yazıları, radyo haberleri başlatmış da olabilirdi. Hepsi bir ağızdan, gençler arasındaki yabancılıktan ve gençlerle büyükler arasındaki kuşak uçurumundan söz ediyor, bu ülke gençlerinin bu aşılmaz engelleri aşabilmek için tek yapabilecekleri şeyin engelleri yıkmak ve bir daha asla kurmamak olduğunu söylüyorlardı ... belki o zaman başlamıştı her şey. Ama bütün bunları düşününce, hiç de böyle gençler tanımadığımı farkediyordum. Hiçbir genç, daha dün çocuk olmuş olan bizlerin geçmişini konuşmaya karşı isteksiz değildi. Karşılaştığınızda size "Merhaba" diyeceği yerde "Barış" diyen insana söylenecek bir şey olduğunu çok iyi biliyor-

dum ama o şeyin ne olabileceğini bir türlü bulamıyordum.

Acaba bezden uçağıyla gezen bir adam otoyolun üzerine iniş yapsa ve orada ptostop yapmaya çalışan gence uçağına binmesini teklif etse ne olur, diye düşünürdüm sık sık. Ya da daha iyisi, iki pilot uçaklarında iki kent çocuğuna biraz yer ayırsalar, onları yüz millik, bin millik bir uçak gezisine çıkarsalar ne olur? Bir iki haftalığına onları Amerika'nın tepelerinin, çiftliklerinin, ovalarının üzerinde dolaştırsalar? Hem de dünyanın hiçbir yerini, lise bahçesi parmaklığından ve otoyol üst geçidinden başka hiçbir yerini görmemiş çocukları?

Kim değişirdi ... çocuklar mı, yoksa pilot mu? Yoksa her ikisi de mi? O değişiklik nasıl bir değişiklik olurdu? Hayatları hangi noktada birbirine değer, nerelerde birbirinden seslenilemeyecek kadar uzaklaşırdı?

Bir fikrin sonunda ne olacağını anlamanın bir tek yolu vardır, o da denemektir. İşte Uluslararası Kros Serüveni bu yüzden ortaya çıkmıştı.

1971 Ağustos'unun ilk günü sisli, kapanık bir gündü ... yani öyle bir öğleden sonraydı, demek gerekir. Ben ötekilerle buluşmak üzere New Jersey'in Sussex havaalanına öğleden sonra inmiştim.

Louis Levner'in 1946 yapımı bir Taylorcraft'ı vardı ve daha önce görmediği yerlere uçma fikrinden pek hoşlanırdı. Hedef olarak Oshkosh-Wisconsin'daki EAA Uçuş Alanını seçtik. Son anda başka herkes iptal edip gelmese bile, sırf oraya gitmek için uçmaya değerdi.

Toronto-Kanada'dan Glenn ve Michele Norman programı duymuşlardı. Pek hipi çocuk sayılmazlardı ama ABD'nin yabancısı sayılırlardı, ülkeyi 1940 modeli Luscomble'larıyla gezmeye hevesliydiler. İniş yaptığım zaman alanda iki de delikanlı görmüştüm. Kendilerini tipik hipi olarak gösteriyorlardı. Saçları omuzlarına kadardı, alınlarında paçavralardan bantlar bağlıydı, üstlerinde soluk tulumlar, sırtlarında çantalar taşıyorlardı, uyku tulumları da ayaklarının dibinde durmaktaydı..

Christopher Kask düşünceli, şiddetle ilgisi olmayan, yabancılar arasında pek ağzını açmayan bir tipti. Liseden çıkarken Regents bursu kazanmıştı. Bu onur, notları en yüksek olan yüzde iki oranındaki öğrenciye tanınıyordu. Ne var ki çocuk üniversite eğitiminin ABD'nin en iyi dostu olduğuna inanmıyor, daha iyi bir iş bulmak için diploma almayı da gerçek bir eğitim olarak görmüyordu.

Joseph Giovenco daha uzun boylu, insanlara karşı daha açık biriydi. Dikkatli fotoğrafçı gözleri her şeyi hemen farkediyordu. Video bantlarında bir sanat olarak büyük gelecek olduğunun farkındaydı. Sonbahar geldiğinde video bantlarını öğrenmeye karar vermişti.

Hiçbirimiz ne tam ne olacağını bilmiyorduk ama uçmak zevkli geliyordu. Sussex'de buluştuk, gökyüzüne kaygılı bakışlarla baktık, oradaki sisleri, bulutları inceledik. Fazla bir şey söylemiyorduk, çünkü henüz birbirimizle nasıl konuşacağımızı bilemiyorduk. Sonunda başlarımızı salladık, uyku tulumlarımızı uçağa yükledik, motorları çalıştırdık, pistte hız arttırıp göklere yükseldik. Motor gürültüsü yüzünden, çocukların havada neler hissettiklerini öğrenmemize olanak yoktu.

Benim kendi düşüncelerim, ilk adımda pek uzağa varamayacağımız yolundaydı. Bulutlar batıdaki tepelerde kalın gri girdaplar gibi dönenip duruyor, ağaçların dalları üzerinde sisler oynaşıyordu. Batı öyle olunca, on on beş mil kadar güneye uçtuk, sonunda ufuklardaki gri çorba daha koyulur, kaynamaya başlarken Andover-New Jersey yakınlarındaki bir çayıra iniş yaptık.

Oranın sessizliği içinde birdenbire yağmur hafiften yağmaya başladı.

İçimizden biri, "Pek de görkemli bir başlangıç denilemez," dedi.

Ama çocukların hevesi dinmemişti. Joe, "New Jersey'de bunca boş alan!" diye söylendi. "Ben de aşırı kalabalığız sanıyordum!"

Battanıyeyi otların üzerine sererken *Sivrisinekler, Kapımdan Uzak Durun* diye bir şarkı mırıldanmaya koyuldum. Kötü havanın keyfimizi kaçırmadığına seviniyor, yarın sabaha ufukların tertemiz olacağını umuyordum.

Yağmur bütün gece yağdı. Sesi, bez kanatlara çakıl taşları düşüyor gibiydi. Önce otlara da kuru kuru çarptı, sonra ortalık bataklığa dönüşünce fışırtılar başladı. Geceyarısı gelip çattığında, yıldız görmekten de, o batağın içinde uyumaktan da umudumuzu kesmiştik. Saat birde uçaklara binip büzüldük, brandaları üzerimize çektik, biraz kestirmeye çalıştık. Üç olduğunda, saatlerdir tek kelime söylememiş olan Joe konuştu: "Ömrümde bu kadar hızlı bir yağmurda bulunmadım."

Şafak geç söktü, nedeni de sisti ... sis, bulut ve yağmur aralıksız dört gün sürdü. Dört gün boyunc, yağmur ara verecek gibi gözüktüğünde havalanmayı deniyorduk. Dört gün boyunca yağmurdan ve fırtınadan kaçmayı, onların çevresinden dolaşmayı, bir küçük havaalanından diğerine sıçramayı deneye deneye, toplam olarak Oshkosh'a doğru altmış iki mil yol aldığımızı farkettik. Oshkosh hâlâ bin mil uzaktaydı. Stroudsburg-Pennsylvania'da bir hangarda uyuduk, Pocono Dağında havaalanı ofisinde kestirdik, Lehington'da da uçuş okulunda yattık.

Uçuşun bir günlüğünü tutmaya karar vermiştik. Gerek o günlük, gerekse yağmur altında, sis içinde yapabildiğimiz konuşmalarla, birbirimizi çok yavaş da olsa tanımaya başladık.

Örneğin Joe daha baştan uçakların kişilikleri olduğu fikrinde kararlıydı. Onların da insanlar gibi karakterleri olduğuna inanıyordu. Hattâ hangarın dibindeki mavili beyazlı bir uçağın kendisine ürküntü verdiğini bile söylemeden geçmedi. "Nedenini bilemem. Orada öyle durup bana bakışından olmalı. Hoşlanmıyorum," diyordu.

Pilotlar bunu fırsat bildi, çeşitli biçimlerde yaşamış, yapılamayacak şeyler yapmış uçakların hikâyelerini anlatmaya başladılar. Birinin hayatını kurtarmak için mecbur kalıp aşırı kısa bir mesafede kalkış yapmak gibi, uygunsuz arazi üzerinde motor

stop ettiğinde inanılmayacak kadar uzun mesafeleri planör uçuşuyla almak gibi. Sonra kanatların nasıl çalıştığı konusunda bir sohbet başladı, oradan uçuş kontrol mekanizmalarına, motorlara, pervanelere geçildi, sonunda da kalabalık okullardan, kampuslarda uyuşturucu satılmasından söz ettik. Derken konu, kişinin düşüncelerinde koruduğu şeyin nasıl sonunda gerçek olduğuna döndü. Dışarda kara yağmur, içerde onun yankısı ve mırıltıyla konuşan sesler.

Günlüğe yazdığımız şeyler, sözle söylemeyi canımızın istemediği şeylerdi.

Dördüncü gün Chris Kask şöyle yazmıştı : "Bu gerçekten müthiş bir şey. Her gün yeni sürprizlerle dolu. Bazıları gerçekten inanılmaz şeyler, ama oluyor. Biri bize Mustang'ını ödünç verdi, bir başkası Cadillac'ını yolladı ... herkes havaalanlarında yatıp uyumamıza izin veriyor ve bize iyi davranmak için elinden geleni yapıyor. Nerede olduğumuzun da, Oshkosh'a varıp varamayacağımızın da önemi yok. Her yer bir. Neresi olursa olsun"

İnsanların bize gösterdiği yakınlık, çocukların bir türlü inanamadığı düzeydeydi.

Joe, "Chris'le bir dükkânda dolaşırken ya da sokakta onun peşinden yürürken insanların ona bakışını seyrediyordum," diyordu. "Saçları yine şimdiki kadar uzundu ... hattâ daha uzun. Yanından geçerken bakıyorlardı. Bazen durup bir mimik yapıyor ya da yanlarındaki kişiye bir şeyler söylüyorlardı. Suçluyorlardı onu. Hoşlanmadıkları gözlerinden okunuyordu. Oysa onun kim olduğunu bilmiyorlardı bile!"

Bunu duyduktan sonra ben de hipilerimize bakan insanları izlemeye koyuldum. Onlara ilk bakan her zaman bir şok tepkisi sergiliyordu. Benim de ilk görüşümde hissettiğim şeyin tıpkısı. Ama çocukların birinden biri konuşma fırsatı bulursa, yani kendilerinin yumuşak huylu insanlar olduğunu, niyetlerinin ortaya bir bomba çıkarıp herkesi parça parça etmek olmadığını sergilerse, o zaman o düşmanlık yarım dakikadan kısa bir sürede silinip gidiyordu.

Bir keresinde batı Pennsylvania'daki dağlarda hava yüzünden kısılıp kalmıştık. Tepelerden geri çekildik, birkaç tur attık, sonunda uçaklarımızı New Mahoning kasabası yakınlarında, biçilmiş samanların durduğu bir açıklığa indirdik.

Daha biz yere ayak basar basmaz çiftçi çıkageldi. Bindiği pikap nemli topraklar üzerinde sarsılıp takırdıyordu.

"Sorun mu çıktı?" diye sordu. Bunu daha başlangıçta söylemişti. Ama sonra, çocukları görür görmez kaşları çatılıverdi.

"Hayır, efendim," dedim. "Küçük sorun. Bulutlar bir hayli alçalıyordu ... biz de yukarlarda bir tepeye çarpmaktansa iniş yapalım diye düşündük. Umarım sizce bir sakıncası yoktur ..."

Başını salladı. "Ziyanı yok. Herkes sağlam, değil mi?"

"Tarlanız sayesinde. Hepimiz iyiyiz."

Birkaç dakika geçmemişti ki üç yeni kamyonetle bir otomobil de burunlarını toprak yola sokup bizim tarlaya doğruldular. Her yanda garip, hareketli konuşmalar yer alıyordu.

"...onları Nilsson'un çiftliği üzerinde alçaktan uçarken gördüm, bizim Nilsson'un başı dertte olmalı diye düşündüm. Ardından iki uçak daha geldi, iniş yaptılar ve her şey sessizleşti. Neler olup bittiğini anlayamamıştım."

Çiftçilerin hepsinin saçları kısa kesilmişti, hepsinin yüzü sinek kaydı traşlıydı. Gözleri bizim gruptaki uzun saçlar üzerinde geziniyor, alın bantlarını inceliyor, karşılarında ne bulunduğuna karar veremiyormuş gibi görünüyorlardı.

Derken Joe Giovenco'nun Nilsson'a söylediği sözü duydular.

"Çiftlik mi burası? Gerçek bir çiftlik mi? Ben hiç gerçek çiftlik görm ... yani ... ben kentliyim ... yoksa şu yerden uzayan şeyler mısır mı?"

Çatık kaşlar birden düzeldi, gülümsemeler birer mum gibi yüzleri yavaş yavaş aydınlattı.

"Tabii mısır, evlât. Böyle büyür mısır. Bazen kaygılanır insan. Örneğin şu yağmur. Çok fazla bu yağmur. Ardından da sert bir rüzgâr çıktı mı, bütün mahsul yamyassı olur, dertler başlar

kesinlikle."

Nedendir bilmem, seyretmesi güzeldi bu karşımdaki sahneyi.

Düşüncelerini gözlerinden okumak mümkündü. İnsanların baktıkça kaygılandığı hipiler, sert hipilerdi. Suratı asık olan, yağmura da, güneşe de, toprağa da, mısıra da aldırış etmeyen hipilerdi. Yani koca ülkeyi kesip biçmekten başka bir şey yapmayanlar. Ama bizim çocuklar o tür değildi. İnsanlar bunu çabucak anlayabiliyorlardı.

Tepelerde hava biraz düzelince, çiftçileri uçakla uçurmayı teklif ettik. Hiçbiri havalara yükselmeye hazır değildi. O zaman motorlarımızı çalıştırdık, samanların üzerinden gökyüzüne doğru yükseldik, kanatlarımızı sallayarak onları son bir kere selamlayıp yolumuza koyulduk.

Chris o gece günlüğe, "Şaşılacak şey!" diye yazmıştı. "Bir çiftliğe indik, İsveç ve İrlanda aksanlarıyla konuşan çiftçilerle çene çaldık. Pennsylvania'da böylelerinin olduğunu bilmezdim. Herkes son derece nazik. Dost davranışlı. Gerçekten gözlerim açıldı. Doğal savunma mekanizmalarımın çoğu ortadan kalktı. İnsan kaygılanmamalı, olayları akıntısına bırakmalı. Gelecek için yaptığım küçük küçük planlar gerçekten büyük sarsıntı geçiriyor. Artık hiçbir şeyden emin değilim, bu da iyi bir şey, çünkü insana kendini rahat bırakmayı öğretiyor."

O günden sonra artık batıya doğru açık ve masmavi bir havanın içinden uçmaya koyulduk. Altımızda yemyeşil toprak ve çiftlikler üzerinde güneş parlıyordu.

Yere indiğimizde yaptığımız açıklamaların sonucunda Chris'le Joe artık uçakların kontrolunu alıp bir denemeye de hazır olmuşlardı.Onlara ilk dual eğitimi formasyon uçuşuyla verdik.

"Küçük düzeltmeler, Joe. KÜÇÜK DÜZELTMELER! Öteki uçağın ... senin ... şuranda olmasını istersin, tamam mı? Oldu işte, uçuyorsun. Küçük düzeltmeler yap şimdi. Biraz daha güç ver ... azıcık. KÜÇÜK DÜZELTMELER!"

Pek fazla saat geçmeden, çocuklar uçakları birbiriyle for-

masyon halinde tutabilmeye başladılar. Onlar için zor işti bu. Ama onlar da gereğinden fazla zorlaştırdılar. Yine de keyiften bayıldılar, bir sonraki kalkışımızda tekrar kontrolleri ele alıp biraz daha pratik yapma fırsatını atmaca gibi beklemeye başladılar.

Bundan sonra, kalkışları tek başlarına yapmaya başladılar. Başlangıçta sincaplar gibi panik içindeydiler. Pist ışıklarının üzerinden son anda yükseliyorlardı. Biraz sakinleştiklerinde, uçağın hızını kesmeyi, dönüşler yapmayı, formasyon halinde yanyana alçalmayı öğrendiler, en sonunda da piste inişlere geçtiler, her şeyi suya düşmüş sünger gibi çabucak emip sindirdiler.

Ayrıca biz de her gün onların hayatını öğreniyor, kullandıkları dil hakkında bilgi ediniyorduk. Hipi dili konuşma alıştırmaları yaptık. Cebimdeki not defteri o dilin bir küçük sözcüğü haline dönüşmeye başladı. Jo, kelimeleri ağzımda daha bir özenle yuvarlamam gerektiğinde direniyordu. "Hey, ahpap, ne oluyor?" diyebilmenin alıştırmalarını yaptık. Tekrar tekrar. Ama bu iş formasyon uçuşundan çok daha zordu. Ben hiçbir zaman tam anlamıyla başaramadım.

Joe bize, "*You know* demek, cümlede duraklayıp ... şey ... demekgibidir," diye öğretiyordu. "*Right on* demek, tümüyle aynı kanıdayım demek. Bu yalnız belli bazı durumlarda söylenir ve genellikle *dummo*'lar söyler."

"*Sahneyi başarmak* ne demek?" diye sordum.

"Bilmiyorum. Ben hiç başarmadım."

Sözlüğümde bir yığın da uyuşturucuyla ilgili kelime vardı. Örneğin Marihuana yerine Mary Jane, ot, pot, mal, duman, kenevir ve esrar da diyebiliyordunuz. "Nick" dedikleri, bes sent tutarında ot demekti. "Seyrelmek", onu içince girdiğiniz ruhsal durumdu. Ama bütün bu zengin kelime dağarcığına rağmen bizim çocuklar yanlarında hiç böyle şeyler getirmemişlerdi. Bu beni şaşırtıyordu, çünkü ben kendine saygısı olan her hipinin günde bir paket marihuana içtiğini sanırdım. Onlara sordum.

Chris, "İnsan genellikle can sıkıntısından içer," dedi. Bu da neden üstlerinde hiç uyuşturucu görmediğimi açıklamaya yetiyordu. Fırtınalarla mücadeleler, saman tarlalarına sığınmalar, formasyon öğrenmeler, kalkışlara, inişlere çalışmalar gırla giderken can sıkıntısı diye bir sorunla uğraşmak zorunda değildik.

Dil öğrenimim sırasında çocukların hiç not tutmaksızın uçuş terminolojisini de kapmakta olduklarına dikkat ettim.

Bir gün Joe'ya, "Hey, ahpap," dedim. "Bu *rushing* kelimesi, *you know* ... ben pek tam anlamıyla kaptıramıyorum onu. Onu nasıl, *you know*, cümle içinde kullanıyorsun?"

"*I'm rushing* diyebilirsin. Esrarı içtiğin zaman boynunun üst kısmı kafanın içine doğru çekiliyormuş gibi olduğu zaman kullanılır." Bir süre düşündü, sonra yüzü parladı. "Spiral dönüşten kurtulduğun zaman duyduğun duygunun aynısı," dedi. Ben de *rushing*'in ne biçim bir şey olduğunu o zaman anladım.

Konuşmalarında artık "kuyruk sürüme," "bez kanat," "değip geçmek" "çember" "kafadan giriş" gibi kelimeler geçer olmuştu. Motoru çalıştırmak için pervaneyi elle çevirmesini öğrendiler, kayarak inişlerde, kısa alanlara inişlerde, yumuşak alandan kalkışlarda dual kontrollerle hep bizi izlediler. Bir sabah Joe formasyon uçuşu sırasında, Cub'ın arka kabinine dönüp bana seslendi. "Bana biraz trim verebilir misin?" O duymadı ama ben buna güldüm. Daha bir hafta önce ona *trim* deseniz, çocuk yılbaşı ağacını süslemekten söz ediyorsunuz sanırdı.

Derken bir akşam, hep birlikte ateşin çevresinde otururken Chris, "Uçaklar kaç para?" diye soruverdi. "Bir uçakla bir yıl kadar uçmak kaça mal olur insana?"

Lou, "Bin iki yüzle bin beş yüz dolar arası," diye bilgi verdi. "Saatte iki dolara uçabilirsin..."

Joe şaşırmıştı. "Bin iki yüz dolar mı?" Upuzun bir sessizlik oldu. "Adam başına yalnızca altı yüz demektir, Chris."Oshkosh'daki buluşma onları pek etkilemeyen bir karnaval oldu. Henüz uçaklara bağlılık geliştirmemişlerdi. Ancak "uçma" fikri etkili-

yordu onları. Uçmak da onların gözünde yerden havalanabilen bir motosiklete binmek gibi bir şeydi. Yolları ve trafik ışıklarını geride bırakmak, Amerika'yı keşfetmek üzere yola koyulmaktı. Bu konu zihinlerini giderek daha çok işgal etmeye başladı.

Eve dönerkenki ilk durağımız Rio-Wisconsin'dı. Orada otuz yolcuyu kent üstünde gezinti uçuşlarına çıkardık. Çocuklar yolcuların uçaklara binmesine yardım ettiler, yalnızca seyre gelmiş olanlara uçmanın nasıl bir şey olduğunu anlattılar, insanın bu yolla, kazancıyla masraflarını pekâlâ başabaş noktasına getirebileceğini öğrendiler. Tabii kendi uçağı varsa. O gün öğleden sonra bağış ve ücret olarak elli dört dolar kazanmıştık. Onunla benzinimizi ve yağımızı aldık, birkaç gün boyunca akşam yemeklerini yiyecek paramız da arttı. Riolular bizi bir pikniğe davet etti. Salatalar, sosisler, fasulyeler ve limonata. Bunlar o ıslak uyuduğumuz, sivrisineklerle boğuştuğumuz geceleri telâfi eden şeylerdi.

Glenn ve Michele Norman bizden orada ayrıldılar, güneydoğuya doğru uçtular. Orada bazı arkadaşlarını göreceklerdi.

Chris günlüğe şöyle yazmıştı: "Bir dostun uçakla uçarak uzaklaştığını görmek kadar şiirsel ve acı-tatlı bir duygu olamaz."

Dördümüz iki uçağımızla güneye doğru uçtuk, sonra güneydoğuya yöneldik, tekrar kuzeye döndük.

Gökyüzü kalabalığına ilişkin olarak, koskoca Chicago büyük kent hava sahasında toplam iki başka uçak gördük.

1984'le ilgili olarak, aşağıdaki köy yollarında Indiana Amish at arabaları, tarlaları süren üç at koşulmuş sabanlar gördük.

Son akşamımızda New York'un Perry Center'ına yakın yerde Bay Roy Newton'un saman tarlasına indik. Onunla bir süre konuştuk, geceyi arazisi üzerinde geçirmek için izin istedik.

"Tabii kalabilirsiniz," dedi. "Ama ateş yakmak yok, tamam mı? Çevrede saman çok ..."

"Ateş yakmayız, Bay Newton," diye söz verdik. "Kalmamıza

izin verdiğiniz için çok teşekkürler."

Daha sonra, ilk konuşan Chris oldu. "Uçak oldu mu özgürlük var ... cinayet işlese kâr kalır insanın yanına. Ne istese yapar."

"Cinayet mi, Chris?"

"Arabayla yola çıkmış olsaydık, ya da bisikletle gidiyor olsaydın ... hattâ yürüyor olsaydık ... Bu adamın bize bu kadar nazik davranıp böyle kalmamıza izin vermesi düşünülebilir miydi? Ama uçak olunca, hava da kararmaya başlayınca, inişlerimiz hoş karşılanıyor."

Kulağa pek de adil bir şey gibi gelmiyordu ama gerçek buydu tabii. Bu da pilotun sahip olduğu imtiyazlardan biriydi. Çocuklar bunu gözden kaçırmamışlardı.

Ertesi gün New Jersey'in Sussex Havaalanına döndük. Uluslararası Kros Serüveni resmî olarak sona ermişti. On günde iki bin mil ... otuz saatlık bir uçuş.

"Hüzün var içimde," dedi Joe. "Hepsi bitti artık. Harika bir şeydi ama sonu geldi."

Günlüğü ancak akşamın geç saatlerinde açtım ve Chris Kask'ın son olarak şöyle yazmış olduğunu gördüm :

"Müthiş şeyler öğrendim. Hicksville L.I.'nin dışında var olan bir yığın şeye gözlerim açıldı. Her şeye yeni bir perspektifle bakıyorum. Karşımdaki şeyden bir adım uzağa çekilip ona değişik açıdan bakabiliyorum. Bu konuda hissettiğim bir şey de, bunun yalnız benim için değil, tanıştığımız herkes için önemli olayları içerdiği. Bunu olaylar olurken de farkettim ... ki bu çok baş döndürücü bir duygu. Zihnimde ve duygularımda nice somut ve soyut değişiklikler yarattı. Teşekkürler."

İşte aradığım cevap buydu. "Merhaba" yerine "Barış" diyen gençlere söyleyeceğimiz şey karşımda duruyordu. "Özgürlük" diyebilirdik onlara. Ve elden düşme, paçavra kanatlı bir hafif uçağın yardımıyla da ne demek istediğimizi gösterebilirdik.

Ne çok Budala Pilot

"Mesele ortalıkta çok fazla pilot olması değil," demişti birisi bir zamanlar. "Mesele pek çok budala pilot olması!"

Bu görüşe katılmayan bir havacı var mıdır? Sayısını bilmediğim kadar çok kere, ormanların yaprakları kadar çok kere, tam kararında bir yüksekliğe yerleşmişimdir. Pist ilerde, rüzgâra karşı, tam planör inişine yeterli uzaklıktadır. Yolculuğun son aşamasına hazırlanmışımdır. Bir de bakarım ... o da ne! Salağın biri iki millik son yaklaşma aşamasına canavar gibi giriyor, uçağını eşiğe pazu gücüyle sokuyor, pervanesinin bir an dönmemeye karar verebileceğini aklının ucundan bile geçirmiyor.

Elveda, özenle kurduğum düzen. Levyeye yükleniyorum, burunu kaldırıyorum, yavaş uçuşa geçip ne kurtarabilirsem onu kurtarmaya bakıyorum. Ön panelime nice kere söylemişimdir ... taş kafalı insanlardan korkarım ben. Adam eğer düşüncesizce uçuyor, başka herkesin de düzenini bozuyorsa, ben ondan uzak durmaya dikkat ederim. Ben ... yumuşak huylu ben ... otoyollardaki sürücülere bile, fısıltıyla olsun sert bir şer söylemeyen ben, kardeş pilotların aleyhinde mi konuşuyorum? Neden olabilir ki böyle bir şey?

Evet, aleyhinde konuşuyorum, çünkü yerde sürünen birinden

arasıra bir cahillik bekleyebilirim ama göklere yükselmeyi seçenelerden ancak kusursuzluk beklerim, bunun tersiyle karşılaşmak da içimde ezici bir hayal kırıklığı doğurur.

Ne çok budala pilot var, diyoruz, değil mi? Gerçekten de doğru. Herkes benim kadar iyi bir havacı olsa, genel havacılıkta hiç çatışmalar olmazdı bugün. Genel havacılığın geleceğiyle ilgili sorunlar da olmazdı.

Bunun cevabı eğitimdir. O salağa, son yaklaşımında gücünü nasıl kullanması gerektiğini basit eğitim teknikleriyle öğretmek gerekir. Görür gününü o zaman! En az beş yüz saatte bir kere mutlaka düşen, fabrika garantili uçaklar yapılmalı. O zaman gökyüzünün her tarafında her zaman yalnızca iyi pilotlar dolaşır. Bu yüzden kötü kelimeler mırıldanıp ön panelime derdimi anlatıyorum. Beceriksiz adamların nereye indiğine bakıyorum (inerken uçağı sektiriyorlar tabii). Ama uçaktan çıkar çıkmaz hemen tedavi oluyorlar, normal insan haline geliyorlar. Sevimli, nazik, gülümseyen insanlar ... benim iniş planıma verdikleri o büyük zararın farkında bile değiller. Bakıyorum, sonunda kafamı iki yana sallıyorum, sessizliğimi koruyarak uzaklaşıyorum.

Derken bir gün ben de iniş yaparken uçağı zıplattım. Ben ... zıplattım.

Gerçi seyreden kimse yoktu, ben de bu hatâyı bir daha asla tekrarlayacak değildim, ama yine de çok tedirgin oldum.

Bu tedirginliğim Iowa'nın Mount Ayr kasabasında, güneş batarken daha da arttı. Dar bir çimenlik şeritteydim, çevremde yalnızca kırlangıçlarla tarla kuşları vardı.

Benimle birlikte üç uçak daha uçmaktaydı. Birinin pilotu ticarî çarter pilotuydu, ikincisininki tatile çıkmış bir havayolu kaptan pilotu, üçüncüsününki de üniversitenin üçüncü sınıfında bir gençti ve ömründe ilk sahip olduğu uçağı uçurmaktaydı.

Yeryüzüne akşam inmekteydi. Ben çocuğu merak ediyordum. İnmek üzere dönüşümü yaptım ve her nedense inişi kontrol etmekte çok büyük zorluk çektim. Biplan'ı düz yürütebilmek

için pilot kabininin her yanına atılıp saldırmak zorunda kalıyordum. Bu yüzden de pistin ta sonuna kadar ilerledi uçağım. Benden sonra havayolu kaptanı indi, o da pek âhım şahım bir iniş yapmadı. Sıra çarter pilotuna geldiğinde, raslantı bu ya, onun inişi de bizimki kadar kötü oldu. O zaman delikanlıyı iyice merak etmeye başladım. Kolay iş değildi bu iş. Zordu buraya inmek. Ama zavallı çocuk inmek zorundaydı, yoksa geceye yakalanacaktı. Yerdeki üç kişi. uçaklarımızdan indik, biraraya gelip bir kaygı sacayağı oluşturduk.

Havayolu pilotuna, "Spence, kolay değil bu iş," dedim. "Genç Stu becerebilecek mi sence?"

"Bilmem. Pistin o ucunda arkadan kötü rüzgâr esiyor..." Hepimiz alınlarımızı kırıştırıp baktık.

Stu hemen inmedi. Otların üzerinden bir kere alçak uçuş yaptı, sonra da çok garip bir başka şey yaptı. Uçağını çevirdi, ters yönde inişe geçti. Uçağı güzel bir Amendola tablosu gibi yere üç noktaya birden değdi, birkaç yüz metre ilerledi ve durdu. Üçümüz de sessizleştik.

O sessizlikte, delikanlı motorunu kapattı, uçağından indi.

"Neyiniz var sizin öyle?" diye sordu. Sesi gençlere özlü, saygıdan uzak, tecrübesiz sesti. "Niçin rüzgâr yönünde indiniz? Ben mi bir hatâ yapıyorum? İnsan rüzgâra karşı iner, öyle değil mi?"

Sessizlik devam ediyordu. Yine o konuştu. "Dick? Spence? John? Niçin rüzgâra karşı indiniz?"

Tecrübeli pilotların sözcülüğü bana kalmıştı. Üçümüzün toplam on beş bin saat gibi bir uçuş sicilimiz vardı.

"... şey, Stu, rüzgâra karşı inişimiz şundan ... şey ... rüzgâra karşı indik, çünkü güneşin gözümüne girmesini istemiyorduk. Biliyorsun, pervane dönüşünün içinden geçip göze girince baş dönmesi yapıyor güneş ..." Bunu alçak sesle, çabucak söyledim, ötekilerden birinin hemen atılıp konuyu değiştireceğini umdum."Ne demek istiyorsun?" diye sordu Stu. Şaşırmıştı. "Güneş battı demin. On dakikadır şu tepenin ardında! Baksanıza çocuk-

lar, siz sakın bu işi... yanlışlıkla yapmış olmayasınız?"

"...tamam, evet Stu, ben önce indim ve ille bilmek istiyorsan gerçekten de yanlışlık sonucu rüzgâra karşı indim. Sonra John beni izledi ve tabii benim yaptığımı yaptı. Olup biten bu. Karnım çok acıktı. Amma da yorucu bir gündü, değil mi, Spence? Bir lokma bir şey yemek pek hoş olacak, sence de öyle değil mi, Stu? Haydı şu yoldan gidip bir yerde bir akşam yemeği bulalım...."

"YANLIŞLIKLA! Üstelik rüzgâr tulumu da var! Üçünüz birden ... onca tecrübeli pilotlar ...YANLIŞLIKLA RÜZGARA KARŞI İNDİNİZ!" Bence bugünün çocuklarına böyle şeylerin üstüne gitmek özellikle öğretiliyor.

Derken gülmeye başladı, ancak bakışlarımızdan konuyu hiç komik bulmadığımızı farkedince sustu. Büyüklerine saygısı olmasa çocuk gülmekten nehre yuvarlanacaktı.

Bu da hikâyenin hemen hemen sonu. Arada sırada, sakalında kırlar belirmiş kırklık adamların yanlış havaalanına inmesi gibi, tahta kafaların kendimize ait olduğunu da anlayıveririz ... gökteki budala da kendimiz oluruz!

Bir pilot sizin kadar iyi pilotsa, ama arasıra böyle bir hatâ yapıyorsa ... o zaman ne yapmak gerekir?

Cevap yine değişmiyor. Eğitim. Ama bu seferki özel eğitimde, uçağımızı kaç kere indirip kaldırmış olursak olalım, bu işi asla yarı uykuda ya da alışkanlıkla yapmamak gerektiğinin üzerinde durmak şart. Biz duruma alışıp onu kolay görmeye başlayınca, içimizdeki budalalıklar daha büyüyor, daha dayanılmaz ve daha ezici hale geliyor.

İşte buna öğrenme denir. Üç eski kafadarın hiçbiri, o günden sonra geçen iki yıl boyunca bir kere bile rüzgâr yönünde iniş yapmadık, büyük ihtimalle bir daha da yapmayız. Ve havacılık mesleğine ciddiyetle söz vermek isteriz ki Stu bir kere rüzgâr yönünde iniş yaparsa o olayı ölene kadar unutmasına asla izin vermeyiz.

Siyah Düşün

Siyah düşün. Üstünü, altını ve tüm çevreni düşün. Zifir gibi siyah değil ... yalnızca ufuksuz, mehtapsız bir siyah. Ortada bir referans ya da bir ışık olmasın diye.

Kırmızı düşün. Birazını önüne, panelin üzerine yumuşacık koy. Sana yirmi iki panel göstergesinin ibrelerinin hayalet gibi kıpırdadığını göstersin. Bırak kırmızı yavaşça soluna, sağına kaysın. Eğer bakarsan, sol elini kalın bir levyenin üzerinde görürsün. Sağın da kontrol çubuğunun düğmeli sapını kavramış olur.

Ama içeriye bakma. Dışarıya ve sağa bak. İçerdeki basıncı koruyan pleksiglasdan üç metre ilerde bir kırmızı ışık görüyorsun. Yanıp sönüyor.

O ışık formasyonda senin önündeki uçağın sol kanat ucuna takılı. Uçağın F-86F olduğunu biliyorsun. Kanatlarının otuz beş derecelik açı oluşturduğunu, gövdesinin J47-GE-27 aksiyal akım jet olduğunu, altı elli kalibre makinelileri olduğunu, tıpkı seninki gibi bir pilot kabini, içinde de senin gibi bir adam olduğunu biliyorsun. Ama bunların hepsini inancından biliyorsun ... yoksa tek gördüğün o yanıp sönen kırmızı ışık.

Ses düşün. Arkanda bir dinamonun uğultusu. Esrarengiz,

pesten ve durmak bilmeyen bir ses. Önündeki loş panelin bir yerinde bir âlet sana motorun rpm gücünün yüzde doksan beşini kullanmakta olduğunu söylüyor, yakıtın motora inç kare başına iki yüz librelik bir basınçla verildiğini, yataklar üzerinde otuz librelik bir yağ basıncı olduğunu, yanma odasının arkasındaki kuyruk borusunda ve dönen türbin tekerinde sıcaklığın beş yüz yetmiş santigrad olduğunu söylüyor. Hep o uğultuyu duyuyorsun.

Ses düşün. Koruyucu miğferinin lastik kulaklıklarındaki hafif parazitli tıslamayı düşün. Altmış fitlik yarıçap içinde senden başka üç kişinin daha duyduğu o paraziti. Altmış fitlik yarıçap, ama otuz altı bin fit yükseklikte. Birarada ve yalnız, dört adam, ince siyah havanın içinden uğuldayarak ilerliyor.

Sol baş parmağınla bastırırsan dört adam senin söylediklerini duyar, neler hissettiğini dinler ... göremediğin bir yeryüzü noktasının yedi mil yukarısından dinler. Karanlık yeryüzü kilometrelerce karanlık havanın altına gömülmüş. Ama sen konuşmuyorsun. Onlar da konuşmuyor. Dört adam düşünceleriyle başbaşa, liderin uçağının yanıp sönen ışığına göre uçuyorlar.

Hayatta başka her şey normal, hergünkü gibi sıradan. Süpermarkete gidiyorsun, benzinciye uğruyorsun, "Bu akşam dışarda yiyelim," diyorsun. Ama arada sırada o dünyadan çok uzakta oluyorsun. Yıldız kakmalı bir gökyüzünün siyahlığı içinde.

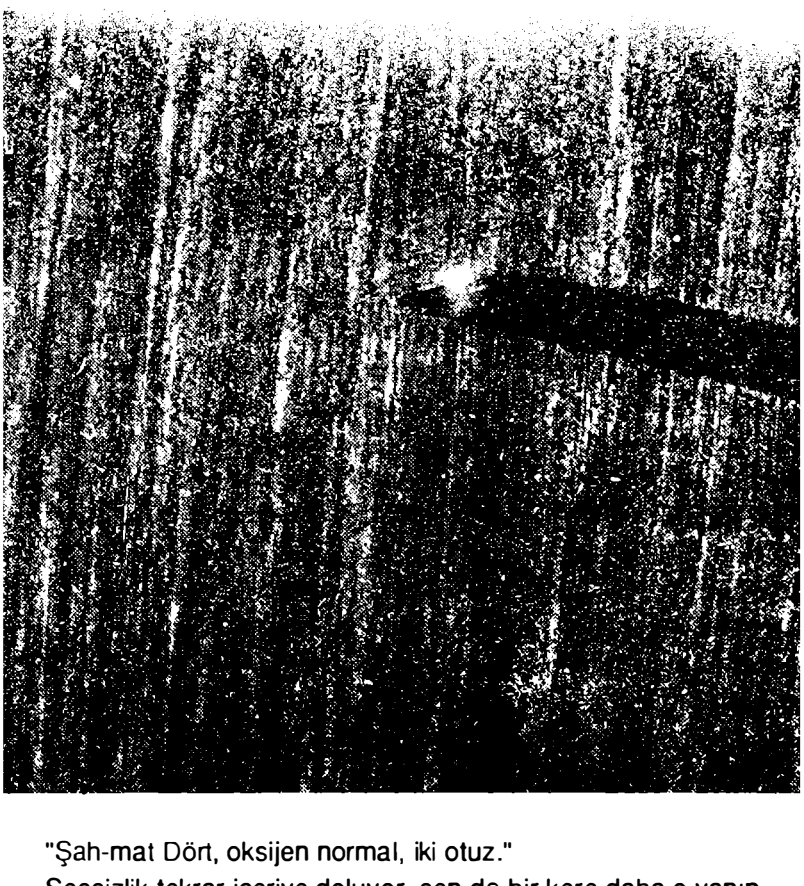
"Şah-mat, oksijen kontrolü."

Uçağını yanıp sönen ışıktan biraz yana alıp pilot kabininin loş kırmızılığına bakıyorsun. Bir köşeye saklanmış ışıklı ibre sana iki-elli diyor. Başparmağın bu sefer mikrofon düğmesini buluyor, çünkü konuşmak için bir neden var.

Uzun sessizlik süresinden sonra kendi kelimelerin kendi kulağına bir garip geliyor. "Şah-mat İki, oksijen normal, iki-elli."

Siyahlığın içinde başka sesler :

"Şah-mat Üç, oksijen normal, iki-otuz."



"Şah-mat Dört, oksijen normal, iki otuz."

Sessizlik tekrar içeriye doluyor, sen de bir kere daha o yanıp sönen kırmızı ışığa yoğunlaşıyorsun.

Marketteki kasa kuyruğnda beni arkamdaki adamdan farklı kılan şey nedir, diye düşünüyorsun. Belki o adamın beni farklı bulmasının nedeni, şatafatlı jet pilotu mesleğinden oluşumdur. O beni haberlerde seyrettiği silah mercekli filmler gibi görüyor, hava show'larındakı o gümüş mavisi hız ile karşıtırıyor. Film de, hız da, benim işimin yalnızca bir yanı. Yıllık bütçeyi hazırlamak nasıl onun işinin bir parçasıysa, tıpkı öyle. Beni farklı kılan şey



işim değil. Ama yine de farklı olduğumu biliyorum, çünkü onda olmayan bir şans var bende. Onun asla göremeyeceği yerlere giderim ben ... meğer ki kafasını kaldırsın da yıldızlara baksın.

Yine de, beni hayatlarını yerde geçirenlerden farklı kılan şey burada oluşum değil, bu yüksek ve yapayalnız yerin benim üzerimdeki etkisidir. Başka hiçbir yerde geçerli olamayacak izlenimlerim olur benim. O izlenimleri o asla hissedemez. Bu kabinin dışındaki uzayın gerçeğini düşünmek bile garip bir duygudur. On bir inç sağımda ve on bir inç solumda, insanoğlunun yaşayamayacağı bir yer var. Oraya ait değil insanoğlu. Biz o ortamın

içerisinden ürkmüş bir geyiğin çayırı aşması gibi geçiyoruz, durmanın ölümle flört etmek demek olduğunu biliyoruz.

Çubukla ufacık, otomatik hareketler yapıyorsun, bu düzeltmeler, o yanıp sönen ışığa göre pozisyonunu düzeltiyor.

Şimdi gündüz olsa, kendimizi daha rahat hissederdik. Aşağıya baktığımız zaman dağlar, göller, otoyollar, kentler, tanıdık şeyler kayardı görüşümüzden. Oralara doğru alçalırsak rahatlayacağımızı bilirdik. Ama güzdüz değil. Siyah bir sıvının içinde yüzüyoruz. O sıvı yuvamızı, dünyamızı saklıyor bizden. Şimdi bir motor arızası olsa, ne planör inişi yapacak yer var, ne de nereye gideceğimiz konusunda verilebilecek bir karar. Rpm'nin sıfıra inmesi durumunda, uçağım yüz mil kayarak gitti mi kuyruk borusu hemen soğur. Ama benim el tokmaklarını sıkmam, tetiği çekmem, paraşütümle karanlığın içinden aşağıya doğru inmem bekleniyor. Gündüzse uçağı da kurtarmak görevim. Onu düz bir yere indirmeye çalışmak zorundayım. Ama şimdi gece. Dışarısı karanlık ... göremiyorum.

Motor sadakatle çalışmayı sürdürüyor, yıldızlar da sürekli olarak parıldıyor. Yanıp sönen ışığa göre uçuyorsun ve düşünüyorsun.

Şimdi liderin motoru stop etse, ben ona yardım etmek için ne yapabilirim? Cevap basit. Hiçbir şey. İşte yirmi fit ilerimde uçuyor, ama eğer benim yardımıma ihtiyacı olsa, yukardaki Sirius'da da olsam aynı şey. Onu kendi pilot kabinime alamayacağım gibi, uçağını havada tutmaya da kalkışamam. Hattâ ışıklı bir alana kadar ona rehberlik bile edemem. Kurtarma ekiplerine onun pozisyonunu bildirebilirim ancak. Ve o koltuğunu uçağın dışındaki karanlığa fırlatmadan önce "İyi şanslar" diyebilirim. Birlikte uçuyoruz, ama gökyüzündeki dört yıldız kadar yalnızız.

Tam bu söylediğimi yapmış bir arkadaşla konuştuğunu hatırlıyorsun. Geceleyin uçağını terketmiş biriyle. Motoru alev almış, formasyonun diğer uçakları hiç yardım edememişler. Uçağı yavaşlayıp alçalırken arkadaşlarından bir tanesi ona telsizde şöyle seslenmiş: "Atlamak için fazla uzun bekleme." Bu çaresiz söz-

ler, kendini gecenin içine fırlatmadan önce duyduğu son sözler olmuş. İşte tanıdığı, birlikte uçtuğu bir adam ... birlikte yemek yediği, birlikte aynı esprilere güldükleri biri, ona "Fazla bekleme," diyor.

Dört adam, gecenin içinde birlikte ve yalnız uçuyorlar.

"Şah-mat, yakıt kontrolu."

Bir kere daha liderin sesi, teknisyenin kükremesine cevap veriyor. Sen bir kere daha pozisyondan hafif uzaklaşıyorsun, loş ışıklı ibreyi okuyorsun.

"Şah-mat İki, iki bin beş yüz libre," diyor parazite, ağzından çıkan o yabancı ses.

"Şah-mat Üç, iki bin iki yüz."

"Şah-mat Dört, iki bin yüz."

Yerine kayıp kırmızı ışığın yanıp sönüşlerine konsantre oluyorsun.

Daha bir saat önce havalandık, yakıt şimdiden inme zamanının geldiğini söylüyor. Yakıt ne derse onu yapıyoruz. O yakıt göstergesine bu derece büyük saygı duymamız acayip. Onun kanunu ihlâl edilemez, çünkü belirsiz bir geleceği ilgilendiren sisli bir ceza tehdidi değildir. Kişisel bir yanı hiç yoktur. Soğuk bir sesle, "Çabucak inmezsen motorun sen havadayken durur, karanlığa atlarsın," der.

"Şah-mat, iniş kontrolü ve hız freni ... şimdi."

Siyah hava dışarda uğuldarken, senin hız frenlerin olan iki metal levha dışarı itiliyor. Kırmızı ışık hâlâ yanıp sönmekte, ama bu sefer sen onu aşağıya doğru izlemek için çubuğu öne itmek zorunda kalıyorsun. Gözle görülmeyen yeryüzüne doğru. Zihninin derinlerinden soyut düşünceler geçiyor, dik alçalışta formasyona konsantre oluyorsun. Bu düşünceler yüksek yerlere özgüdür, çünkü yeryüzü yaklaşırken, uçağı güven içinde uçurmak için yapılmayı bekleyen bir yığın şey vardır. Kaskatı, somut, ölüm kalım meselesi olan düşünceler dolar kafana.

Biraz dışarı al onu, kanadına çok yakınsın. Düzgün uç, bi-

razcık sert havanın seni formasyon dışına itmesine izin verme. .

Bekleyen pistin yerini belli eden çift sıra beyaz ışıklara doğru dönerken türbülans uçağı sarsmaya başlıyor.

"Şah-mat, dönüş inisyali, üç dışarı dört ile."

"Tamam, Şah-mat, sen trafikte bir numarasın. Rüzgâr batı-kuzeybatıdan saatte dört knot."

Komik ... kapalı pilot kabinlerimizin içinde, saatte üç yüz mil hızla giderken rüzgârı hâlâ bilebiliyoruz. O ihtiyar rüzgârı.

"Şah-mat, fren."

Artık düşüncelere yer yok. Yalnız refleksler ve alışkanlıklar var inerken. Hız frenleri ve iniş takımları .. flaplar ve levye ... iniş formasyonunda uçuyorsun. Bir dakikalığına, betona değen tekerleklerin o güven verici gıcırtısı geliyor kulağına.

Beyaz düşün. Uçuş ofisinin cilalı masalarından yansıyan o parlak tapay ışığı düşün. Kara tahtada bir yazı: "Manga timi ... bu gece 2100 saat doldu. İçebildiğiniz kadar bira - BEDAVA!"

İndin. Yuvandasın.

Pharisee'de Bulunmuştur

Bir Salı günü olmuştu ... Pharisee-Wyoming'de. Bir haftalığına kendimi yere çaktığımı hatırlıyorum, çünkü tavsiye edilen teknisyen meşguldü ve uçağımın yağını gelecek Salı'ya kadar değiştiremiyordu. Son yirmi beş saatlik yağımı koydurduktan sonra yirmi yedi saat elli yedi dakika uçmuştum, yani daha fazla uçamazdım.

FAA'nın tavsiye ettiği onarım istasyonundan çıkmak üzere döndüğümde gökyüzünde müthiş bir gürleme duyuldu, bir düzine kadar hafif uçak birdenbire çimenlere iniverdi. Sonradan öğrendiğime göre oraya telsizsiz iniş yapmak yasaktı. Hepsi katmerli bir yıldırım gibi onarım istasyonuna üşüştüler, pilot kabinlerinden bir düzine maskeli, siyahlar giymiş adam fırladı, çevremizi sardı. '44'lüklerini çekmiş, emniyetlerini açmışlardı.

Yasa dışı grubun lideri sakin ve tok bir sesle, "Tüm teknik dosyalarını hemen ver," dedi. Omzunda siyah ipek bir pelerin vardı. Tabancasını tutuş biçiminden, bu işi daha önce de defalarca yaptığı anlaşılıyordu. "Neyin varsa. Herhangi bir uçak veya motor hakkında ne zaman ne yazılmışsa, hemen çıkar lütfen."

Olmayacak şeydi ... inanılmaz şeydi. Böyle bir günde ... soygun! Ben bağıracak oldum ama FAA'nın tavsiye ettiği müfettiş tek kaşını bile kıpırdatmadan, "Ne diyorsa yapın, çocuklar," dedi. "Verin ona dosyaları."

Tavsiye edilen teknisyenlerden üçü geri geri giderek ofisten çıkarken çete onları silahlarıyla kontrol ediyordu.

"Neler oluyor burada?" diye sordum. "Nedir bu?"

"Kes sesini sen orada!"

"Ne demek kes sesini? Yasa dışı bir şey bu! İMDAT! F.A.A.! HAYDUTLAR!"

Uyandığımda kayalık bir mağarada, kamp yatağında yatıyordum. İçerisi aydınlıktı ... besbelli saklı bir topluluğa ait geniş, karmaşık bir yerin parçasıydı. Uçağım taştan bir T hangara alınmıştı. Yana kayarak açılan dev bir duvarın arkasına. Siyahlar giymiş haydut da motor yağını yeni değiştirmişti. Şimdi de manyeto kontak kesiciyi çıkarmakla meşguldü. Bu durum beni hemen eyleme itti.

"Dur! Bunu yapamazsın! Sen lisanslı teknisyen değilsin! Tak onu yerine!"

"Lisanslı teknisyen değilsem, demek ki onu yerine takamam, tamam mı?" Alçak sesle konuşuyor, konuşurken bana bakmıyordu. "Sizi de yanımızda getirmek zorunda kaldığımız için özür dileriz. Ama Pharisee'de bizim öngördüğümüzden çok daha fazla veri toplanmıştı, onca yükü taşıyabilmek için uçağınızı ödünç almak zorunda kaldık. Sizin de ondan ayrılmak istemeyeceğinizi tahmin ettik. Sol manyetonuz da yolda elli rpm düşmüştü."

Bu tür insanlarla mantıklı konuşmaya çalışmak boşunadır, ama benim aklım hâlâ karmakarışıktı. Doğru dürüst düşünemiyordum. "Elli rpm'den ne olur ki? Yetmiş beş rpm düşse bile yine yasal sınırın içinde kalır."

"Tabii kalır, ama yasal olması işlerin yolunda olduğunu kanıtlamaz. Bu manyeto her bir buçuk dakikada ateşleme atlıyor. Hiç dikkat etmemiş miydiniz?"

"Nasıl dikkat edebilirdim? Ben havada hiç tek manyetoyla uçmam ki! Kalkıştan önce her ikisini kontrol ederim, eğer düşüş yetmiş beş rpm'den azsa ..."

"... aldırmadan yola koyulursunuz."

"Elbette öyle yaparım. Ben bu işi kitabından öğrendim ve kitabına göre uçarım." Bundan her zaman gurur duymuştum.

Haydudun tek cevabı, "Tanrı yardımcımız olsun," demek oldu.

Birkaç dakika sonra, o çalışırken ben de cesaretimi toplamayı başardım, konuşabildim. "Beni ne yapacaksınız?"

"Serbest bırakacağız. Uçağınızı kullanmamızın karşılığını size öder ödemez. Bu kesici yayı yenilemek de herhalde o borcumuzu aşağı yukarı karşılar."

"Bana karşılık ödemek mi? Ama siz haydutsunuz! Bu yaptığınız da yasal bir onarım değil! Seyir defterinde kim imzalayacak bunun altını?"

Siyahlar giymiş desperado güldü. Boğazından hafif bir ses çıkararak güldü. "O sizin sorununuz, dostum. Bizim için tek önemli olan şey, uçağın çalışması gerektiği gibi çalışmasıdır. Evrak tarafı size ait."

"Ya o aldığınız onca teknik veriler?" Kelimelerim ustura gibi keskin çıkıyordu ağzımdan. "Onların da karşılığını ödeyecek kadar soyluluk gösterdiniz mi?"

"Bana sorarsanız fazlasıyla ödedik. Ama Drake böyle ister. Pharisee'de bir zero-since-major motoru bıraktık ... toleransı sürekli on binde bir. Baştan sona kendimiz rektifiye ettik onu. Üç bin saatlık uçuş için Drake'in kişisel garantisini taşıyor. Bizim daha çok teknik veri alabilmek için verdiğimiz şeyler ..."

"Ama eğer siz haydutlar onu burada rektifiye ettinizse, o zaman ne kaydı vardır ne de imzası!"

Adam yine güldü, zamanlama diskini pervane şaftına taktı. "Hakkınız var. Imza alınmadı. Onlara günümüzde dünyada var olan en iyi rektifiye edilmiş motoru bıraktık, ama yasal değil.

Şimdi sökmek zorunda kalacaklar, değil mi? ... toleransları değiştirecekler, garantiyi de bozacaklar. Yeniden monte ettiklerinde, sıradan bir motor olmuş olacak. Elli saatlık garanti, o kadar. Ama yasal olacak, dostum ... yasal olacak!"

Duvardaki bir vananın altındaki bir dizi düğmeye dokundu. ""Görünüşe göre belki bütün gece kalırsınız burada. Yukardan aşağıya esen rüzgâr kuzey pistinde saatte yirmi mil esiyor. Güney pistinde ise yirmi üç."

Bu sözlerindeki kesinlik beni korkuttu. "Saatte yirmi milden bir zarar gelmez," dedim. "Uçağımı yavaşlatacak düzeyin yarısından az. Ayrıca kitaba göre eğer rüzgârın hızı böyle azsa ..."

"Bu dağlarda bu kadar bir rüzgâr, sizi de, uçağınızı da, uçağınız hakkındaki bu bilgilerinizi de parça parça etmeye yeter."

Buz gibi bir sesle konuşmaya başladım."Eğer seyir defterimi incelemeye biraz vakit ayırsaydınız görürdünüz ki..."

"... görürdüm ki 2648 saat 29 dakikalık toplam uçuş tecrübeniz var. Bilgisayarlarımız sizin uçuşların bir analizini yaptı. Uçuş sürenizin bin saati otomatik pilot'la geçmiş. Gerisi de otomatik pilot nasıl uçarsa, onu taklit etmeye çalışmakla geçmiş. Sizin gerçek uçuş süreniz olarak geriye on altı saat ve on altı dakika kalıyor. Bu tecrübe, yirmi millik rüzgârda buradan uçarak uzaklaşmaya yetmez." Pervaneyi hafifçe çevirdi.

"Ama durun bir dakika. Sizin ne tür bir kaçık bilgisayarınız olduğunu bilemem ama bildiğim bir şey varsa, ben kendi uçağımın nasıl uçurulacağını bilirim."

"Tabii bilirsiniz. Küçük defterinize 2648 saatlik seyir kaydetmişsiniz." Bana doğru öyle bir hızla döndü ki yerimden sıçradım. Ağzından çıkan kelimeler taş duvarlara mermi taneleri gibi çarptı. "Kalkış sırasında motor stop ederse, rüzgâra doğru bir seksenlik dönüş yaparken ne kadar yükselti kaybedersiniz? Vitesiniz sırf akü gücüyle ne kadar uzun süre çalışabilir? İniş takımları kısmen açılmışken inerseniz ne olur? Asgarî hasarla bir zorunlu inişi nasıl gerçekleştirirsiniz? Yüksek gerilim hatlarının

arasından uçmanız gerekse, hatların nerenize değmesini tercih edersiniz?"

Upuzun bir an geçti. "Şey ... kalkışta motor stop ederse asla piste dönülmez. Bu kitapta yazıyor ..."

"Ve kitap yalan söylüyor!" Bu patlamadan hemen pişmanlık duydu. "Özür dilerim. Şimdi diyelim ki motorunuz durduğunda siz bir hayli yükselmiş, beş bin fite varmıştınız ve dönüşünüzü tamamlayıp pistin ucu hizasına gelmiştiniz. O zaman?"

"Eh, çok normal. O zaman dönebilirim ve ...?"

"Ya bin fitte?"

"O yükseklik de bol bol yeter ..."

"Beş yüz fit? Üç yüz fit? Yüz fit? Ne demek istediğimi anlamaya başladınız mı? Bizim hocalarımız, bir pilotun yaptığı her kalkışta dönüş yüksekliğini bilmesi gerektiğini öğretiyor."

"Yani yasa dışı hocalarımız da mı var?"

"Evet."

"Herhalde tornavida dönüşleri ve tembel sekiz çizmeleri de öğretiyordur."

"Ayrıca prop-stop planör alçalışlarını, değme ânına kadarki zorunlu inişleri, aerobatiği, uçuş kontrollerini ve ... sizin otomatik pilotla giderken aklınıza bile gelmeyen daha bir sürü şeyi."

Batıcı bir alaycılıkla konuştum. "Herhalde öğrencileriniz de lisanslarını en az yasal olan otuz beş saatte alıyorlardır."

"Bizim öğrencilerimiz hiçbir zaman lisans almaz. Biz haydutuz, unuttunuz mu? Biz yeteneklerimizi, kendimizi ve uçağımızı ne kadar iyi tanıdığımıza dayandırırız. Gün be gün. Evrak işlerini ve lisansları, bilgi yerine mevzuatla yaşayan insanlara bırakırız." Manyetoyla işini bitirdi, zamanlama diskini çıkardı. "Haydi, gidip yemek yiyelim."

Yemek salonu dev bir yeraltı mağarasıydı. Koca panolarla aydınlatılmış, panoların üzerine diyagramlar, motor kesitleri, uçak parçaları resmedilmişti. Salon siyahlı adamlarla yarı yarıya

doluydu. Siyah duvar çivilerine sıra sıra siyah şapkalar, siyah tabanca kayışları asılmıştı. İlk çivideki siyah ipek pelerini bir şok duygusuyla farkettim.

"Drake sizinle birlikte yemekten zevk alacak."

Bu yasa dışı çetenin başıyla yemek yemek hayatta en son isteyeceğim şeydi, ama bunu söylemeye cesaret edemedim. Rehberimin peşi sıra köşedeki masaya yürüdüm. Orada ince uzun, kare çeneli biri oturmuştu. Tepeden tırnağa siyahlar içindeydi.

"İşte, getirdim, Drake. Sol manyetosu için yeni bir kesici yay taktık, böylece ona olan borcumuz ödenmiş oldu."

"Teşekkür ederim, Bart." Sesi pesten ve özgüven doluydu. Besbelli bir delinin sesiydi bu ses. Ona göre davranmak gerekirdi.

"Haklarımı istiyorum," dedim kararlı bir sesle. "Beni derhal serbest bırakmanızı istiyorum. Bu soyguncular izbesinden çıkıp gitmeme izin vermek zorundasınız."

"Haklarınız sizindir," dedi adam. "Ne zaman isterseniz gidebilirsiniz. Şu anda yukardan gelen rüzgâr durumunun, uçağınızın yükselmesine izin vermeyecek düzeyde olduğunu tabii biliyorsunuz. Ayrıca dört numaralı bağlantı rotunuzun da çatlak olduğunu anladık. Her an bir sakatlık çıkarabilir. Bu odadan elli mil uzaklaşmadan böyle bir şey olursa, uçağınızı parçalamadan indiremezsiniz. Bunları bile bile yine de gitmek istiyorsanız gidebilirsiniz. Rüzgâr konusunda belki şansınız tutar, rot da belki hemen kırılmaz."

Zır deli bir silah manyağı olduğu besbelliydi. Bu söylediklerini bir çırpıda reddettim. "Ben bu gördüğünüz uçakla bin beş yüz saatten fazla uçtum, Bay Drake. Bu kıytırık rüzgârda da sağ salim uçabilmeyi kesinlikle başarırım.. Beni böyle aceleyle kaçırmasaydınız, motorumun ehliyetli bir firma tarafından rektifiye edilişinden bu yana yalnızca elli saat uçmuş olduğumu görmeye de vaktiniz olurdu. Bu hizmetleri karşılığında onlara $1.750 para

ödedim, karşılığında makbuzlarını aldım, seyir defterime de müfettişlerinin imzasını aldım."

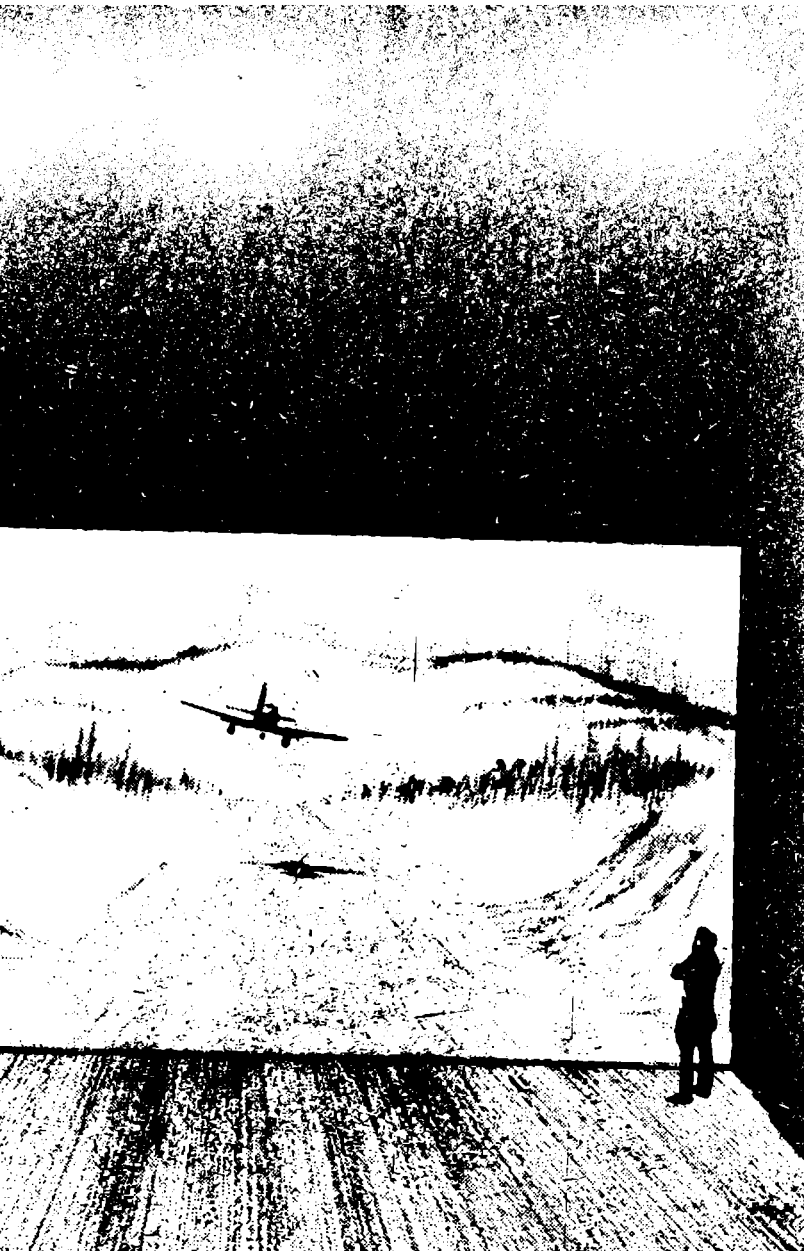
Yemekler sessizce servis yapıldı. Bu arada Drake yüzüme çılgın bir suçlunun umutsuz, biraz da hüzünlü bakışlarıyla baktı.

"Dört numaralı silindirinizin bağlantı rotu, seyir defteri denilen şeyin ne olduğunu bile bilmez. Pervaneniz dönmeyi kestiği ve inecek yer bulamadığınız zaman, seyir defterini açıp o müfettişin imzasını bulmak sizi rahatlatacak mı?"

Adamın kurnaz olduğunu kabul etmek zorundaydım. Aslına bakarsanız, elli saatlık bir motorun uçuş sırasında stop etmesi gibi imkânsız bir şey gerçekleştiği takdirde, müfettişin imzasına bir kere daha bakmak gerçekten de rahatlatırdı insanı. Ama bu adam konuşurken, bir imzaya güvenme fikrini çok gülünç göstermeyi rahatlıkla başarıyordu. Hemen itiraz ettim.

"Milyonda bir ihtimal, azizim Drake ... o ihtimal de ben değilim. Bir pilot yasal olduğu sürece güvende demektir. Ayrıca, Federal Havacılık Ajansının (FAA) kurallarını ihlâl eden her şey de güvensiz demektir. Neyin güvenli olup olmadığını herhalde bir devlet kuruluşu bilmek zorundadır." Deli adam beni çok şaşırtan bir şey yaptı ... güldü. Aşağılayarak gülmedi de ... sanki aklına komik bir şey gelmiş gibi güldü.

"Harikasınız," derken hâlâ gülüyordu. "Ya da belki ben yanlış anlıyorum. Siz bu yanılmaz devlet kuruluşundan söz ederken, pilotların eğitiminden dar dönüşlerin öğretimini çıkaran kuruluştan söz ediyorsunuz, yanılmıyorum, değil mi? Hani aynı kuruluş şimdi de, motor yavaşlaması durumunu öğretmektense motor yavaşlamasına hazırlık durumunu öğretmek yeter diyor ... hem de günümüzde pilot kayıplarının en belli başlı nedeni yavaşlama dönüşleriyken. Aynı kuruluştan söz ediyoruz, değil mi? Hani eski tip uçağın radyal motorunun onarımı işini yepyeni bir teknisyene veriyor da, o teknisyenin ömrü boyunca öğrenmeyi umamayacağı kadar bilgiye sahip uçak sahibini yasa dışı ilan ediyor. Hani her yetenekli elemanına karşılık on tane âmâ kâğıt karıştırıcısını işe almayı kendi ilkeleri arasına katıyor.



Bir kere daha güldü ve çatalını elinden bıraktı. "Aynı kuruluşa ben bir süre önce mektup yazıp bilgi istemiştim de, bana cevap olarak, 'Kişinin uçuş güvenliği, uçağının fiilî dizayn yük faktörünü bilmesini gerektirmez," demiş, bana resmî dosyalardan bilgi vermeyi reddetmişti. O kuruluştan söz ediyoruz, değil mi?"

En otoriter sesimle, "Ben Federal Havacılık Ajansından söz ediyorum," dedim. Çevredeki haydutların besbelli otoriteye pek saygısı yoktu, çünkü dönüp bana baktılar ve gülümsediler ... sanki ne dediklerimi duyuyor ve oldukça komik buluyorlarmış gibi. O zaman liderlerini onların önünde küçük düşürmeye karar verdim, sesimi herkesin duyabileceki şekilde yükselttim.

"O halde siz Federal Havacılık Ajansının tepeden tırnağa kötü olduğuna ve lağvedilmesi gerektiğine mi inanıyorsunuz, Bay Drake?"

"Elbette ki hayır," dedi alçak sesle. "Bazı tür havacılığın, örneğin havayollarının, doğru dürüst uçabilmek, müşterilerine ve ülkeye hizmet edebilmek için merkezî koordinasyona ihtiyacı var."

"Eh, maden ki lağvedilmesini istemiyorsunuz, o halde niçin yasaya saygılı, kurallara uyan bir vatandaş değilsiniz?" Adamı kendi mantığıyla mahvetmiştim. Saçma sapan kaçamaklarını beklerken gülümsemekten kendimi alamadım.

"Arasıra et yemeği seviyorum demek, bir ineğin gırtlağımdan aşağı tıkılmasını istiyorum demek değildir, dostum. Biz yasa dışı kimseler kendi uçaklarımızla, zevk için uçarız. DC-8'lerle uluslararası havayolları adına uçmayız."

Allah belâsını versin. "Kurallar, ahpap, kurallar! O kuralları FAA bizim güvenliğimiz için koydu!"

"Ah, benim şerefli dostum," dedi haydut. Masanın üzerinden bana doğru eğildi. "Sen Tanrı'nı insan yapısı kural kitaplarında ve idollerde arıyorsun, oysa o Tanrı her zaman senin içinde. Güvenlik dediğin, senin kendi bildiğin şeydir, yoksa bir başkasının senin uymanı istediği şey değil. FAA ajanından güvenliğin

kabul edilmiş bir tanımını iste bakalım. Yoktur öyle bir tanım. Bir ajans tanımını bile yapamadığı bir şeye doğru nasıl rehberlik eder sana?"

Deli adama elimden geldiği kadar acımış gibi görünmeye çalışarak, "Ah, siz yapayalnız haydutlar," dedim. "O kadar az kişisiniz ki ..."

"Öyle mi sizce?" dedi beni elinde esir tutan adam. "Gözlerini bir aç da bak bakalım. Sert yüzeyli iniş pistleri ve terminallerinde sayısız FAA ofisleri olan kentlerde azız. Ama günün birinde yolunuz yönetilen ulaşım merkezlerinden uzaklaşırsa, ülkenin geri kalan yüzde doksan dokuzunda neler olup bittiğini görürsünüz. Yasa dışı insanlar. Federal Havalılık Ajansının kurallarını ihlâl etmeksizin her gün uçuş yapmanın imkânsızlığı bir yana, insan o kuralları uygulamak yüzünden ölebilir bile."

"Kof bir slogan bu, ahbap."

"Öyle mi? Bir ara kontrollu bir havaalanına, görüş uzaklığı iki milken, telsizsiz olarak yaklaş da bak. İnmek yasal değil diyeceksin, değil mi? Eğer seni inerken görürlerse, FAA da o gün hoş görmekten yana değilse, senin hakkında bir ihlâl zabıtı tutacaktır.

"Bu yüzden de sen inmeyecek, uçmaya devam edeceksin, yakınlarda kontrolsuz havaalanı vardır inşallah, diye umacaksın. Çevrende belki hava bozacaktır ama senin daha önce hiç çayıra inmişliğin yoktur. O tür şeyler tehlikeli sayılır ve uçuş eğitim programının parçası da değildir. Yoksa sıkı bir yağmur başladı da sen hâlâ bir havaalanı bulamıyor musun? Böylece tabii almış olduğun beş saatlik âletli uçuş kurslarına güvenip kontrolsuz hava sahasında bulutun üzerine çıkabileceğine karar veriyorsun. Acil durumda kullanılamayacaksa, âletli uçuş kursları ne işe yarar, değil mi? Genel Uygulama Kuralları'nın acil durum bölümüne bakarsan, bunu yasal olarak bile yapabilirsin. Ama bu işten sağ salim kurtulabilme şansın sıfırdır.

"Bu yalnızca bir tek olay," dedi. "Körü körüne itaatin seni nasıl öldürebileceğine dair bir tek mantıksal gündelik örnek. Daha

fazlasını ister misin? Bir yığın örnek daha var ve sandığından çok daha fazla da yasa dışı insan var. Bizler FAA'nın kendi küçük hayal dünyasında yaşamasına izin vermekten yanayız, yeter ki bizi de orada yaşamaya zorlamasın. Zorlamıyor da zaten. Ben eskiden bir havacılık dergisinin editörüydüm. FAA'nın resmî ajanlarıyla konuşmak için elime pek çok fırsat geçerdi. İçlerinden tecrübeli olanların, yasa dışı'larla sonuna kadar aynı görüşte olduğunu gözlemlerdim ... ama bana bu söylediklerini basmamamı, bassam da isim vermememi tembih ederlerdi. İçlerinden bir tanesi, 'FAA'nın içindeki yasa dışı insan sayısı, dışındakinden fazladır,' demişti. Kelimesi kelimesine böyle demişti, dostum. Hem de senin sevgili Ajansında yüksek düzeyde bir bölge yetkilisiydi."

Adam benim verdiğim emre uyup tuzu aldı, bana uzattı.

"FAA'da birçok tecrübeli, eski pilot bizi çok iyi tanır," diye devam etti. "Bu insanlar bizim türümüzde güvenliğin, resmî olanından daha iyi sonuç verdiğini de bilirler. Bu yüzden bize yasayı uygulamaya kalkışmazlar. Konulmuş kurallardan pek çoğunun, sağduyuyu gülüç biçimde ihlâl ettiği konusunda sessiz kalmaya karşılıklı karar verdik. Kimse sandalı sarsmayacak. Bu tecrübeli insanların orada bulunduğuna çok memnunuz tabii. Biri kalkar da, örneğin, bakım konusundaki kuralları ciddi biçimde uygularsa, ucuza alınmış hafif uçak sahiplerinin hemen hemen hepsinin başına ödül konmuş demektir. O insanlar da uçak sahibi olarak varlıklarını sürdürebilmek için karşı gelmek zorunda kalırlar. Bu karşı çıkışın sertlik düzeyi FAA'da çalışan çok sayıda insanı mahveder, yasanın da değişmesine, bu konuda reform yapılmasına yol açar. Sonuç aslında iyi olur tabii ... ama süreç öylesine acı verici olur ki, hiçbirimiz böyle bir şeye başlama cesaretini gösteremiyoruz. Bize ilişmedikleri sürece mutluyuz biz. FAA da yasaya uyan küçük adamla ilgili o hayal dünyasını kimse yıkmıyor diye memnun."

Sabrım taştı birden. Kendini haklı çıkaran bu saçma konuşmalardan usanmıştım. "Kabul et, Drake," dedim. "Sen tedbirsiz-

ce uçmana, güvenli olsun veya olmasın canının istediğini yapmana izin verecek bir lisans arıyorsun. Yaşamışsın, ölmüşsün, umurunda değil. Ama ya bu tedbirsiz saçmalığın tutarsa bunun altında ezilecek masum insanlar?"

Güldü. "Dostum, sen geceleri epey uçuş yapıyorsun, değil mi?"

"Elbette yapıyorum. Uçak bir taşıt aracıdır. Gündüz de kullanılır, gece de. Bunun senin gözüpekliğinle ne ilgisi var?"

"Geceleri uçarken paraşüt takar mısın?"

"Tabii ki takmam. Ne acemice bir düşünce!"

"Peki, gece motorun stop ederse ne yaparsın o halde?"

"Benim uçuş esnasında hiç motorum stop etmedi, Bay Drake ... etmesine izin vermeye de niyetim yok."

"Ne kadar ilginç!" Bir an sessiz kaldı, masa örtüsüne boyanmış motor diyagramını inceledi. "Karşımızda bir yasa dışı adam var. Geceleri paraşütsüz uçuyor ... meğer ki mehtap çok parlak olsun da her an inebileceği bir alanı görebilsin. Biz motorların asla bozulmadığına inanmayız, inecek yeri göremediğimize, paraşüt de taşıyamayacağımıza göre, uçmayız. Şu salonda, sis üzerinde uçacak ya da bulut arasından iniş yerini göremeyeceği koşullarda uçacak sizden başka bir tek pilot bulamazsınız.

"Oysa paraşütsüz gece uçuşları yasaldır, sis üzerinden uçmayı da FAA onaylamaktadır. Bizim kuralımız ise, katıksız güvenlik, katıksız bilgi ve katıksız kontroldur diyor. Uçağımızın bir motoru olmuş, iki motoru olmuş, hiç farketmez. Eğer yeri inebilecek kadar göremiyorsak, paraşüt de taşıyamıyorsak, uçmayız biz."

Ben tabii ki adamın söylediklerinin tek kelimesini bile dinlemedim. Bu adamın görüp göreceği tek güvenlik, bir cezaevi hücresinin güvenliği olabilirdi ancak.

"Sizin bağlantı rotunuz şu anda yasal," diye devam etti. "FAA tarafından onaylanmış, imza da atılmış. Ama o rot yine de çatlak ve yakında kırılacak. Eğer size seçme şansı verilseydi, rotta-

ki çatlağı mı isterdiniz, yoksa defterdeki imzayı mı?"

Ona sert davranmak zorundaydım. "Bayım, teknisyenle müfettiş, yaptıkları işin sorumluluğunu taşıyan insanlardır. Ben o uçağı bu haliyle uçurma hakkına tümüyle sahibim."

Bir kere daha güldü. Çıkardığı seste garip bir dostluk tonu vardı. Sanki bana bir kötülük etmek istemiyormuş gibi. Onun bu yeraltı dünyasından kurtulacağımı o zaman sezdim. Hem de çok geçmeden.

Benim düşüncelerimi bilmeksizin, "Pekâlâ," dedi. "Müfettiş sorumlu, siz de masumsunuz. Şimdi tek yapacağınız, üzerinden uçtuğunuz arazide sağ kalma yollarını bilmeniz gerekmediği için uçağınızı şu dağlarda parçalamak. Sorumluluk sizden başka herkese ait ... ve size de yalnızca ölmek düşüyor. Böyle mi durum?"

Böyleydi tabii. Ama o söyleyince budalaca ve yanlış bir şeymiş gibi görünüyordu. Ne var ki ... motorlardan anladıkları ve uçakların nasıl uçtuğunu bildikleri için uçaklarını kendileri, lisanssız olarak onaran bu haydutların reisine kim inanırdı? Radikal insanlar, aşırı uçlarda insanlar bunlar. Bir yasa olmalı bu tiplere karşı. Ama tabii yasa da var.

Yasa dışı bunlar. Yasaya uyan bir kente kendimi atar atmaz FAA'nın bunlara karşı ciddi bir şikâyette bulunmasını sağlayacağım. Varsın lisanslarını al ... varsın gelsinler, bunları cezaevine tıksınlar. Bunlar kendilerini herkesten öyle çok üstün sanıyor ki! Tek nedeni de tornavidayı tutmasını bilmek, uçağa güç vermeksizin iniş yapmayı bilmek. Ama yaklaşma kontrolünü biliyorlar mı? Trafik sistrm: içinde ku'e onlara iniş izni vermezse ne yapıyorlar? O zaman sarkıyı değiştirirler tabii. Benden kendilerini kurtarmamı istedikle zaman ben de kalkar ... kuleye sorarım. "İniş iznini saygılarımla rica ediyorum," derim. O zaman uçağımı bilmem de gerekmez nasıl uçtuğunu bilmem de gerekmez. çünkü küle bana bir numaralı iniş iznini vermiştir.

Drake'den ve tatsız adamlarından ayrılmaya birdenbire karar verdim. Beni durdurmak için ne o, ne de adamları bir hareket

yaptı. Kuşkusuz, öfkemi farketmişler, bana karşı çıkmamanın kendileri için çok daha güvenli olduğunu anlamışlardı.

Kayalık hangara döndüğümde, duvan kaydıran düğmeyi buldum. Haydutlar artık yasaya uyan adamdan korktuklarına göre, vakit ayırıp bu olanları kâğıda yazdım. Ağızlarımızdan çıkan her sözü. Bu adamları cezaevine yollayacak FAA duruşmasında bunları kanıt olarak kullanacaktım. O harikulâde, basit duruşmada. FAA bizim için neyin en iyi olduğunu bildiği için, hem savcılık hem de adil yargıçlık görevini yürütebiliyor işte. Bereket versin bu vahşi adamlar gibi başkaları yok ülkede.

Kendime not: Aşağıdaki notların hepsini daktilo et, çünkü sert hava koşulları kurşun kalem yazılarını savcının okumasını zorlaştıracak kadar bozuyor. 20'lik rüzgâr tabii çok sert sayılmaz. Ama bu kâğıdı iyi koru, yasa dışı insanlara yanıldıklarını göster. Ben onların dağları üzerinden tek elimle de uçabilir, diğer elimle notlarımı yazabilirim.

Yukardan aşağıya doğru esen rüzgârlar hayli kötü. 1500 fpm aşağıya kayıyorum, oysa uçağa tam güç ve tırmanma hızı veriyorum. Çok geçmeden yukarı doğru bir rüzgâra rastlamam gerek.

İşte. En kötü kısmını aştık. Yakında haydutları yasanın önüne çıkarırım. Pharisee havaalanını görebiliyorum ve bu bulunduğum noktadan hemen hemen planör inişiyle inebilirim oraya ... meğer ki, milyonda bir ihtimal ... milyarda bir ihtimal ... meğer ki motorum şu anda sto

Kusursuzluk Okulu

Uzun süredir batıya doğru uçuyordum. Geceleyin batıya, sonra güneye, sonra güneybatı gibi bir yöne sanıyorum ... aldırmıyordum. İnsan bir öğrencisini daha yeni kaybedince, yönlere, haritalara falan pek aldırmıyor. Geceyarısından sonra başını alıp gidiyor ve yalnızca düşünüyor. Kaçınılmaz bir kazaydı. Havanın orta yerinde birdenbire bir sisin toplanıp oluşması ve görüş uzaklığının on milden beş dakika içinde sıfıra inmesi ender bir olaydır. Yakınlarda havaalanı yoktu, inemezdi. Kaçınılmaz. Güneş doğarken çevremdeki alan acayip ve dağlıktı. Sandığımdan çok daha uzaklara uçmuş olmalıydım. Yakıt göstergelerinin ikisi de E'yi gösteriyordu. Kaybolmuştum, güneş daha yeni doğmuştu ... bana kanatlarını sallayan, sonra dönüp dağın eteğindeki bir çayıra inen o Piper Cub uçağını görüşüm bir şans eseriydi. Yere değdi, biraz ilerledi, sonra birdenbire bir taş duvarın içinde gözden kayboldu. Orası bomboş ve sessizdi. Bir an için Cub'ı hayalimde canlandırdığımı sandım.

Yine de o küçük şerit, uçak indirebilecek tek yer gibi görünüyordu. Büyük Comanche ya da Bonanza yerine 150'lerden birini aldığıma seviniyordum. Flaplarım ve tam gazımla alana doğru

uçtum, granit duvarın karşısına geçtim. İnebileceğim en kısa pistti ama yine de bana yetmeyecek kadar kısa değildi. Gazı kes, flaplar yukarı, fren yap ... duvara çarpacağımızı anladığım zaman hâlâ yirmi knot hızdaydık. Ama çarpma olmadı. Duvar yok oldu, 150 koskoca taş bir mağaranın içine doğru ilerledi. Bir mil olmalıydı o yerin boyu. Koskoca bir pisti vardı. Her tipte ve boyda uçaklar park etmişti sağa sola. Herbirinin üzerine alacalı yeşil kamuflaj boyası sürülmüştü. Demin inen Cub daha motorunu yeni kapatıyordu. Ön koltuğundan uzun boylu, siyahlar giyinmiş bir adam indi, yanına park etmem için işaret etti.

Bu durumda onun dediğini yapmam gerekirdi. Durdum. Cub'ın arka koltuğundan bir adam daha indi. Bu seferki griler giymişti. Yaşı on sekizden fazla olamazdı. Bana belli belirsiz bir eleştiriyle yüklü bakışlarla bakıyordu.

Motorum durduğunda siyahlı adam pesten, dengeli bir sesle konuştu. Bu ses ancak bir havayolu pilotunun sesi olabilirdi."Bir öğrenci kaybetmek pek de hoş bir şey olamaz tabii," dedi. "Ama size kendi uçuşunuzu unutturmamalı. Bizi görmeniz için önünüzden üç kere geçmemiz gerekti." Delikanlıya döndü. "İnişini izlediniz mi, Bay O'Neil?"

Çocuk katılaştı. "Evet, efendim. Dört knot kadar fazla hız. Yere yetmiş fitte değdi, orta çizginin de altı fit soluna değdi ..."

"Analizini daha sonra yaparız. Bir saat sonra beni projeksiyon odasında bul."

Delikanlı tekrar katılaştı, başını hafifçe eğdi ve gitti.

Adam beni asansöre götürdü, Yedinci Kat yazılı bir düğmeye bastı. "Drake bir süredir sizi görmek istiyordu," dedi. "Ama siz bugüne kadar onu görmeye pek hazır değildiniz."

"Drake mi? Yani... o Drake mi?"

Adam elinde olmadan gülümsedi. "Elbette," dedi. "Haydut Drake."

Bir an sonra kapı tıslayarak açıldı, upuzun, geniş bir koridordan ilerledik. Yerler halılı ve sessizdi. Detay diyagramlarla, uçan

uçak tablolarıyla zevkli biçimde döşenmişti burası.

Demek gerçekten varmış öyle biri, diye düşündüm. Demek böyle yasa dışı biri yaşıyordu. İnsan uçuş okulu işletiyorsa türlü türlü garip şeyler duyar. Sağdan soldan ben de bu Drake denilen adamı ve pilotlarını duymuştum. Bu insanlar için uçuş denilen şeyin gerçek ve içe işlemiş bir din, bir inanç haline geldiği söyleniyordu. Tanrıları da gökyüzünün ta kendisiydi. Onlar için en önemli şeyin, uzanıp adına gökyüzü denen o kusursuzluğa dokunmak olduğu anlatılıyordu kulaktan kulağa. Ama Drake'in varlığının tek kanıtı birkaç el yazısı sayfaydı. Onunla karşılaşma notları. Bu notlar bir uçak enkazında bulunmuştu. Zorunlu inişe dayanamayan bir uçağın enkazında. Bir ara acayip ve ilginç bulunarak bir dergide yayınlanmış, sonra da unutulmuştu.

Duvarlarında panolar bulunan geniş bir salona girdik. Öyle basit döşenmişti ki bir zerafeti olmuştu. Bir duvarda bir C3R Stearman uçağının orijinal Amendola tablosu vardı. Diğer duvarda bir A5 motorunun ince detay kesiti göze çarpıyordu. Rehberim ortadan kayboldu, ben bu arada C3R'yi incelemekten kendimi alamadım. Hiçbir kusuru yoktu. Tutturucuları , kanatların gövdeye bitişmesi, cilalı bezinin parıltısı. Stearman neredeyse parıldıyordu duvarda ... bir an üzerine ışık düşmüş gibi ... otların hemen yukarısında.

Keşke gerçek de bu tablo kadar kusursuz olabilse, diye düşündüm. Pek çok seminerlere katılmış pek çok papağan sesin hep aynı şeyi tekrarladığını kulaklarımla duymuştum : "İnsanız ne de olsa. Asla kusursuz olamayız ..."

Bir an için bu Drake'in, yarattığı efsaneye lâyık olmasını umdum ... bir sihirli söz söylese, bana dese ki ...

"Kusursuz olabiliriz, dostum."

Boyu bir seksen vardı. Siyahlar giymişti. İnce, köşeli yüzü, özgürlüğün kazandırdığı bir ifadeye sahipti. Yaşı kırk da, altmış da olabilirdi. Anlamaya imkân yoktu.

"Haydudun ta kendisi," dedim şaşırarak. "Ayrıca uçak uçur-

mayı bildiğiniz gibi, zihin okumayı da biliyorsunuz."

"Hiç bilmem. Ama sanırım başarısızlığın özürlerinden usanmış olmalısınız. Başarısızlığın özrü yoktur," dedi.

Sanki bütün ömrümce hep bulutlar arasından yükseliyormuşum da, şu anda yukardaki parlak düzeye çıkıvermişim gibi oldum. Ah, bir de bu sözlerini desteklemeyi, kanıtlamayı başarsa.

Ama birdenbire kendimi çok yorgun hissettim, depresyonumun tüm ağırlığını ona yükleyiverdim. 'Senin kusursuzluğuna inanabilmeyi çok isterim, Drake. Ama bana kusursuz uçuş okulunu, kusursuz eğitmenlerini, başarısızlığın ve özürlerin hiç olmadığını gösterinceye kadar, söylediklerinin tek kelimesine bile inanamam."

Dünyadaki tek umudumdu bu. Çok özel "yasa dışı adamlar" çetesinini liderine bir test. Şimdi sessiz kalırsa, demin söylediği sözlerden dönüş yaparsa, kendi uçuş okulumu elden çıkarır, Super Cub'a bindiğim gibi soluğu Nicaragua'da alır, orada yaşamaya başlardım.

Drake'in cevabı yine bir yarım gülümseme oldu. "Peşimden gel," dedi.

Öne düşüp upuzun bir koridordan ilerledi, İki yanda pırıl pırıl havacılık sanatı, ayrıca kaideler üzerinde oturtulmuş durumda da dünyanın en ünlü uçaklarından parçalar vardı. Sonunda daha dar bir koridora saptık, kendimizi bir anda serin havanın ve güneş ışığının içinde bulduk. Dimdik, otluk bir yamacın tepesindeydik. Ot örtüsü elli fit kadar bayır aşağı indikten sonra düz zeminle birleşiyor, tam orada kocaman, pufla bir alan görünüyordu. Tüylerle doluymuş gibi. Eni ve boyu yüz fir kadar, derinliği belki on bitti.

Kır saçlı, siyahlar giymiş bir adam o tüylü alanın yanında durmuş, yukarıya seslenmekteydi. "Tamam, Bay Terrell, hazır olmanızı bekliyoruz. Aceleniz yok. Rahatınıza bakın."

Bay Terrel on dört yaşlarında bir çocuktu. Dik yamacın tam kenarında duruyordu. Omuzlarının üzerinde kocaman, kar be-

yazı kanatlar vardı. Bir uçtan bir uça otuz fit. Otlara saydam bir gölge düşürmekteydi o kanatlar. Çocuk derin bir soluk alıp kendini hazırladı, öne eğildi, kanat ana kirişinin yapışkan bantlı tutunma çubuğuna sarıldı. Sonra birdenbire öne doğru koştu, kanatlarını yukarıya doğru kaldırdı, tepeden fırladı. Yaklaşık on iki saniye kadar uçarken vücudunu bir jimnastikçi gibi hareket ettiriyordu. Ayakları bitişik, hareketleri yavaştı. Böylelikle beyaz kanatları dengeliyor, düzgün biçimde aşağıya doğru iniyordu.

Bu inişin hiçbir ânında yamaçtan uzaklığı on fitten fazla olmamıştı. Sonunda, ayaklarının tüylere değmesinden bir saniye önce kanatları bırakıp atladı. Bütün bunlar çok yavaş, zarif ve özgür bir biçimde olup bitmişti. Bir rüyanın beyaz ketene ve yeşil otlara dönüşmesi gibi bir şey.

Çayırdan ufacık sesler yükseldi. "Biraz otur orada, Stan. Acele etme. Nasıl bir duyguydu, onu hatırla. İyice hatırla. Hazır olduğun zaman kanatları yukarıya götürür, yine uçarız."

"Ben şu anda hazırım, efendim."

"Hayır. Yeniden yaşa onu. Yamacın tepesindesin. Çubuğa uzanıyorsun. Öne doğru üç adım koşuyorsun ..."

Drake döndü, öne düşüp beni bir başka koridora soktu, krallığının başka bir tarafına götürdü. "Bir uçuş okulundan söz ettin, soru sordun," dedi yolda. "Genç Bay Terrell uçmaya daha yeni başlıyor, ama daha önce bir buçuk yıl boyunca rüzgârları ve havayı öğrendi, motorsuz uçuş dinamiğini anlamaya çalıştı. Kırk tane planör yaptı. Kanat eni sekiz inçten başlıyor, demin gördüğün planöre kadar gidiyor ... otuz bir fit. Kendi rüzgâr tünelini kurdu, Üçüncü Düzeyde tam boy tünelle çalıştı."

"Bu hızla giderse uçmayı öğrenmesi bir ömür sürer," dedim.

Drake bana baktı, kaşlarını kaldırdı. "Elbette sürecek," diye karşılık verdi.



Bir köşeyi döndük, labirent gibi koridorlardan ilerledik. "Öğrencilerin çoğu günde yaklaşık on saati uçakların yanında geçirmekten hoşlanır. Günün geri kalan kısmında kendi derslerini çalışırlar. Örneğin Terrell, tasarımını kendi yaptığı bir motor üzerinde çalışıyor, motoru yaparken atölyede döküm yapmayı, makine kullanmayı öğreniyor."

"Of, daha neler," dedim. "Bunların hepsi çok güzel ama aslında hiç de ..."

"Pratik mi değil?" diye sordu Drake. "Pratik değil mi diyecektin? Söylemeden önce bir düşün. Düşün ve anla ki bir pilotu kusursuzluğa ulaştırmanın en pratik yolu, kafasında yalnızca o saf uçma fikri varken onu ele geçirmektir. Pilotun bir sistem operatörü olduğu kanısı yerleşmeden önce. Pilotun yalnızca düğmelere basan, levyeleri çeken, acayip bir makineyi havada tutan kişi olduğu sanısına kapılmadan önce."

"Ama ... kuş kanatları ..."

"Kuş kanatları olmasa kusursuzluk olamaz. Düşün ... bir pilot, yalnız Otto Lilienthal'ı incelemekle kalmıyor, kendisi kanatların çubuğuna sarılıp tepeden atlayarak Otto Lilienthal oluyor. Sonra aynı pilotu, Wright'ları okumakla kalmayıp, kendi motorlu

biplan planörünü yaparken düşün. Bu pilot, içinde Orville'i, Wilbur'u, Kitty Hawk'u alevlendiren kıvılcıma sahip. Bir süre sonra bu çocuk enikonu iyi bir pilot olabilir ... sence de öyle değil mi?"

"O halde sen öğrencilerini ... tüm tarihin içinden geçirip her şeyi gözleriyle görmelerini istiyorsun."

"Üstüne bastın," dedi. "Ve Wright'lardan bir sonraki durak da ...?" Sustu, boşluğu benim doldurmamı bekledi.

"Bir ... bir ... Jenny mi?"

Koridordan bir kere daha güneş ışığına çıktık. Geniş, yassı bir alanın uçundaydık. Alanda sıra sıra kuyruk tekeri izleri vardı. Bir JN-4 duruyordu orada. Zeytin rengine boyanmış, üzerine ana mağaradaki uçaklar gibi kamuflaj desenleri yapılmıştı. OX5 motoru kocaman, tahta bir pervaneyi çeviriyor, çevirirken kadife kumaş diken bir dikiş makinesine benzer ses çıkıyordu.

Siyahlar giymiş bir eğitmen, arka pilot kabininin yanında durmaktaydı.

"Biraz daha hafif uçacaktır, Bay Blaine," dediğini, dikiş makinesi sesine rağmen duyabildik. "Ve biraz daha çabuk havalanacaktır. Benim ağırlığım eksilince böyle olması doğal. Üç iniş yapın, sonra onu yine buraya getirin."

Bir an sonra Jenny tam gaz rüzgâra doğru gidiyordu. Giderek hızı arttı, kuyruk tekeri otların üzerinden biraz kalktı ve orada kaldı. Sonunda narin makinenin tümü havaya yükseldi, tekerlerinin altından berrak gökyüzünü görebildim.

Eğitmen yanımıza geldi, başını yine o garip selamı verircesine eğerek, "Drake," dedi.

"Evet," diye onun selamını aldı Drake. "Genç Tom'un durumu iyi gidiyor mu?"

"Çok iyi. Tom iyi bir pilot ... günün birinde eğitmen bile olabilir."

Artık kendimi tutamadım. "Çocuk o eski uçak için biraz fazla genç, değil mi?" dedim. "Yani ... ya şimdi motor durursa?"

Eğitmen bana baktı. Şaşırmış gibiydi. "Efendim? Sorunuzu

anlayamadım."

"Motor durursa!" dedim. "Eski bir motor o! Uçuş sırasında stop edebilir, bilirsiniz."

"Eh, elbette stop edebilir!" Adam, Drake'e baktı. Sırım benim gerçek mi, hayal mi olduğumdan emin değilmiş gibi bir hali vardı.Haydutların lideri sabırlı sabırlı anlatmaya basladı. "Tom Blaine OX5'i kendisi rektifiye etti, gerekli parçalarını kendisi döküm yapıp hazırladı. Motorun çizimini gözü bağlı bile yapabilir.. Nerelerinin zayıf olduğunu, ne tür aksamalar beklemesi gerektiğini bilir. Ama hepsinden önemlisi, zorunlu inişleri çok iyi bilir. Zorunlu inişleri daha Lilienthal Tepesinden aşağı ilk planör inişleriyle birlikte öğrenmeye başladı."

Kafamda bir ampul yanmış gibi oldum ... yavaş yavaş anlamaya başlıyordum. Yavaşca konuştum. "Ve buradan da öğrenciniz, parayla gezinti uçuşları yaptırmaya, yarışlara katılmaya, askeri uçuşlara geçecek. Uçuş tarihini adım adım izleyecek."

"Tam öyle. Bu yolun üzerinde planörlerle, yelkenlerle, ev yapımı uçaklarla, deniz uçaklarıyla, tarım ilaçlaması yapan uçaklarla, helikopterlerle, savaş uçaklarıyla, yolcu uçaklarıyla, türboprop'larla, jetlerle uçarlar. Hazır oldukları zaman da dışarıya, dünyaya çıkarlar. Her tür uçuşa başlayabilirler. Dışarda uçmaktan usanınca, eğitmen olarak buraya geri dönmeyi seçebilirler. Öğrencileri ele alırlar, kendi bildiklerini onlara aktarmaya koyulurlar."

"Bir tek öğrenci!" Gülmemi tutamadım. "Drake, belli ki sen hiç baskı altında uçuş okulu yönetmemişsin. Riskli durumlara girmemişsin."

Yumuşak bir sesle, "Senin uçuş okulunda riskler nedir?" diye sordu.

"Devam edebilmek! Durmadan yeni öğrenciler mezun etmez, okula yeni öğrenciler almazsam işim bitmiş demektir. Batar okul!"

"Bizim risklerimiz biraz farklı," dedi. "Uçak şoförleri dünyasın-

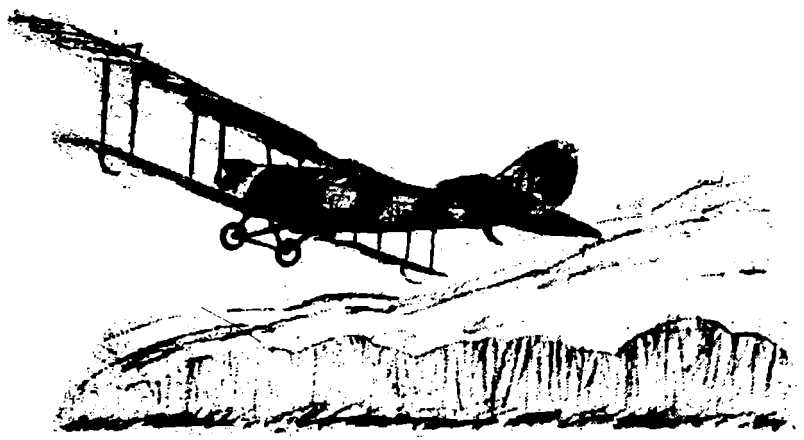
da pilotluğu canlı tutmak bize kalmış. Senin okulundan mezun olanlar yalnızca uçağı bir havaalanından öbürüne götürmekle ilgileniyor. Biz ise birkaç gerçek pilotu göklerde tutabilmeye uğraşıyoruz. O özürler kitabını, 'On İki Altın Kural' kitabını kalbinin bitişiğinde taşımayan pek fazla kişi kalmadı aralarında."

Doğru duymuş olamazdım. Drake Altın Kurallar'a mı saldırıyordu? Onca tecrübe birikiminin ürününe mi?

Ne düşündüğümü bilmiş gibi, "Senin Altın Kuralların, hep neleri yapmamak gerektiğini söylüyor," dedi. "Kazaların yüzde doksanı şu durumlarda olur, bu yüzden siz de o durumlardan uzak kalın, diyor. Kitaba almadıkları son mantıksal kural da, kazalardan yüzde yüz korunmak için yapılacak şeyin, hiç uçmamak, yerde kalmak olduğu. Bu arada söyleyeyim, öğrencinizi öldüren de sekiz numaralı altın kuraldı."

Yıldırımla vurulmuşa döndüm.. "Kaçınılmaz bir kazaydı! Isıçiğ noktası bileşimi önceden kestirilemeyecek bir biçimde oldu. Sis birdenbire çevresini sardı. Beş dakika içinde. Havaalanına ulaşma olanağı yoktu."

"Ve sekiz numaralı kural da ona asla havaalanı dışı yerlere iniş yapmamasını söylüyordu. Görüş uzaklığının o son beş dakikasında çocuk sekiz yüz otuz yedi fit inilebilir alanın üzerinden uçtu. Dümdüz tarlalar, meralar.



"Ama onlar onun gözünde 'onaylanmış havaalanı' değildi, normal pist bakımı yapılmıyordu, bu yüzden de oralara inmeyi aklının ucundan bile geçirmedi, öyle değil mi?"

Uzun süre sessiz kaldım. "Hayır," dedim sonunda. "Hayır, geçirmedi."

Yeniden kendi çalışma odasına dönünceye kadar konuşmadı.

"Burada bizim iki şeyimiz var ki bunlar senin okulunda yok. Kusursuzluk var, bir, zaman var iki."

"Makine atölyeleriniz de var. Kuş kanatlarınız da ..."

"Onların hepsi zamanın var olmasından kaynaklanıyor, dostum. Tarihi yaşayabilmek için, motivasyon verilmiş öğrencilerin, eğitmenlerin ... hepsinin burada zamana ihtiyacı olduğu kararına vardık Onlara zaman vermek, pilotluk becerisi kazandırmak, anlayış kazandırmak ... ellerine kurallar listesi vermek yerine.

"Sen uçuş eğitimindeki krizlerini anlatıyorsun. Dış dünyadaki krizleri. Tüm eğitmenlerinin lisanslarını yenilemek için bir telâşa giriyorsun. Ama eğer o eğitmen, öğrenciye zaman vermiyorsa, bu çabaların hepsi ziyan olur. Unutma ki uçmak yerde öğrenilir. Çocuk uçağa binince, o öğrendiklerini uygulamaya koyar, o kadar."

"Ama küçük hileler, türlü tecrübeler ..."

"Elbette. Pervane durduğu için zorunlu inişler, yukardan basan rüzgârda kalkışlar, uçarken kontrol tıkanması, sıfır-G yavaşlamaları, zifiri karanlıkta gece inişleri, havaalanı dışı inişleri, alçaktan uzun mesafe uçuşları, formasyon uçuşları, âletli uçuşlar ve âletsiz uçuşlar, alçakta dönüş yapmalar, yassı dönüşler, tornavida dönüşler, tüm beceri. Bunların hiçbiri öğretilemez. Hocalarınız uçmayı bilmediği için değil, hepsini öğretmeye zamanları olmadığı için. Sen elinde o kâğıt parçasının, uçuş lisansının bulunmasını daha önemli sayıyorsun. Uçuş lisansı, uçağı tanımaktan daha önce gelir diyorsun. Biz aynı kanıda değiliz."

Ona son direnişimi gösterdim. Elimden geldiğince sert hem

de. "Drake, sen bir mağarada yaşıyorsun, senin gerçekle hiçbir ilişkin yok. Ben hocalarıma yalnızca uçtukları saatler için para verebilirim. O zamanı yerde öğrencileriyle konuşarak geçiremezler. Eğer okulum devam edecekse, uçaklarımı ve hocalarımı havada tutmak zorundayım. Öğrencileri eğitimden geçirip çıkarmamız şart. Onlara kırk saatlik uçuşla 'On İki Altın Kural" dan bir kopya veririz, onları uçuş kontroluna hazırlarız, ondan sonra da yeni gelen öğrenci grubuyla aynı şeylere başlarız. Böyle bir sistemde, arasıra kazalar olmasından kaçınılamaz!"

Kendi sesimi dinliyordum. İçim birdenbire nefretle doldu. Bu sözleri söyleyen kişi bir başkası değildi. Başarısızlıkları savunan kişi bendim ... benim kendi sesimdi bu ses. Öğrencimin ölümü de kaçınılmaz değildi. Ben kendim öldürmüştüm çocuğu.

Drake tek kelime bile söylemedi. Sanki beni duymayı reddediyordu. Masasının üzerinden minyatür bir planör aldı, dikkatle havaya doğru fırlattı. Planör sola doğru tam bir daire çizip, yere boyayla yapılmış X işaretinin üzerine kondu.

Sonunda, "Belki de kabul etme noktasına yaklaştın," dedi. "Eğer senin sisteminde bazı kazalar oluyorsa, bunun çözümü o kazalar için özürler bulmak değildir. Çözüm sistemi değiştirmektir."

Mağarada bir hafta kaldım ve Drake'in uçuşlara kusursuzluk getirmek için tek bir yolu bile ihmal etmemiş olduğunu gördüm. Eğitmenlerle öğrenciler arasında hayli resmî bir ilişki vardı. Yerdeyken de, havadayken de, atölyelerdeyken de, özel çalışma alanlarındayken de. Eğitmen olan kadın ve erkeklere gösterilen o büyük saygı hemen hemen tapma düzeyindeydi. Bu hava yaygındı Drake'in krallığında. Drake kendisi de, eğitmenleriyle konuşurken "efendim"siz konuşmuyordu. Her hocanın uçuş sicili, basılı durumda, öğrencilere açıktı.

Pazar öğleden sonra dört tane hava gösterisi vardı. Öğrencilerin kendi yaptıkları uçaklarla formasyon uçuşu gösterileri, bir de alçakta aerobatik gösterisi. Güneybatının en ünlü pilotlarından biri tarafından yapılıyordu aerobatik. Drake'in etkisi ve fikir-

leri benim sandığımdan çok daha derinlere işlemiş durumdaydı ... Tanıdığım birkaç başka usta pilotu düşündüm. tarımsal ilaçlama pilotları, dağ pilotları, boş zamanlarında spor uçaklarla uçan havayolu kaptanları. Acaba onlar da mı Drake'le biraz zaman geçirmişlerdi? Bu okuldan mı gelmeydi hepsi?

Sordum, ama Drake pek açık cevap vermedi. "İnsan gökyüzü kadar gerçek bir şeye inanırsa, birkaç dost bulması kaçınılmazdır," dedi.

Adam inanılmaz bir uçuş okulu yönetiyordu burada. Ayrılma zamanım geldiğinde kendisine de bunu böylece söyledim. Ama bir tek düşünce kafama takılmış, gitmek bilmiyordu. "Nasıl para yetiştirebiliyorsun, Drake? Bütün bunlar boş havayla oluyor değildir elbette. Parayı nereden buluyorsun?"

"Öğrenciler eğitimlerinin ücretini ödüyor," dedi. Sanki her şey bununla açıklanabilirmiş gibi davranıyordu.

Herhalde yüzüne aptal aptal bakmış olmalıyım.

"Yo, başlangıçta değil. Öğrencilerin hiçbirinin başlangıçta tek kuruşu bile yoktu. Yalnızca uçmayı dünyada her şeyden çok istiyorlardı. Ama her öğrenci, eğitimini ne kadar değerli buluyorsa, onu öder sonunda. Çoğu ömürleri boyunca kazançlarının yüzde onunu okula verirler. Kimisi yüzde ondan fazla, kimisi de daha az verir. Ortalamasını alırsan, yüzde on gibi bir şey düşüyor.

"Tabii okulun eğitmen pilotlarından bin, ayrıca bin askerî pilottan, bin havayolu kaptanından yüzde on gelince, bizim de benzinimizi, yağımızı alacak paramız oluyor." Yüzünde yine bir saniyelik bir yarım gülümseme dolaştı. "İlerde de aralarına, yalnız direksiyonu çevirmeyi bilen değil, uçmaktan anlayan yeni pilotların katılacağını bilmek hepsini rahatlatıyor."

Kuzeye ve doğuya, kendi haritamın gösterdiği yere doğru uçarken, adamın sözlerini kafamdan bir türlü atamıyordum. Uçağın direksiyonunu çevirmekten daha fazla şey öğretmek; öğrencilere bol zaman vermek; onlara uçabilmek gibi paha biçilmez bir şey sunmak.

Okulumda değişiklik yapabilirim, diye düşündüm. Kapıdan her gireni almak yerine, öğrencilerimi daha dikkatle seçebilirim. Eğitimlerinin değeri neyse, onu ödemelerini isteyebilirim onlardan. Hocalara şimdi verdiğim paranın dört katını verebilirim. Eğitmenliği bir iş olmaktan çıkarıp bir meslek haline getirebilirim.

Belki biraz ek eğitim olanağı sağlayabilirim onlara ... belki ... bir motoru söktürebilirim, bir gövdenin kesitini gösterebilirim. Eğitmenlerimin tecrübelerini yazılı halde, öğrencilerin okuyabilmesi için onlara sunarım. Gurur. Gözle görülen biraz tarih. Biraz aerobatik, biraz uçma. Beceri. Bir kâğıt parçası yerine ... anlayış.

Benzin pompasının yanına parkedip motoru kapattığımda hâlâ düşünüyordum.

Başöğretmen daha ben uçaktan inmeden yanıma varmıştı.

"Döndünüz! Bütün hafta sizi aradık, buradan Cheyenne'e kadar her yere baktık! Sizi öldü sanmaya başlamıştık!"

"Ölmedim. Hiç ölmedim hem de. Daha yeni doğuyorum," dedim ... ve bir geleneği başlatmak amacıyla, "...efendim," diye ekledim.

Güneye, Toronto'ya

Bu dünyadaki nice serüvenin başlama nedeni, serüvencilerin evlerinde, ateşin başında rahat rahat oturan insanlar olması ve neye burunlarını soktukları hakkında hiçbir şey bilmemeleridir. O rahat koltuğa yayılırlar. Ne soğuk vardır onlar için, ne ıslaklık, ne rüzgâr, ne fırtına ... kendi kendilerine, eh, birisinin Kuzey Kutbunu keşfetmesinin zamanı geldi, derler, biraz şan şöhret hayaline dalarlar, bir saat sonra da, hâlâ hayal içinde, çarkları döndürmeye koyulmuşlardır bile. Haritalar açılır, sıcak dünyalarda yaşamakta olan başka serüvencilerle birleşilir, her kafadan, "Neden olmasın?" gibi, "Vay canına! Bal gibi yapılabilir! Ben de varım!" gibi sesler çıkar. Hepsi bir hayalî transa girerler. Çekilecek zorluklarla meşakkatler yalnızca sözlüklerden bakılacak kelimeler olur, kalır.

Öyle durumlarda demir çubuğu alıp ateşi bir iki kere dürtün, sıcak koltuğunuzdan kalkmayın, size ben bir serüven anlatayım da dinleyin.

KANADA'DA KIŞ UÇUŞLARI

Ne manzara ama! Amerika'nın kuzeyindeki bütün o ufacık köy ve kasabalar kar altında, kışın beyaz örtüsüne bürünmüş, birilerinin gökten zembille inip kendilerine biraz renk, biraz heyecan getirmesini bekliyorlar. Onar dakikalık heyecanlar. Onlara kendi kasabalarını havadan göstermek gibi heyecanlar. On dakikası üç dolara! Ses de ne ses! Yumuşacık bakire Şubat ayı, göklerin değmesiyle içini çekiyor! Yazın yapılan paralı uçuşların sorunları hiç yok bu sefer. Habire kasabanın yakınlarında yeterli uzunlukta çayır aramak, samanlı tarla aramak yok. Artık bütün dünya iniş alanı! Göller yamyassı donmuş, herbiri yüz tane Kennedy Havaalanından daha büyük. Yaz mevsiminde pütürlü ve çukurlu olan, ya da üzerine narin bitkiler ekilmiş olan her tarla, Cub'ların tekerlerinin dönüşüne uygun bir pist. Dünyada bireye hâlâ bir yer olduğunu, Kanada halkına kışın uçabilme olanağı sunmaktan daha kötü şeylerle uğraşanların da bulunduğunu gösteren bir durum. Ne diyorsunuz! Kanadalılar zaten serhat halkı sayılır. Tâ kuzeyin oralarda, kareli paltoları, lacivert yün bereleriyle, bir ellerinde baltaları, öbüründe kano'larıyla, tehlikeye gülerek dolanıp duruyorlar ... yo, biletlerimizi almakta asla kararsızlık göstermez onlar! Şubatta gideriz oraya. Martta döndüğümüzde, o kırsal alanlar benliğimizin bir parçası olmuş olur, içimizdeki sınır ruhu yeniden canlanır ... eskiden olduğu gibi!

Kendime bunları söylemem, inanç kazanmama yetti. Buna ek olarak, tabii Glenn Norman'dan ve Robin Lawless'den gelen mektuplar da vardı. Kanadalıydı ikisi de. Eskiden odunculuk yaparken şimdi pilot olmuşlardı. Beni günün birinde Toronto'ya gel diye davet edip duruyorlardı.

Toronto! Ne kelime ama! Karlık alanların orta yerinde gerçek bir Kanada karakolu. Paralı uçuş sunmayı düşünenlerin ütopyası. Ateşin başından biraz uzaklaşıp haritaları ortaya çıkardım.

Toronto öyle bir sınır karakolunden beklenebilecek boyda

değil, biraz daha büyüktü. Ama oradan sonra binlerce başka sınır karakolu vardı. Her yönde kilometrelerce devam ediyordu bu karakollar. Fenelon Falls, Barrie, Orillia, Owen Sound, Pentanguinishe. Yalnız Simcoe gölünün kıyısında bile bir düzine yerleşim yeri vardı böyle. Göl de Toronto'dan otuz mil ötedeydi. Bu kasabaların herbiri de kuzeyinde, güneyinde, doğusunda ve batısında bulunan köylere açılan birer kapıydı. Düşünsenize, şafak sökerken uyanıyorsunuz, kanadın altındaki sıcacık uyku tulumunuzdan dışarıya bakıyorsunuz, üzeri buz tutmuş levhayı görüyorsunuz:

PENTANGUINISHE!

Kanadalılara cevap mektubumu hemen yolladım ... Kış Harikası Uçuş Sirkine onlar da kırsal alan rehberi olarak katılmak istiyorlar mıydı? Serüvenin çarkları dönmeye başlamıştı işte.

Russel Munson da haberi duyar duymaz Super Cub'ıyla katıldı. Derken birdenbire bir yola çıkış tarihimiz de oldu. Ocağın 29'unda iki uçağımızın kızakları Toronto pistine değecek, 30'unda kuzeye doğru yola çıkacaktık. Yoğun serüvenlere doğru.

Ocak ayı boyunca hep hazırlık yaptık. Ben Long Island'daki hangarda bir çift kullanılmış Cub kızağı buldum, Munson da Alaska'daki bir fabrikada yepyeni, kullanılmamış bir çift buldu. Onun New York'daki ofisinde, uçuşu tekrar tekrar konuşup planladık. Yanımızda neleri mutlaka götürmemiz gerekiyordu acaba?

Sıcak giysiler tabii. Daha bir hafta geçmeden havaalanının kenarlarında, sırtımızda parkalarla, kat kat yünlerle, izolasyonlu kar çizmeleriyle dolaşır olmuştuk. Kanat ve motor örtüleri. Metrelerce plastik ve jüt aldık, onları kesip dikerek kılıflar yaptık. Kendimiz için el ısıtıcıları, Cub'lar için motor ısıtıcıları, kendiliğinden şişen çadırlar, büyük battaniyeler, ilk yardım çantaları, haritalar, yedek parçalar, âletler, kutularca yağ, kızaklar için kı-

zak çıngırakları. İnsanın Kanada'da basit bir tur için bu kadar çok şeye ihtiyacı olması şaşılacak bir şey!

Uçağım süt rengi fildişi boyayla boyanmıştı. Hiç olacak şey değildi. Hangi müşteri görürdü karların üzerine park etmiş beyaz uçağı? Üç gün boyunca kanatların ve kuyruğun üzerine şerit şerit yapışkan kâğıt dizdim, bu arada Ed Kalish de şeritlerin üzerine parlak kırmızı boyayı spreyle sıktı, bunu yaparken habire Hudson Körfezinin kuzeyindeki Tanrı Burnu'nda teknisyenlik yaptığı günleri andı durdu.

Kırmızı bir Dulux bulutu içinden, "Oraya ilk gittiğimde derece sıfırın altında kırktı," dedi.

En sıcak giysim parkamdı. Eksi kırk beşe dayanacak türdendi

"Motorları çalıştırabilmek için egzoslarına kaynak meşalesi tutuyor, pervaneleri tersine çeviriyor, silindirleri valflarından ısıtıyordum."

O gün çarşıya inip kendime bütan gazlı bir kaynak meşalesi aldım. Gerekirse parkamı giyerken içine yapraklar doldurabilirim, diye hesapladım.

Davet ettiğim öbür iki pilotun birinden gelen mektupta, Kanada'nın Şubat ayında biraz serin olabileceği belirtiliyor ... acaba Nassau'da çalışmayı düşünüyorum da yanlış mı yazdım diye soruluyordu.

Cevabımda bu Uçan Sirkin kuzeye gitmekte olduğunu yazdığım zaman bana iyi şanslar dileyen bir mektup daha geldi. Sırf soğuk diye bir serüveni iptal etmenin hayli garip bir neden olduğunu düşündüm. Mektubunda bana Cub'ların kabin kaloriferi olmadığını hatırlatıyordu. Ama bu her nasılsa kafamdan silindi gitti.

Ken Smith adlı öbür pilot bizimle Toronto'da, 29 Ocak günü buluşacaktı.

Bu durumda üç Cub'ımız ve üç pilotumuz var demekti. İki de rehberimiz. Bir uçağımız daha olmalıydı. Bir Kanadalı. O da gel-

meliydi ki tam anlamıyla uluslararası bir sirk olalım. Ama o ülkeye indiğimizde bize katılmaya hazır pek fazla CF-uçağı bulabileceğimizi pek sanmıyordum.

Ocak ayı ortalarında Kanada'nın tüm gölleri kaskatı buz tutmuştu. New England'ın kayak merkezleri kapılarını açmış, Long Island'a birkaç iri kar tanesi düşmüştü.

20 Ocak gecesi karların altında uyuma provası yaptım. Dışarısı eksi altı derece ancak vardı, yani Kanada'da karşılaşacağımız havadan bir hayli yumuşaktı ... ama her denemenin bir yararı vardı. Eksi altı derecenin de aslında bir hayli soğuk olduğunu öğrenmiş oldum. Bunu keşfettiğimde saat gecenin üçüydü. Çadır çökmemiş, büyük battaniye de uçmamıştı ama soğuk o kadar uzun süre bekledikten sonra geri gelip uyuyana yer hizasından bir kere daha saldırıyordu. Aklımdan havayı sıcakmış gibi düşünebiliyordum tabii. Böyle mücadele ediyordum onunla. Ama bunu başarabilmek için de öyle yoğun bir çaba gerekiyor, kafamda öyle Sahra çölleri, öyle kamp ateşleri yaratmak zorunda kalıyordum ki, uyumaya pek vakit kalmıyordu. Saat dörtte pes ettim, çadırı da, tüm malzemeyi de eve soktum. Hava Kuvvetlerinin "ilk yardım durumu" diye tanımladığı şeye doğru gidiyorduk biz. Kanada Şubatından daha sıcak yerlerde donarak ölmüş insanlar da vardı! Hemen bir fazla battaniye daha bulup denge soktum.

Norman'la Lawless, Simcoe gölüne gidip keşif uçuşu yapmak üzere yola çıktılar. Göl kaskatı donmuştu. Sıcaklık da eksi otuz dereceydi.

27 Ocak günü, Toronto yüzyılın en büyük tipisini yaşadı. Koca kentler kar altına gömüldü, kurtarma ekipleri harekete geçti.

Bu habere pek sevinmiştik. Kar örtüsü ne kadar kalın olursa, kasabalara o kadar yakın yere inebiliriz demekti. İnsan parayla gezi uçuşları yapacaksa, kasabanın yakınına sokulamadığı sürece, bu işten vazgeçse de olur.

29 Ocak günü sabahın çok erken saatinde, Munson'la ikimiz uçaklarımızı daha şafak kendini belli etmeden çalıştırdık ... mo-

tor egzoslarımız o korkunç sessizliğin içinde masmavi dumanlar çıkardı. Serüvenciler genellikle herkesin iddia ettiği gibi zır deli olduklarını şafak sökerken ilk defa olarak anlamaya başlarlar.

"Russ, bu yolculuğun baştan başa bir çılgınlık olduğunun farkında mısın? Başımızı nasıl bir belâya sokmakta olduğumuzu görebiliyor musun? Bak, bu fikri ortaya attığım için gerçekten çök üzgünüm ..." Söylemek istiyordum bunları ... ama cesaretim yoktu. Serüvenciler bu tür konularda son derece korkak insanlar olurlar.

Gökyüzü aydınlanır, motorlarımız ısınırken Munson da bir şey söylemiyordu. Sonunda kelimelerimiz kursağımızdayken uçaklarımıza tırmandık, bomboş beton üzerinde kalkış yerine ilerledik, kuzeye doğru havalandık, Long Island Sound üzerinden, Connecticut üzerinden yola koyulduk. On sekiz bin fitte, kabin dışındaki hava sıcaklığı eksi yirmi beş dereceydi, ama yemin ederim ki kalorifersiz kabinin içinde biz eksi on ya da on beşten daha soğuk hissetmiyorduk. Bir kere, ben o sıcaklık derecesinde bir koca *ay* geçireceğime henüz tam inanamamıştım, ikincisi, aklımdan habire yaz mevsimini düşünüyordum ... yolların asfaltının kızıp eridiği, insanın yalınayak basamadığı, dışarda unutulan tereyağın sarı bir gölcük haline döndüğü günleri.

İlk durağımızda, motorumun biraz yağ püskürtmekte olduğunu farkettim. Zaten her zaman biraz yağ kaybı olurdu ama bu seferki her zamandan fazlaydı. Ek boruyu yerinden çıkardım, sıcak motor haznesinde ana borunun biraz soluk almasına izin verdim.

Munson'un uçağında gyro pusula, VOR ve ADF telsizleri olduğu için, Toronto'ya kadar ekip başımız oydu. Benim tek manyetik pusulamın yönler konusundaki duyarlılığı, tezgâh üzerindeki örs kadardı. Bu yüzden onunla kanat kanada uçuyor, manzaranın keyfini çıkarıyordum. Her yer beyaz ve yumuşacıktı. Ama o halde ... ikinci kalkışımızdan bir saat sonra üzerime çöken bu garip duygu da nereden geliyordu? Sanki Kanada bu

yanda değilmiş gibi bir duygu yerleşmişti içime. Şu sağdaki dağlar ... Catskill'ler değil miydi? Solumuzda Hudson nehri olmamalı mıydı? Yakın formasyona doğru kaydım, elimle haritamı işaret ettim, ekip başına soru soran gözlerle baktım. O da bana baktı, kaşlarını kaldırdı.

"Russ!" diye bağırdım. "Güneye doğru gitmiyor muyuz biz? ***Güneye gidiyoruz diyorum!"*** Ne haykırdığımı anlayamıyordu. Sonunda geriye doğru kaydı, hiç sızlanmadan, nerede bulunduğunu görmeye çalıştı. On yıldır uçuyor, herhalde yanılan benim, diye düşündüm. Başka bir nehri izliyor olmalıyız biz. Onun da haritasına bakmakta olduğunu gördüm, bu bana güven verdi. Munson rotasını değiştirmedi. Demek ki kuzeye gidiyorduk ... kaybolan bendim ... ilk defa da olmuyordu zaten.

Ama bir süre sonra hava ısınmaya başladı. Yerdeki karlar da azalıyordu.

Super Cub birdenbire korkunç bir hatâ yapılmış olduğunu farketti. Sert bir hareketle sağa doğru eğildi, rotasını yüz altmış derece değiştirdi, sonra nehre yakın bir küçük havaalanına inmek üzere alçalışa geçti. Hudson olmasına Hudson'du nehir bal gibi. Ömrümde ilk defa, kendi suçum olmaksızın kaybolmuştum!

İndiğimiz zaman, "Bunu telâfi edebilirsin," dedim ona yumuşak ve anlayışlı bir sesle. "Ama, inan bana, edebilmen çok uzun zaman alacak ..."

Hemen pişman oldum çünkü çok sarsıldığını gördüm.

"Bana ne oldu, anlayamadım! Otoyolu izliyordum, birden pusulanın biraz sapmış olduğunu, VOR'un da yanlış yönü göstermekte olduğunu farkettim. Ama altımdakinin doğru otoyol olduğundan emindim! Bu yüzden devam ettim, pek de fazla dikkat etmedim. Pusulayı görüyordum ama dikkat etmiyordum!"

Konuyu değiştirmek fazla da zor değildi. Benim uçağımın karın kısmı baştan başa yağla kaplanmıştı. Son saat içinde püsküren yağlardı bunlar. İniş takımları falan da yağ içindeydi. Her yanda donmuştu yağlar. Bir kelepçe mi kırılmıştı acaba? Bir pis-

ton mu çatlamıştı? Geri dönü kontrol etmeyi de konuştuk ama bu bize biraz pes etmek gibi geldi.

"Devam edelim," dedim. "Herhalde soluma borusunun uçunda vakum yapıyor biraz. Gereğinden fazla yağı dışarı çekiyor."

Munson rotayı Hudson'a göre kuzeye ayarladı, Albany'de sola döndü, dosdoğru Toronto'ya yöneldi. Albany'yi geçtikten bir saat sonra benim yağ basıncım bir psi düştü, sonra iki psi düştü. Yağ basıncının düşüp de ardından ciddi bir durum çıkmadığını hiç görmüş değildim ... ekip başımıza parmağımla iniş işareti verdim, önümüzde beş dakika ilerdeki ilk havaalanına indik.

Bir quart yağ daha koydum. Damarlarındaki hayat suyunu gökyüzüne savurup duran bir motorla Kanada kırsal alanı üzerinde kırk mil uçmak, benim kafamdaki serüvene pek uymuyordu. Gezinti uçuşları sırasında motor arızasına hazırlıklı olmak başka şeydi, bunun kesinlikle olacağına inanmak da daha başka şeydi. Pek de akıllıca bir şeye benzemiyordu bana göre. Devam da etsek, dönsek de, ben sonunda su koyveren olacaktım. Ama dönersek, bari üşüyen yerine sıcak bir su koyveren olurdum. Pentanguinishe'de bir ağacın tepesinde donmaktan iyiydi. Hem zaten meteoroloji de sınır bölgesinde yeni bir tipinin yaklaşmakta olduğunu söylüyordu.

Motora yağı doldurdum ve güneye doğru uçmaya başladım. Donmaktan kurtuluşum karşısında içimin bu kadar hüzünle dolması şaşırtıcı bir şeydi. İnsan bir kere bir serüvene doğru yola çıkmaya görsün, o serüven ne kadar çılgın bir şey olursa olsun, huzura kavuşmanın tek yolu o serüveni sonuna kadar götürüp bitirmektir.

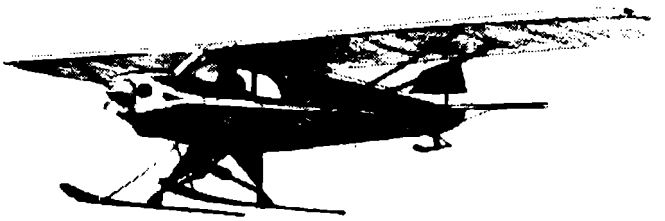
Bir buçuk saat sonra yağ basıncı beş libre düştü, sonra on oldu, sonra da ibre sıfıra gelip dayandı, şafaktan önce kalkış yaptığımız piste planör inişi yapmak zorunda kaldım.

Motorun sorunu öyle çatlak piston ya da kırık kelepçe gibi basit bir şey değildi. Silindirlerin hepsi aşırı eskimiş çıktı. Kromajla bile tolerans ötesindeydiler. Dört tane rektifiye silindir bulduk, herbirine seksen beş dolar para ödedim, ayrıca kelepçeleri

de otuz iki dolara aldık. Civatalara gelince ...

Ben motor parçaları için gerekli parayı biraraya getirebildiğimde Kanada'ya da bahar gelmekteydi. Karlar eriyip çimenler ortaya çıkıyor, tarlalarda ekinler baş veriyor, göller taş gibi buzken masmavi su oluyordu.

Nasıl bu hikâye ... serüven olarak? Kışlar Kanada'da sert geçer. İsterseniz onlara meydan okuyabilir, küfürler savurabilir, yine de ay geçip gidene kadar ateşin yanında oturmayı sürdürebilirsiniz. Serüvene ve serüvenciliğe selam! Gelecek yıl da, ahtım olsun, kutuba gidiyorum!





Kedi

Duman rengi bir Van kedisiydi. Adı yoktu. Pistin ucundaki otların arasına büyük bir dikkatle yerleşmiş, oturuyor, ilk defa Fransa'ya iniş yapan savaş uçaklarını seyrediyordu.

On tonluk jet uçakları ıslık çalarak geçerken, burun tekerleri hâlâ havada, kuyruk borularındaki küçük yuvalardan büyük salvolar püskürtmeye hazırlanırken bile, sarı gözleri sakin sakin bakıyor, teker değdirişlerin kalitesini değerlendiriyor, kulaklarının açısını ayarlayıp o belli belirsiz "puf!" sesini dinliyor, birinci iniş bitince başını çevirip gözlerini ikincisine dikiyordu. Arasıra inişlerden bir tanesi biraz sertçe oluyor, o zaman gözler belli belirsiz kısılıyor, bazen uçaklardan biri yan rüzgârı ayarlayamıyor, kedinin yumuşak patileri uçağın ve havanın yarattığı titreşimi tam güçle hissediyor, tekerleklerden koca kümeler halinde mavi lastik dumanları yükseliyordu.

Bir Ekim öğle sonrasının soğuğunda o kedi üç saat boyunca inişleri seyretti. Yirmi yedi uçağın hepsi inip gökyüzü boşalıncaya, alanda son motor uğultuları kesilinceye kadar. Sonra birdenbire ayağa kalktı Van kedisi. Zarif vücudunda bir gerinme gereği bile duymadan uzaklaşıp yüksek otlar arasında gözden kaybol-

du. 167nci Taktik Hava Birliği Avrupa'ya gelmişti.

Bir hava birliği on beş yıllık boşluktan sonra yeniden aktive edilince bir takım sorunlar çıkıyor. Otuz pilotluk kadroda tecrübeli pilotların oluşturduğu çekirdek pek küçük olduğundan, 167'nin sorunları hep pilot becerileri çevresinde oluşmaktaydı. Kadrosundan yirmi dört kişi topçu eğitim okulundan daha geçen yıl mezun olmuştu.

Binbaşı Carl Langley, birlik komutanına, "Yapabiliriz, Bob, hem de çok iyi yapabiliriz," demişti. "Ben ilk defa harekât subaylığı yapmıyorum. Bak, söylüyorum sana, ömrümde bizim buradaki grup kadar öğrenmeye hevesli bir grup pilot görmedim."

Binbaşı Robert Rider yumruğunu gelecekte kendi odası olacak yerin ahşap bölmesine hafifçe vurdu. "Orasını kabul ediyorum," dedi. "Ama seninle bana bir görev düşüyor. Burası Avrupa. Kışları Avrupa havasının nasıl olduğunu sen biliyorsun. Uçuş komutanlarımız dışında, genç Henderson'un başka her pilottan çok hava tecrübesi var, o bile ancak on bir saati zor buluyor. On bir saat! Carl, sen bu pilotlardan dört tancısini F-84'lere bindirerek başa geçmeyi, yirmi bin fitlik kötü havanın içinden uçurmayı gerçekten hevesle bekliyor olabilir misin? Ya da yan rüzgârda GCA'ları ıslak beton piste indirmeyi?" Pencerelerin kirli camlarına doğru baktı. Farkına varmadan havanın bulutlu, görüş uzaklığının iyi olduğunu bilinç altına kaydetti. "Bu birliği ben yöneteceğim ve iyi de yöneteceğim. Ama bak, söylüyorum sana, bu birlik savaş tecrübesine sahip yaman bir birlik oluncaya kadar bu çocukların birkaçı bu dağların yamaçlarına saçılıverecek. Tabii bunu da hiç istemiyorum."

Carl Langley'in buz gibi mavi gözleri, kendisine böylesine meydan okuyan koşullar karşısında pırıl pırıl parladı. Başka herkesin imkânsız bulacağı işleri yaparken en formda halini bulurdu. "Bilgiler zaten var çocuklarda. Aletli uçuşu belki de senden benden iyi biliyorlar, çünkü daha okuldan yeni çıktılar. Tek eksikleri tecrübe. Link var elimizde. Onu günde on saat çalıştırabilir, pilotlarımıza Fransa'nın her üssü için her âlet

yaklaşımını öğretebiliriz. 167'ye gönüllü olarak girdi hepsi. Bu birlik için çalışmayı da istiyorlar. Onları çalıştırmak da sana ve bana kalıyor."

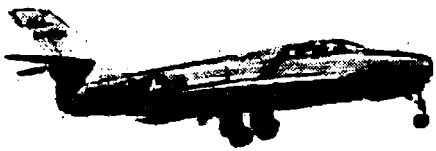
Birlik komutanı birdenbire gülümsedi. "Böyle konuştuğun zaman seni heves duymakla suçlayacağım neredeyse," dedi. Durakladı, sonra çok yavaş konuştu. "167'yi 1944'de İngiltere'de hatırlıyorum. O zaman yeni Thunderbolt vardı elimizde. Gövdesinin yan tarafına yeni Van kedimizin resmini boyamıştık. Luftwaffe'nin havada uçurabileceği hiçbir şeyden korkmuyorduk. Barışta hevesli olmak, savaşta da cesareti getiriyor herhalde." Harekât subayına başını salladı. "O eski uçakla bir takım uçuş arızalarından kaçınamayacağımızı ve bu çocukların birliğe yeni baştan bir anlam kazandırabilmeleri için bir hayli şansa ihtiyacımız olacağını düşünüyorum ... bunu inkâr edemem," dedi. "Ama sen Link'ini hazırla, yarından başlayarak uçuş programlarını yap, gençlerimiz ne kadar iyiymiş, bir görelim bakalım."

Bir an sonra Binbaşı Robert Rider kararmakta olan ofisinde tek başına kalmıştı bile. 167'yi düşünüyordu. İçinde bir hüzünle. Yanmakta olan bir Thunderbolt'un içinde tuzağa kısılmışken hâlâ iki tane Focke-Wulf'a saldıran, bir tanesini kendisiyle birlikte Fransa'nın sert topraklarına gömen Teğmen John Buckner'i. Altı uçak düşürmüş ve kahraman ünvanı kazanmışken, Strasbourg üzerinde sakat bir B-17'ye saldırmakta olan ME-109'a burundan toslamayı seçen Teğmen Jack Bennet'i. Bindiği Thunderbolt'u top ateşinden ağır hasar görmüş durumda geri getirip de, alana çarparak indikten sonra enkazın içinden gövdeyi kesme aleviyle keserek çıkarılabilen Teğmen Alan Spencer'i. Rider o inişten sonra da görmüştü onu. Spencer bembeyaz hastane yatağından ona, "Jim Park'ı avlayan 190'dı yine," demişti. "Gövdenin yanlarında kara yılanların aktığını gördüm. Kendi kendime, 'Al, bugün ya sen ya da o, biriniz kesinlikle üssüne dönemeyecek,' dedim. Ben şanslı çıktım." Hastaneden çıktıktan sonra Alan Spencer yine savaşa katılmak üzere gönüllü olmuş Fransa üzerindeki bir uçuş görevinden dönememişti. Ne kimse

elsizde sesini duymuş, ne de kimse düştüğünü görmüştü. Yal-
ızca geri dönmemişti, o kadar. Savaş kedisi amblemine rağ-
nen 167'nin pilotları hiç de dokuz canlı değillerdi. İki canlı bile
eğillerdi.

Barışta heves, savaşta cesaret demektir, diye düşündü Rider
ekrar. Gözleri dalgın bakışlarla sol elinin üzerindeki yara izine
akıyordu. Levyeyi tutan eli. Geniş ve bembeyaz bir iz. Ancak
ir Messerschmitt'in otuz kalibrelik makineli kurşunuyla karşıla-
ınca oluşan bir iz. Ama heves yetmez. Eğer bu kışı hiç pilot
aybetmeden geçireceksek, bize hevesten daha fazlası gerekli.
eceri ve tecrübe gerekli. Bunları düşünerek dışarıya, bulutlu
avaya çıktı.

İkinci Teğmen Jonathan Heinz için günler çok çabuk birbirini
zlemekteydi. Ona göre Avrupa havalarıyla ilgili bütün bu konuş-
alar, bu uyarılar saçmayda. Hem de sapına kadar saçma. Ka-
ım ayı pırıl pırıl güneşli geçmekteydi. Neredeyse Aralık takvim
aprağını esir alacakken bile üs ancak dört günü bulutlu geçir-
işti. O günlerde de pilotlar ops subayının en son âletli uçuş
estine çalışmışlardı. Binbaşı Langley'in âlet testleri artık birliğin
tandard düzenlerinden biri haline gelmeye başlıyordu. Her üç
ünde bir yenisi geliyordu testlerin. Yirmi soru içinde bir tek yan-



lış cevaba hakları vardı. Testte çakan, üç saatini daha yine âlet el kitaplarıyla başbaşa geçirmek zorundaydı. Aynı düzeyde bir başka testi geçinceye kadar. Tabii o testte de yine bir tek yanlış cevap hakkı vardı.

Heinz yaşlanmaya başlayan Thunderbolt'unun starter düğmesine bastı, iyi bir start'ın sarsıntısıyla yüzünü buruşturdu, Bob Henderson'un uçağının ardından kalkış pistine doğru ilerledi. Ama âletleri tanımanın yolu bu, diye düşünüyordu. Başlangıçta herkes üç saat boyunca orada oturduğu sürece sövüp sayar, 167'ye gönüllü yazıldığı güne lânetler yağdırırdı. Hattâ ona 167nci ~Taktik Hava Birliği yerine, Takrik Alet Birliği diye isim takmışlardı. Ama zamanla insan işin püf noktasını yakalıyor, cevapların giderek daha çoğunu bilebiliyordu. Üç saat orada oturmak da ender olaylardan biri haline gelmişti artık.

Heinz kalkıştan önce motor ekranlarını küçülttüğünde motor uğultusunda bir küçük vuruş sesi duyar gibi oldu. Ama tüm âletler normali gösteriyordu. F-84'lerde zaten garip gürültüler, küçük vuruş sesleri pek de rastlanmadık şeyler sayılmazdı. Ama gariptir, her zaman yalnızca âletlere ve uçağın lider uçağı gerisinde kalkık levye ve çekili frenlerle zangırdamasına dikkat eden biri olduğu halde, Jonathan Heinz o gün pistin ucunda,



kendi uçağından beş yüz fit kadar ilerde oturan duman rengi bir Van kedisini görüverdi. Bu kedi davul gibi sağır herhalde, diye düşündü. Sol eldiveninin altındaki kalın siyah levyeye bağlı olan motoru çatırdadı, kükredi, paslanmaz çelik türbin bıçaklarından mavi alevler kusarak yedi bin sekiz yüz librelik kitleyi ileriye fırlatmaya hazırlandı.

İlerlemeye hazırdı Heinz. Henderson'a başını salladı, sonra her nedense, levyenin üzerinde, baş parmağının altında bulunan mikrofon düğmesine bastı, yeşil lastik oksijen maskesinin içindeki mikrofona, "Pistin ucunda bir kedi var," dedi.

"Kedi, tamam," diye karşılık verdi Handerson da ciddi bir sesle. Heinz kendini pek gülünç hissetti. Pistin sağ tarafındaki minyatür kontrol kulesinde bulunan seyyar kontrol görevlisinin elini dürbününe uzattığını gördü. Ne diye söyledim bu kadar budalaca bir sözü, diye geçirdi aklından. Bu uçuş boyunca ağzımdan bir tek kelime daha çıkmayacak. Telsiz disiplini, Heinz, telsiz disiplini! Handerson beyaz miğferli başını sallayınca frenleri bıraktı, iki uçak korkunç bir rezerv hızı kullanıp göklere yükseldiler.

Sekiz dakika sonra Heinz yine konuşuyordu. "Sahra lideri, benim arka aşırı ısı lambam yanıyor, rpm de yüzde beş fark yapıyor. Gücü kesiyorum, lamba yine yanıyor. Dumanım var mı, bakar mısın?"

Ne kadar da sakin bir sesin var, diye düşündü sonra. Gerçi çok konuşuyorsun ama en azından sakinsin. '84'ün içinde altmış saat geçirirsen, tabii sakin olursun. Şimdi kendini rahat bırak, telsizde çocuk gibi şeyler söyleme. Dönüş yapıp dış tankları atayım, simüle bir alev uçuşu yapıp ineyim. Yanıyor olamam.

"Duman falan yok, Sahra İki. Şimdi neler oluyor?"

Sesini sakin tut, Heinz. "Hâlâ yükseliyor, lider. Yakıt akımıyla kuyruk borusu sıcaklığı da onunla birlikte bir ileri, bir geri oynuyor. Depoları atıp inişe geçeceğim ben."

"Pekâlâ İki. Dumanına hep bakarım, istersen telsizleri de

üstlenirim. Bu kuş yanmaya başlarsa kendini atmaya hazır ol."

"Tamam." Atlamaya zaten hazırım, diye düşündü Heinz. Fırlatma kolluğunu biraz kaldır, tetiği çek, tamam. Ama sanıyorum uçağı sağlam durumda indirmeyi başarırım. Henderson'un acil durum bildirişini dinledi, yavaşça alçalırken ilerden itfaiye arabalarının fırlayıp piste doğru ilerlediğini gördü. Kılı kılına olacak bu iş. Depoları son kere yaklaşırken atar, sonra beş yüz fite inerim, burunu yukarı çeker, atlarım. Beş yüz fitin altındaysam, ne olursa olsun götürmem gerekir onu. Motora yüzde elli sekiz rpm verebilmek için levyeyi geri aldı, ağır uçak daha da hızlı inmeye başladı. Flaplar aşağı. Alanı görüyorum, kesinlikle ... İniş takımları aşağı. Tekerlekler yerine kilitlendi. Heinz dört yüz fitten geçti. Güm. Gümgüm. Büyük bir sarsıntı."

Kuyruğunda çok fazla duman var, Sahra."

İçime doğmamış mıydı zaten? Bu nesne kafamda patlayacak, üstelik de atlayamayacak kadar alçaktayım. Şimdi ne yapacağım? Depo atma düğmesine bastı, dört bin librelik yakıt ayrılınca uçak biraz yükseldi. Motordan sert bir çatırtı. Arka taraftan geliyordu ses. Birdenbire yağ basıncı ibresinin sıfırda durduğunu farketti.

Motor donmuş durumda, Heinz! Donmuş motorla uçuş kontrolu yapamazsın. Şimdi ne yapmalı, şimdi ne yapmalı? Kontrol çubuğu eldiveninin altında kazık kesildi, hiç kıpırdamaz oldu.

Seyyar kontroldaki adam donmuş motorları bilmiyordu. Sahra İki'nin pistte sağa kayıp oradaki toprak tümseğe çarpacağını, aksi halde Jonathan Heinz'ın çaresiz kalacağını ve ölmekten kurtulamayacağını da bilmiyordu. "Pistte önünde kedi var," dedi seyyar kontrol subayı ... sesinde tehlikenin geçmiş olduğuna inanan birinin şakacı rahatlığı vardı.

Ve birdenbire Heinz'ın aklına geldi. Bir anda yanan ışık gibi. Acil hidrolik pompa, elektrik pompası! Uçak daha yüz fit havadayken tekerleri dönmeye başlamıştı. Eldiveni, üzerinde ACİL yazan pompa düğmesini buldu, çubuk tekrar hayata döndü. Kanat düz, burun yukarı, burun yukarı ... ve tam seyyar kulenin

önünde harikulâde bir iniş. En azından, verdiği duygu harikulâdeydi. Levyeyi kapa, arka şütü kapa, yakıtı kapa, aküyü kapa, üstü aç ve ve dışarıya atlamaya hazır ol. Koskoca dört köşe yangın arabaları, tepelerinde kırmızı ışıkları pırıl pırıl, yanısıra kükreyerek geliyorlar, bu arada Heinz da pist üzerinde hızını otuz knot'a indiriyordu. Uçağı son derece sessizdi. Heinz yangın arabalarının sesini bile duyabiliyordu. Büyük yolcu uçaklarının motoru gibi ses çıkarıyorlardı yüksek viteste giderken. Bir an sonra durmuştu Heinz. Kemeri çözdü, pilot kabininden çıkıp yere atladı, yangın arabalarından birinin arkasına geçip durdu. Araba kopkoyu beyaz köpükleri hortumla kanadın arka taraf kökündeki alüminyum üzerine sıkmaya başlamıştı bile.

Uçak pek bir öksüz görünüyordu. Bunca yoğun dikkatin merkezi olmak istemiyor gibiydi. Ama inmişti ve sağlamdı. Jonathan Heinz da sapasağlamdı, hiç üne falan da kavuşmamıştı. Güzel iş başardın, şampiyon," diyecekti arkadaşı olan pilotlar. Ona neler hissettiğini, neler düşündüğünü, neyi ne zaman yaptığını soracaklar, sonra da normal kaza soruşturması gelecekti. Aferin'den başka bir şey diyemezlerdi onun da sonunda. Hidrolik pompayı acemi pilotlar gibi unutup da ölümün eşiğine geldiğini asla bilemeyeceklerdi. Tümüyle unutmuştu ... neydi ona bunu hatırlatan? Hayatını kurtarabileceği en son anda, ona o kırmızı düğmeyi gösteren şey neydi? Hiçbir şey. Aklına gelivermişti işte.

Heinz biraz daha düşündü. Yo, kendiliğinden gelmemişti aklına. Seyyar kontrol o sıra pistteki kediyle ilgili bir şey söylemişti. O da o zaman hatırlamıştı pompayı. İşte garip bir durum. Şu kediyle tanışmak isterim, diye geçirdi içinden.

Bembeyaz, upuzun piste doğru baktı. Kedi falan göremedi. Seyyar kontrol subayı bile, elinde dürbün olduğu halde göremezdi kediyi. Sonradan birlikteki arkadaşları bu uğursuz kedi yüzünden ona fena halde takılacaklardı, ama şu an için pistin üzerinde de, üssün herhangi bir yerinde de, duman rengi Van kedisi diye bir şey yoktu.

Bir kere daha oldu, hem de bir haftaya kalmadan. Bu sefer başka bir teğmenin başına geldi. Jack Willis ilk simüle savaş uçuşunu bitirmiş, böylelikle F-84'le ilgili denetimden geçmiş bulunuyordu. İyi bir uçuş olmuştu. Ama şimdi, inerken birden kaygılanmaya başladı. Yirmi knot'luk yan rüzgâr ... o da nereden çıkmıştı? Daha demin kalkarken pist üzerinde rüzgâr hızı on knot'tu, oysa şimdi hem yandan esiyordu, hem de yirmi knot'a çıkmıştı. Piste göre uçağını düzledi, sonra mikrofonuna, "Kule, lütfen rüzgârı tekrar söyleyin." diye seslendi.

"Tamam." Kulenin bu son açıklaması aslında tümüyle gereksizdi. Rüzgâr yandan esiyordu ... tam yandan. Bu açıkça ortadaydı.

"Tamam, İki, yan rüzgâra dikkat edelim," dedi Binbaşı Langley. Sonra seslendi. "Kartal lider üsse dönüyor, takımlar aşağı, basınç yükselt, frenleri kontrol et."

Kule operatörü, "İniş izni verildi, pist hazır," diye karşılık verdi."

Willis sol eldiveniyle uzandı, iniş takımlarının levyesini AŞAĞI'ya itti. Tamam, tamam, diye düşündü, sorun değil bu. Dönerken sağ kanadı alçakta tutacağım, sağ tekeri yere değdireceğim ve ardından bol bol da dümen pedalı yapacağım. Bol bol.

Piste doğru döndü, mikrofonun düğmesine bastı. Bugüne kadar pist yetmeyip de otlara sürmemişti uçağını. Bugün yapmak niyetinde de değildi. "Kartal İki üsse dönüyor ..." Sağ ana takım göstergesi ... yanması gereken yeşil ışık sönmüştü. Sol ana teker inikti, yerine oturmuştu, burun tekeri de tamamdı. Ama sağ ana teker hâlâ hazır değildi. Birden iniş takımlarının güvensiz durumda olduğunu belirten düdük sesi pilot kabinini doldurdu. Willis düdüğü kendi kulaklığından duydu, mikrofon düğmesini basılı tutmayı sürdürdü. Baş parmağını kaldırdı, sonra tekrar bastı. "Kartal İki alçaktan yaklaşacak; seyyar kontrolün iniş takımına bakmasını istiyor."

Garip bir duygu ... uçağın bir yerinde kusur olduğunu bilmek garip bir duygu. İniş takımı genellikle öyle iyi çalışırdı ki! Yüz fit-

te uçağı yatay duruma getirdi, minyatür cam kulenin önünden geçti. Seyyar kontrol subayı dışarıya çıkmış, ayakta duruyordu. Rüzgârın yatırdığı otların arasında. Willis geçerken bir an ona baktı. Seyyar kopntrol subayı dürbün kullanmıyordu. Derken adam görünmez oldu, F-84 tek başına pistin ucunu aştı, güvenli iniş yapmış olan Kartal liderin üzerinden geçti.

"Sağ ana iniş takımın kalkık ve kilitlenmiş durumda," dedi seyyar kontrolun sesi.

"Tamam. Takımı tekrar deneyeceğim. Willis kendi ağzından çıkan sesten memnundu. Ağır ağır yüz fite tırmandı, iniş takımlarının levyesini kaldırdı, yeniden indirdi. Sağ ana "güvenli" ışığı inatla sönük kalmayı sürdürdü, kulptaki uyarı ışığı da hâlâ kırmızı yanıyordu. On beş dakikalık yakıt daha. Willis o iniş takımlarını dört kere kaldırıp indirdi, fakat sağ ana takım hâlâ güvensiz sinyali vermekteydi. Kolu yarım inç dışarı çekip ACİL İNDİR'e bastırdı. Sağ taraftan hafif bir çıt sesi geldi, ama durum değişmedi. Kaygılanıyordu. Sağ tekeri havadayken iniş yapma ihtimaline karşı yangın arabalarının piste bir köpük tabakası sermesine zaman kalmamştı. Kuru ve sert bir piste bu halde, yan rüzgâr altında inmek demek, tekersiz kanat betona değer değmez döne döne bir çarpmaya doğru gitmek demekti. Geriye bir tek ihtimal kalıyordu, o da atlamaktı. İşte sana bir karar seçeneği, diye düşündü. Mantıksız bir dürtü .. son bir geçiş daha ... belki teker iner.

Daha Willis minyatür kuleye yaklaşmadan önce subay kulaklıktan, "Hâlâ kilitli durumda," diye bilgi verdi. Otlar yeşil yeşil, hızlı hızlı sallanıyordu. Tam o anda, pistin ucunda küçük, gri bir nokta farketti Willis. Bir şaşkınlık şoku içinde, bunun bir kedi olduğunu anladı. Heinz'ın uğurlu kedisi, diye geçirdi içinden. Oksijen maskesinin içinde, hiç nedensiz gülümsedi. Ve o anda kaynağı belirsiz bir düşünce geliverdi aklına.

"Kule, Kartal İki acil durum bildiriyor. Bir geçiş daha yapacağım, sol teker üzerinde zıplayıp sarsıntıyla sağı indirmeye çalışacağım."

Kuleden, "Acil durum bildirdiğin anlaşıldı," diye ses geldi. Kule her şeyden önce, kendi sorumluluğunu yerine getirmeye uğraşıyordu. O da zili çalmak, kaza ekiplerini kırmızı kamyonlara koşturmaktı. Bu sorumluluk yerine getirilince, kule artık ilgili bir gözlemci durumuna düşer, pek bir yardımda bulunamazdı.

Jack Willis kendini yepyeni biri gibi hissediyordu. Güveni müthiş artmıştı. Güçlü bir sağ rüzgâr altında sol teker üzerinde sıçrama yapmak ancak bin saatlik uçuşu olan pilotların rezerv tuttuğu bir koordinasyon hilesiydi. Willis ise dört yüz saatlik bir pilottu ve bunun altmış sekiz saatini F-84'te geçirmişti.

Bir sonraki yaklaşmasını seyredenler bunu tecrübeli bir profesyonel pilotun inişine benzettiler. Sol kanat aşağıda, sağ dümen pedalıyla sert bir darbe, kontrollar iniş hava hızına biraz tepki gösterir durumda. Teğmen Jack Willis yirmi bin librelik uçağını sol iniş tekeri üzerinde tam altı kere zıplattı. Altıncı sıçramada sağ teker birdenbire aşağıya indi ve yerine oturdu. Üçüncü yeşil ışık da yanıverdi.

Bunu izleyen yan rüzgârlı iniş tabii artık kolay geldi, uçağı sağ tekeri üzerinde yere düzgün biçimde değdi, ardından sol teker de değdi, en son olarak da burun tekeri inip betona kavuştu. Pistte giderken sol dümen pedalı ful güç ... tam uçak yavaşlarken sol fren ... rüzgâra doğru dönmeye çalış ... işte acil durum sona erdi. Şişkin beyaz asbest tulumlar giymiş acil durum ekipleri gereksiz duruma düşmüştü. Bundan sonraki normal süreç içinde kendilerini pek bir garip hissetmekteydiler. Seyyar kule yalnızca, "Güzel iş, Kartal İki," demekle yetindi. İnişi kediye benzemeyen bir tavırla, hemen hemen profesyonel bir ilgiyle seyretmiş olan duman rengi Van kedisi ise gitmişti. 167nci Taktik Hava Birliği yavaş yavaş bir savaş birliği formuna girmekteydi.

Kış gelip çattı. Alçak bulutlar deniz tarafından gelip hava üssünü çevreleyen tepelerin daimî yoldaşı oldular. Çok yağmur yağıyordu. Kış ilerlerken yağmurlar önce buz gibi oldu, sonra da yerlerini kara bıraktılar. Pist buzluydu, Ağır uçakları betonun üzerinde tutabilmek için çok dikkatli fren yapmak gerekiyordu.

Yüksek zümrüt otlar soldular, cansızlaştılar. Ama bir savaş birliği her kış geldiğinde görevini iptal edemez. Her zaman uçmak gerekir, eğitimin de sürüp gitmesi şarttır. Yeni pilotlar olmayacak uçak sorunlarıyla ve alçak bulut durumlarıyla karşılaştıkça bir takım olaylar olmuyor değildi ama âletli uçuş eğitiminden geçtikleri ve Van kedisi de her nasılsa hep pistin ucunda oturuyor olduğu için, sorun çıkaran uçaklar her seferinde sağ salim inmeyi başardı. Van kedisi artık pilotlar tarafından kısaca "Kedi" diye anılır olmuştu.

Buz gibi bir öğle sonrasında, Wally Jacobs bir hidrolik sistem arızasından ve flap takılmasından sonra beş yüz fitteki bulutlar altında hız-frensiz yaklaşımını yaparken, seyyar kulede görevli olan Yüzbaşı Hendrick kediyi yakalamayı başardı. Kedi sessizce oturmuş, piste doğru bakıyor, Jacobs'un demin yanından vınlayarak geçen uçağını izliyordu. Hendrick ona arkadan yaklaştı, yavaşça tutup havaya kaldırdı. Daha dokunur dokunmaz kedi bir anda gri bir yıldırıma dönüştü. Hendrick'in yanağına âni bir pençe darbesi indi, Van kedisi kendini yere attığı gibi yüksek otların arasında bir anda görünmez oldu.

Beş saniye sonra Wally Jacobs'un uçağının frenleri tümüyle tutmaz oldu, Wally yetmiş knot'luk bir hızla pist dışına saptı, pek de donmamış topraklara girdi. Burun tekeri ayağı hemen kırıldı. Uçak uçuşan çamurlar arasında görünmez oldu, sağ ana iniş takımı üzerine çöktü, deposunu patlattı, kaydı, döndü, gerisin geri iki yüz fit kadar sürüklendi. Jacobs hemen pilot kabinini terketti, levyeyi kapatmayı bile unuttu. Bir saniye sonra, Hendrick'in bakışları altında, uçak alevlere gömüldü. Çılgınca yanıyordu. Uçakla birlikte, Avrupa'daki tüm birlikler arasında kırılan uçuş güvenliği rekoru da yerle bir oldu.

Yapılan soruşturmada Teğmen Jacobs'un suçlu olduğu, uçağın pist dışına çıkmasına izin verdiği, levyeyi de kapatmadığı ortaya çıktı. Hâlâ çalışmakta olan motor, ateşi başlatmıştı bu yüzden. Görevini acemi pilotlar gibi unutmamış olsa, levyeyi kapatsa, o uçak yine uçabilecek durumda kalırdı.

Kurulun kararı 167nci Taktik Hava Birliğinin hiç de hoşuna gitmedi ama ne olursa olsun uçağın kaybı pilotaj hatâsına dayandırılmıştı. Hendrick bir ara kediden söz edecek oldu, yazılı olmayan bir emir derhal birliğe iletildi. Bundan böyle Van kedisine kimse yaklaşmayacaktı. Bunun üzerine Kedinin adı pek seyrek anılır oldu.

Ama arada sırada genç bir teğmen arızalı uçağını kötü havada indirmeye çalışırken kuleye, "Kedi orada mı?" diye soruyordu. Kuledeki seyyar görevli hemen gözleriyle ortalığı tarıyor, pist ucunda heykel gibi oturan Van kedisini arıyor, sonra mikrofonunu alıp, "Orada," diye karşılık veriyordu. Ve uçak da sağ salim iniyordu.

Kış ilerlemekteydi. Genç pilotlar yaşlanıyor, tecrübe biriktiriyorlardı. Kedi pistin ucunda giderek daha seyrek görünür olmuştu. Norm Thompson inişini yaptığında ön cam ve üst kapak tümüyle buz tutmuş durumdaydı. Kedi pistin ucunda değildi ama Thompson'un GCA'sı profesyonel olmuş, üstelik eğitime ve tecrübeye dayalı olmuştu. Kör iniş yaptı, pisti buldu, önünü görebilmek için üst kapağı açtı, olaysız ilerleyip olaysız durdu. Jack Willis artık F-84'lerde yüz otuz saatlik bir uçuş tecrübesine sahipti. Günlerden bir gün üsse, sert bir kaya engelin üzerinden alçak geçiş yaparken seken taşlardan fena halde hasar görmüş bir uçakla döndü, Kedi ortalarda olmadığı halde inişini yaptı.

Kedinin pist ucunda son gözükmesi Mart ayına rastladı. Yine Jacobs'la ilgiliydi olay. Telsizde yağ basıncının düşmekte olduğunu, alana varmaya çalışacağını söylemişti. Bulut tavanı yüksekti ... üç bin fitteydi. Uçağı bulutların altına inip gözle görülebildiği sırada seslenmişti.

Binbaşı Robert Rider durumu duyar duymaz arabasını hemen kuleye sürmüş, bu sefer tamam, herhalde Jacobs'un ölümünü seyredeceğim, diye düşünmüştü. Tam içeriye girip cam kapıyı ardından kapadığı sırada pilotun, "Kedi oralarda mı acaba?" diye sorduğunu duydu.

Rider dürbüne uzandı, pistin ucunu kontrol etti. Van kedisi

sakin sakin oturmuş, bekliyordu. Birliğin komutanı, kontrol subayına ciddi bir sesle, "Kedi burada," dedi, bu bilgi yine aynı ciddiyetle Jacobs'a da iletildi.

"Yağ basıncı sıfır," dedi Jacobs, olağan bir şey söylüyormuş gibi. Sonra, "Motor dondu, çubuk kilitleniyor," diye devam etti. "Acil hidrolik pompayla canlandırmaya çalışacağım." Bir an sonra sesi yine duyuldu. "Hayır, öyle yapmayacağım. Ben atlıyorum." Uçağını batıdaki sık ormanların üzerine doğru çevirdi, düğmeye basıp kendini koltuğuyla birlikte dışarı attı. İki dakika sonra, yeni sürülmüş bir Fransız tarlasında, çamurların içinde yatıyordu. Paraşütü yorgun bir beyaz kelebek gibi gelip üzerine kapandı. O kadar çabuk bitti her şey.

Soruşturma kurulu sonradan uçağın yere çarpışında her iki hidrolik sistemin de tümüyle kilitlenmiş olduğunu bulguladı. Acil hidrolik pompa daha çarpmadan önce çalışmaz durumdaydı. Uçak tüm kontrolları donmuş durumda çarpmıştı yere. Jacobs sonradan yaralı uçağını indirmeye çalışmadığı için yine de suçlanacaktı.

Ama o çok sonra olacaktı. Jacobs'un paraşütü alçak bir tepenin ardına inip gözden kaybolurken Rider dürbününü duman rengi Van kedisine çevirmiş, onun birdenbire görkemli bir tavırla ayağa kalktığını görmüştü. Pençelerinin ucundaki tırnaklarını buzlara batıra batıra. Kedinin pek de kusursuz bir heykel olmadığına karar vermişti komutan o zaman. Sol tarafında, kaburgalarından omzuna kadar, geniş bir yara izi göze çarpmaktaydı. Metal grisi tüyleri kapatamıyordu o yarayı. Rider bakarken zarif başını çevirdi, kehribar gözleri dosdoğru 167nci Taktik Hava Birliğinin komutanına baktı.

Kedi gözlerini bir kere kırpıştırdı. Yavaşça. İnsan o hareketi görünce kedinin eğleniyor olduğunu sanabilirdi. Sonra döndü, yürüyüp son defa olarak otların arasında gözden kayboldu.

Kule 0400

Hafif tüfeğin yanıbaşındaki, yirmi dört saat çalışan saatın kolları tam 03 00'ü gösterdiği sırada, içeriye girip kapıyı arkamdan kapadım. Kulenin içi karanlıktı tabii. Ama dışarda derin içinden geçtiğim zifirî karanlıktan farklı bir karanlıktı. Dışardaki o karanlığı herkes her amaçla kullanabilirdi ... isteyen kumar için, isteyen suç işlemek için ... belki de aşağıdaki manşetlerde îmâlarını ve tehditlerini okuduğum savaş için.

Bu çelik ve camekândan yapılma hava odasında ise uzmanlaşmış bir karanlık vardı. Her yanı o profesyonel amaçlılığı yansıtıyordu. Saat de, bir duvarın dibine dizilmiş duran, hafifçe tıslayan radar alıcıları da, radar ekranlarındaki o sessiz, sonu gelmez yeşil ışıklar da. Uçakları uçuran insanların dünyasını saran profesyonel bir karanlıktı bu karanlık. Hiçbir kötü yanı yoktu bu tür karanlığın. Uçakları aşağıya çekmek, ya da uçmalarını zorlaştırmak için bulunmuyordu burada. Normal bir şeydi ... ***ben-buradayım-ve-varım*** diyen bir karanlık. Birkaç fit yukarımızda uğuldayarak dönüp duran ışık direği de bu karanlıkla savaşmak için dönmüyor, kara bir harita üzerinde bir iniş noktasını belirtmek için dönüyordu.

Mezarlık vardiyası denilen nöbeti tutmakta olan iki kule görevlisi beni zaten bekliyorlardı. Sigaralarının turuncu alevinin gerisinden ellerini uzattılar. Bir tanesi alçak sesle, "Seni bu saatte buraya getiren neden nedir?" diye sordu. Bu nöbette tüm konuşmalar alçak sesle yapılırdı. Arkamızda uyumakta olan kenti uyandırmaktan çekinir gibi.

"Nasıl bir şey olduğunu hep merak etmişimdir de," dedim.

Öbür adam yine alçak sesle güldü. "Artık biliyorsun," dedi. "Şu bir dakikalık süre, bütün nöbetin nasıl geçtiğinin tipik bir örneği."

Hoparlörlerde parazit hafif hafif hışırdıyor, hafif tüfek tavanda asıldığı yerde sallanıyor, radarın soluk ışığı sürekli olarak, hiç yorulmada dönüyordu. Bekliyordu havaalanı. O anda yıldızlı gökyüzünün bir yerlerinde bir yolcu uçağı ilerlemekte, uzun alüminyum burnu bu kulenin koruduğu alana dönük bulunmaktaydı. Henüz radarın uzağı gören gözünde kendini bir noktacık olarak bile göstermiş değildi, ama birinci subay şimdiden alanımızdan hava kontrolu istiyor, evrak çantasını karıştırarak iniş evrakını arıyordu. Motorları dışardaki karanlığın içinde sürekli uğuldamakta, yağ göstergeleri uçuşun uzunluğunu belirtircesine düşmekteydi.

Ama kulede henüz her şey sessiz ve sakindi. Tâlî yolları belirleyen mavi ışıklar alandaki galaksilerinde donmuş bekliyor, bu saatte tâlî yolu kullanmak isteyecek herhangi bir pilota yol göstermeye hazır olduklarını ilan ediyorlardı.

Aşağıdaki hafif uçak rampasında bir fener ışığı yandı, kısa ışınıyla betonun üzerinde sarı bir benek oluşturdu. Ben bakarken o benek sıçrayıp bir Bonanza'nın gövdesinde gezindi, kapıyı buldu, sonra pilot kabinine girip gözden kayboldu. Az sonra yine çıktı, bir saniye için, kanada çıkan pilotun vücudunun biçimini görebildim.

Kule operatörleri aralarında alçak sesle sohbet etmeyi, gittikleri yerleri, yaptıkları şeyleri anlatmayı sürdürüyorlardı. Ben fenerin ışığını hayran bakışlarla izlemekteydim. Nereye gidiyordu



o pilot? Güneşin doğmasından bu kadar önce kalkmasının sebebi neydi? Transit bir pilottu da evine mi gidecekti, yoksa buralı bir pilottu da yolculuğa mı çıkacaktı?

Minik sarı ışık bir an aileron menteşeleri üzerinde durdu, sağ kanadın ucunu aydınlattı, sonra kanat altında gözden kayboldu, tekerlek yuvalarına sokuldu, saklandı. Birdenbire yeniden ortaya çıktı, tokmak çevrilip kapak açılıncaya kadar sabırla bekledi. Derken hevesle motora daldı, buji resinde, motor yatağının üzerinde dolaştı. Kapak tekrar kapandı, tokmak çevrildi. Işık pervane boyunca kayarken parlaklaştı, bir dakika sonra da uçağın öbür yanında gözden kayboldu. Yeniden ortaya çıktığında, gövde üzerindeydi. Bir kere daha pilot kabinine girdi.

Uçak yine ben gelirkenki kadar karanlıktı. Ama bu sefer orada bir adam vardı. Uçağını havalanmaya hazırlıyordu. Dürbünle baktığımda, pilot kabininin içinde loş ışıkların yakıldığını gördüm. Bir dakika sonra kırmızı-yeşil seyir ışıkları da yandı, uçağa bir boyut kazandırdı. Birdenbire kuledeki sessizlik de bozuluverdi.

"Kule, Bonanza dört yedi üç beş Bravo arka rampada, kalkış için tâlî yoldan piste gitmek istiyor." Ses başladığı gibi ânîden kesildi.

Yüksek cam kutumuzda kule operatörünün profesyonel sesi cevap verdi. Sanki bu sabah cevapladığı mesajların ilki değil de binincisiymiş gibi konuşuyordu.

Tek bir beyaz ışık aşağıdaki rampanın karanlığı üzerine düşüp aydınlattı, beyazlığın içinde betonun sarıya ve beyaza boyalı çizgileri belli oldu. Parlak ışık, alanın mavi galaksisi içinde rahatça hareket ediyor, beyaz ışıklı pistin başına doğru gidiyordu. Durdu, sonra da söndü. Pilot kabininin ışıkları dürbünle bakıldığı zaman bile iyi görüntü sağlamayacak kadar loştu. Uçağın biçimi ancak mavi yol ışıklarının görünmez olup yenilden ortaya çıkış süresinden anlaşılıyordu.

Bir dakika içinde sessizliğimiz, VHF hoparlöründen gelen sesle bir kere daha bozuldu. "Kule, üç beş Bravo ... acaba kal-

kış kuyruğunda beni biraz öne alabilir misiniz"

Kontrolör mikrofona uzanırken, "Şakacı çocuk," diye söylendi. "Sizi programa sokabileceğimizi sanıyorum, üç beş Bravo. Pist kalkışa uygun, rüzgâr sakin, bildirilmiş trafik yok."

"Tamam, kule, üç beş Bravo kalkıyor."

Mavi ışıkların önünü kesen kara gölge ilerlemeye başlamıştı bile. Hareketsiz bir alan içinde tek hareket. On beş saniyede alan ışıkları bir kere daha eski haline döndü, parıldayan yeşil seyir ışıkları karanlık ufuklara doğru uzaklaştı.

Pilot düşünceli bir sesle VHF'ye, "Çok güzel bir gece," dedi, sonra ortalık yine sessizleşti.

Üç beş Bravo'dan duyabildiğimiz son sözler bunlar oldu, sonra ışıkları gecenin içinde kaybolup gitti. Hangi alana yuvam dediğini, o gece nereye gitmekte olduğunu, adamın kim olduğunu hiçbir zaman bilemeyeceğim. Ama kulenin teyp kayıtlarında hâlâ saklanmakta olan o bir tek mesajda, Bonanza'nın pilotu belki de pilotların gerçekten tüm başka insanlardan farklı olduklarını ortaya koyuyordu.

Hepsinde kendine özgü bir yalnız uçma tecrübesi söz konusudur. Eğer buna ek olarak, bir de gökyüzünün güzelliği konusunda duygulanma gibi bir ortak yanları varsa, birbirlerine düşman olamayacak kadar çok ortak yönleri var demektir. Kardeşten başka bir şey olamayacak kadar fazla ortak yönleri vardır.

Alan bir kere daha sabırla beklemeye koyuldu. Bir sonraki uçağı bekliyordu.

Ne mene bir kardeşlikti bu! Uçakları göklere yükselten adamların gerçek kardeşliği!

Kontrolör, "Şu gelen herhalde bir Lufthansa olmalı," diyerek radar ekranındaki bir beneği gösterdi.

Lufthansa bulanık bir elipsti. Eni çeyrek inç kadardı, ekranın kenarından yavaşça ortasına doğru kaymaktaydı. Ardında bıraktığı yeşil izle birlikte, ekranın tam ortasında bulunan kulemize doğru gelen minik bir kuyruklu yıldıza benziyordu.

Kulenin camlarından kristal gibi gece göklerine baktığımızda, gökte bir tek ışık bile kıpırdamıyordu. Kuyruklu yıldız ekranda bize habire yaklaşmakta, bol rakkamlı saatin dakika kolu da hareket etmekteydi. Gökteki ışıklar ise hâlâ yalnızca yıldızlardı.

Derken birdenbire Lufthansa kırmızı antikolizyon ışıklarıyla uzakta belirdi, birinci subayı kontrol tekeri üzerindeki mikrofon düğmesine basıp konuştu. "Kule, Lufthansa Delta Charlie Charlie Hotel on beş mil doğuda inişe yaklaşıyor." Birinci subay rahat ve düzgün konuşuyor, Lufthansa kelimesini de "Luuf-tahn-sa" gibi telâffuz ediyordu.

Yine aklıma geldi aynı düşünce. Bu adam pekâlâ da, "Deutsche Lufthansa für Landing, fünfzehn Mellen zum Osten," diyebilir, ama yine benim dahil olduğum kardeşliğin bir üyesi olarak kalabilirdi. Hattâ şu anda şurada durmakta olan benden bile daha fazla kardeş olurdu.

Her pilot bizlerin daha şimdiden kardeş olduğumuzu bilseydi ne olurdu, diye düşündüm. Vladimir Telyanin, MIG-21 uçağının merdivenlerini çıkarken, Douglas Kenton da kendi Meteor'una binerken, Erhart Menzel de demir haçlı Starfighter'ıyla uçarken, Ro Kum Nu da YAK-23'ü içinde emniyet kemerini sıkıştırırken, hepsi bilse bunu?

Lufthansa ILS kayma patikasından rahâtça asağıya doğru kaydı, iniş ışıkları pisti arayan parlak gözler gibi göründü.

Ya bir gün bu kardeşlik ... birbiriyle savaşmayı reddederse?

Lufthansa tâlî yoldan terminal binasına doğru ilerlemekteydi. Biz kulede onun dört motorunun sesinin hafifleyip sona ermesini dinledik.

Telsizler hâlâ yavaşça tıslıyordu, gökyüzü hâlâ sakindi. Radar ekranının yeşil ışığı da karanlıkta bir kere daha yalnız kaldığımızı onaylamaktaydı. Saatin kollarına gelince, onlar artık 0400'ı göstermekteydi. Kontrolörlere teşekkür edip veda ettim, demir kapıya yürüyüp dışardaki karanlığa çıktım. Karanlığın farklılığını bir kere daha hissettim. Aşağıda, merdivenin dibinde

duran gazetelerin manşetlerine vuran karanlığın aynısıydı yine.

Benim üzerimden, bir tane hafif Amerikan uçağı eksiğiyle uyumakta olan uçakların ve bir de Alman yolcu uçağının üzerinden, kulenin uzun döner ışığı turlar atıp duruyordu. Kösele tabanlarım madenî basamaklarda, *kardeşlerim* diye bir şarkı tuttturmuştu. Gecenin karanlığında insan amma da garip şeyler düşünüyordu.

Bir de hepsi bilse? diye geçirdim aklımdan.

Kar Tanesiyle Dinozor

Bir dinozor kendini tarih öncesinin bir balçık kuyusuna düşmüş bulsa neler hissederdi, hiç merak ettiniz mi? Ben size söyleyeyim. Kış günü kuzey Kansas'a iniş yapıp motorunuzu onardıktan sonra o yumuşak karların üzerinden yeniden havalanmak istediğinizde siz neler hissederseniz, o da aynı şeyi hissederdi. Çaresiz hissederdi kendini kısacası.

Zavallı stegozorlar, brontozorlar herhalde tüm güçleriyle uğraşıp çırpınmış, her yana çamurlar savurmuş, sonunda güneş batıp karanlık üstlerine çökmüş, zavallılar yorgunluktan her şeyden vazgeçip ölmeye razı olmuşlardır.

Karda da bir uçağın başına aynı şey geliyor. Hem de yüksekliği on beş santimi geçmeyen, dümdüz, bembeyaz karlarda.

Günbatımı yaklaşırken, herhangi bir yere varabilmek için upuzun bir yürüyüşü göze almak gereğini de biliyorken, pilotun ölüm yerine geçen seçeneği, soğuk bir geceyi uyku tulumu içinde geçirmek ve yeni yaklaşan fırtınaların ayak seslerini dinlemektir.

Ama bana sorarsanız kar tuzağı yine de adil bir şey değil. Benim böyle bir şeye vaktim yoktu bir kere. Yirmi kere kalkış de-

nemesi yapmaktan tek kazancım, kar tanesinin gücünü öğrenmiş olmamdı. Bir milyar kere kendi kendiyle çarpılmış kar tanesinin yani. O ağır ve ıslak madde, tekerleklerin altında korkunç bir çorbaya dönüşüyor, ödünç alınmış Luscombe uçağımın gövde ve kanat altına fiskiyeler halinde fışkırıyordu. Tam güçle yüklendiğim zaman hızımız en çok saatte otuz dokuz mile çıkabiliyor, oysa benim kalkabilmem için kırk beş mil gerekiyordu. Atom çağı dinozoru gibi kalakalmıştık kırlık yerde.

Bu denemelerin arasında, bir ara motor soğurken ben alanı bir dolaşmış, durumun haksızlığına kaşlarımı çatarak, o dar ve uzun pisti tekmeleyerek karlarını sıkıştırmaya çalışmış, acaba pilot kabininin içinde bahara kadar kamp kurmam mı gerekecek diye merak etmiştim.

Her yeni deneme, tekerlek altındaki karları aynı şekilde yumuşatıyor, ama dört bir yanda da duvarlar oluşturuyordu. Otuz santim boyunda duvarlar. O engelleri aşıp havalanmaya çalışmak insana, kocaman bir roket motoru takılıyken havalanmaya çalışıyormuş gibi bir izlenim veriyordu. Çukurun içinde hız arttırıyorduk, iki inç gidince de burun hemen aşağıya sarkıyordu. Ben koltuğumda öne savrulurken saatte on millik hızı bir saniye içinde kaybediveriyorduk. Bende artık bir sabit fikir oluşmaya başlamıştı. Yavaş yavaş. Bu pisti yavaş yavaş eritmeliyim, kalkmamıza izin verecek hale getirmeliyim, deyip duruyordum. Yoksa bütün kışı burada geçirmek zorunda kalabilirdim. Ama durum çaresizdi. Dinozor olsam çoktan ölmek üzere yatmış olurdum.

Eski zaman uçaklarıyla uçarken arasıra zorunlu inişler yapmak doğal bir şeydir. Bunun acayip bir yanı yoktur, oyunun parçasıdır böyle inişler. Her aklı başında pilot, antika uçaklarla uçarken planör inişi yapabileceği bir alandan fazla uzakta bulunmamaya çalışır. Ben de birkaç yıllık uçuşlarımda on yedi kere zorunlu iniş yapmıştım ama bunların hiçbirini haksızlık olarak düşünmemiştim. Hepsine kendimi aşağı yukarı hazırlamış durumdaydım.

Oysa bu seferki farklıydı. Altımdaki Luscombe aslında pek

de antik uçak sayılmazdı. Daha fazla beygir gücüne sahip nice modern uçaktan yüksek performansı vardı, motoru da dünyanın en güvenli motorlarından biriydi. Ben de bu sefer keyif için ya da öğrenmek için uçmuyor, bir iş gezisi için Los Angeles'dan Nebraska'ya gidip dönüyordum. Yolculuğum hemen hemen bitmek üzereydi ve şu an zorunlu inişin hiç sırası değildi. Durumu daha da acı gösteren şey, motorun hiç durmamış olmasıydı. Sorun elli sentlik bir levye-bağlantı sorunuydu. İkiye bölünüvermişti bağlantı. Motor hızı yolun son aşamasında bu yüzden rölanti rpm'ye düşerken (Lincoln kentinde de bir randevuya yetişmek zorundaydım) bu zorunlu iniş ömrümün ilk haksız zorunlu inişi olmuştu.

Şimdi bağlantıyı onarmıştım ama bu sefer de yerden kalkamıyordum. Güneşin batmasına bir saat kalmıştı. Dinozorların ölme saati yaklaşıyordu.

Uçakları iş aracı olarak kullanan, aerobatik eğitimi gibi, zorunlu iniş talimi gibi şeylerle uğraşmak istemeyen modern uçak pilotlarını ömrümde ilk defa olarak anlamaya başlıyordum. O uçakların bağlantı kopması yüzünden duraklama yapması ihtimali pek azdı. Böyle bir şeyin spor pilotlarına olmasında da bir ilâhî adalet var gibiydi. Spor pilotları bu tür esoterik ayrıntılara daha çok dikkat eder, böyle durumlara hazır olmaktan hoşlanırlardı. Ama ben iş uçağıyla iş gezisi yapıyordum. İnsanlar o terminal binasında beni bekliyordu. Saat altıda bir akşam yemeği programlanmıştı. Bir iş adamının zorunlu iniş yapması gerçekten haksızlık olduğu için, öyle kimselerin bu tür olaylar olamazmış gibi yaşamaya başladıklarını görebiliyordum artık.

Karanlık basmadan Kansas'daki o küçük alandan kalkmayı son bir kere daha denemeye karar verdim. Randevuya zaten geç kalmıştım ama karların aldırdığı yoktu. Soğuğun da, alanın da, gökyüzünün de aldırdığı yoktu. Balçık kuyularının dinozorlara aldırmadığı gibi. Balçık kuyusu balçık kuyusudur, kar da kardır. Kendini kurtarmak dinozora kalmıştır ... başarabilirse.

Yirmi birinci kalkış denemesinde Luscombe karları fışkırtarak

ilerledi, kırk beş mile çıktı, titredi, yutkundu, havaya doğru sendeledi, tekrar karlara değdi, silkindi, sonunda da uçtu.

Akşam ışıkları altında Lincoln yönüne doğru dönerken düşündüm. Artık seyir defterimde on sekiz zorunlu iniş vardı ve bunların yalnızca bir tanesi haksızdı.

Fena bir sicil sayılmazdı.



MMRRrrrowCHKkrelchkA-UM ...
ve La Guardia'daki Parti

Hiç kendinize geldiğinizde, dev bir köprünün pamaklığına dayanmış, ya da yüz katlı bir iş hanının üst kat penceresinde durmuş, boşluğa karşı titrer buldunuz mu kendinizi? Atlamaya hazır durumdayken, acabà ben buraya nasıl geldim diye düşündünüz mü? Ve cevap olarak da, sizi dürten tüm nedenlerin, savaşların, nefretlerin, kedi-köpek didişmelerinin bir toplamı mı geldi aklınıza? Tek önemli şeyin o Allahın belâsı para olduğu, tüm çayırların çöplük olduğu, tüm nehirlerin çirkef olduğu, kimsenin neyin doğru, neyin yanlış olduğuna aldırmadığı, neyin iyi, neyin kötü olduğuna önem vermediği, öfke yerine nezaketi yeğlemediği mi geldi? Bir yerlerde kesinlikle bir yanlışlık yapıldığı ve sizin yanlış bir dünyada doğduğunuz, aslında başlangıçta başvurduğunuz dünyanın hiç de bu olmadığı, tek çıkar yolun yüksek bir yerden atlamak ve aşağıdaki toprağın başka, daha iyi hayatlara açılan bir kapı olacağını ummak, o hayatlarda başarma duygusunun ve sevinçlerin, yararlı bir şey yapmanın ön plana çıkacağını ummak mı?

Durun, atlamadan önce bir dakika bekleyin. Çünkü size anlatacak bir hikâyem var. Bu hikâyedeki çift, Bedlam'ın akıllıları ka-

dar çılgın bir çift ... ve belki de sizin dostlarınız olabilirler. Onlar atlamaktansa dünyanın yakasına sarılıp onu bir iyi sarsmak, kendi istedikleri biçimde değişmesini sağlamak yolunu seçmişler.

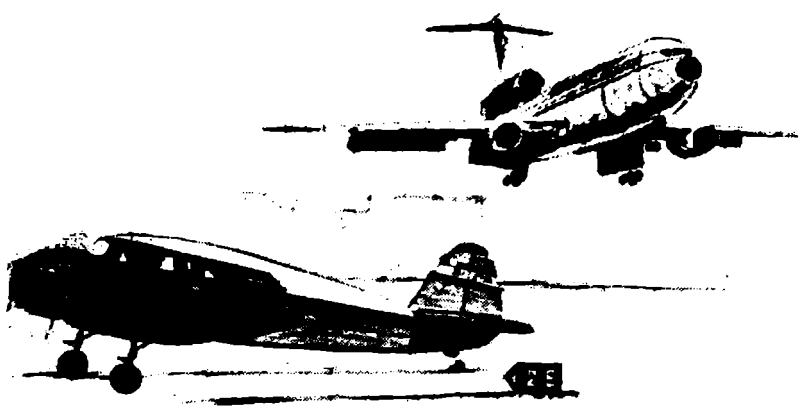
Adamın adı James Kramer. Kendisi pilot. Kadın ise Eleanor Friede ... o da bir kitap yayın şirketinde editör. Dünyaya yaptıkları şey de bir havayolu şirketi başlatmak.

East Island Havayollarının kurulma nedeni, Jim Kramer'in 1941'de çift motorlu bir Cessna T-50 Bamboo Bomber'i bir havaalanında parçalar maya yüz tutmuş durumda görmesi, onu kurtarmak istemesi.

East Island Havayollarının kurulma nedeni ayrıca Eleanor Friede'in New York'dan Long Island'daki evine gidip gelirken yazları dört saat boyunca trafikte tampon tampona sıkışmayacak bir yol bulmak istemesi.

East Island Havayollarının kurulması, Bayan Friede'le Bay Kramer'in, Friede uçmayı öğrenirken karşılaşmış olması, kısa bir süre sonra da koşarak, bağırarak onun evine koşup, kurtarılması gereken bir Bomber bulduğunu, onu kurtarmak için yarı parayı kendisinin koyabileceğini, öteki yarıyı da o koyarsa bir şeyler yapabileceğini söylemesi ... uçağın kendi masrafını karşılaması için elbette bir yol bulunur, tek ki sen şimdi benimle gel, ocağı söndür ve çık evden, gel şu uçağa bir bak, Eleanor, eğer onun dünyanın en güzel şeyi olduğu kanısında değilsen başka ... istersen ondan dünyanın parasını kazanabileceğimizi de hiç düşünmeyelim ... ama bu trafikten nefret eden daha başka insanlar da olmak zorunda ... sayıları yeterince kalabalıksa, onlara sattığımız biletlerle en azından masrafları çıkarırız ve Bomber'i de kurtarmış oluruz.

Böylece Eleanor Friede eski, yuvarlak motorlu uçağı alanda, güneşin altında beklerken görmüş, onun çok güzel olduğunu düşünmüş, hattâ Jim Kramer kadar sevmiş onu ... görkemi için cazibesi için, stili için sevmiş. Bütün bunlar varmış o uçakta ... ve fiyatı da yedi bin dolarmış. Başka Bomber'lerin dört bine, beş



bine satıldığı bir zamanda. Ama başka Bomber'lerin, kendilerini sevmeyen sahiplerinden kurtarılması gerekmiyormuş. Ayrıca yedi bin doları ikiye bölünce de yalnızca üç bin beş yüz çıkıyormuş. İşte East Island Havayolları hemen oracıkta, bu şekilde doğmuş.

New York'dan LaGuardia Havaalanına, East Hampton-Long Island'a uçan daha başka havayolları da zaten kurulmuşmuş. Ama ... varsın olsun.

Öbür hava-taksi şirketlerinin modern uçakları varmış. Herbirinin birkaç tane modern uçağı varmış hem de. Bir düşünsenize.

Bomber'in tepeden tırnağa gözden geçirilmesi, büyük ihtimalle yeniden yapılması gerekiyormuş, bu da tabii pahalıya çıkacakmış, bu iki kişinin ömürleri boyunca biriktirdikleri paraların son kuruşları bu işe gidecekmiş belki de. İlginç.

Bir yığın evrak gerekecekmiş, yeni bir şirket kurma muamelelerine girişilecekmiş, işletme sertifikası almak şartmış, sigorta için hesaplar yapılacak, uçak sigorta ettirilecekmiş. Tabii öyle.

İstatistikler olsun, mantık olsun, sağduyu olsun, bu işten bir kuruş kâr gelme ihtimalinin pek zayıf olduğunu her türlü kuşkudan uzak biçimde ortaya koymaktaymış. Hattâ bir kuruş zarar

edilmesi ihtimalinin daha büyük olacağı da gözüküyormuş. Belki çok sayıda dolar! Olağanüstü!

Bay Kramer şirketin başkanı ve baş pilotu olmuş.

Bayan Friede yönetim Kurulu Başkanı, sekreter ve muhasip olmuş.

Şu içinde yaşadığımız dünya, yani bizi zaman zaman yüksek bir yerden atlama isteğine götüren dünya, bu olayı pek de fazla sevmemiş. Ama pek fazla nefret de etmemiş. Dünya sık sık yaptığı gibi ilgisiz bir tutum benimsemiş, East Island Havayollarının ne zaman çatlayıp yarılacağını merak ederek vidalarını kör gibi sıkıştırmaya koyulmuş.

"Uçağın fiyatı masrafların en küçüğüydü," diyor Bayan Friede. "Hiçbir şey değildi o para. İsterseniz size hesap defterlerini de gösterebilirim. Sakladım onları."

Kramer, Long Island'daki bir motor rektifiye şirketiyle anlaşıp uçağın üzerinde tam beş ay çalışmış, gövdeyi onarmış, telsizleri takmış, kabin içindeki eski döşemeleri söküp yeni döşemeler koymuş.

"Bir söz vardır, bilirsiniz," diye anlatıyor. "İyi parayı hiçbir zaman kötü paranın ardından savurmayın, derler. Bizim de ona benzer bir düsturumuz var: İyi parayı ***her zaman*** kötü paranın ardından savurun, diyoruz. Bomber'i forma sokmak için bir miktar para harcamayı planlamıştık, ama fatura geldiğinde, üzerinde ***dokuz bin dolar*** diye yazıyordu! Hattâ dokuz bin üç yüz dolar. İnanılmaz bir şeydi bu. Bazen sofranın başında aptallaşmış durumda oturup kalıyorduk ... bilirsiniz ... himmm." Olayı hatırlarken sesi sönüp kayboldu. Sözü yönetim Kurulu Başkanı devralıp devam etti.

"Yeterli sermayemiz olmadığı konusunda bizi herkes, ***herkes*** uyarmıştı. Tek uçakla çalışmak bir havayolları için felâket demekti. Başarılı olmasına imkân yoktu. Kanıtlayabilirlerdi de bunu ... ama zaten kanıtlamaları gerekmiyordu, biz kendimiz de biliyorduk. Ne var ki, ikimiz de hayatlarımızı bu işten kazanıyor

değildik, bu nokta önemliydi. Eğer başka faturalarımızı ödemekte kullanacağımız parayı bu işe yatırıyorsak ... ki öyle de yapıyorduk aslında ... ama nasıl oldu bilmem, o faturalar bekledi ve biz de dayandık, aç kalmadık."

Sonunda Bomber uçmaya hazır olduğunda,dümen pedallarına *EIA* harfleri yazılmış olarak bu çifte tam on altı bin beş yüz dolara patlamıştı. İkiye bölünce kişi basına sekiz bin iki yüz elli dolar düşüyordu. Ama para kaybedilmiş değildi, tasarruflar yok olmamıştı. East Island Havayolları'nın bir uçağı vardı artık!

Hampton'lara Salon Uçağı Servisi
tenha gruplar için.
EAST ISLAND HAVAYOLLARININ
çarter üyesi olmak üzere davetlisiniz

East Island Havayolları, bir adet güzel, kocaman, deri kaplı, çift motorlu Cessna'dır. Yeni değildir. Çok şık bir uçak bile sayılmaz (fotoğrafa bakınız). Ama FAA'nın tam onayını almıştır ve sevilen, şımartılan bir dilberdir. Rahattır. Yolcular birbirinin üzerinden tırmanarak yerlerine geçmek zorunda değildir, insana puf halı üzerinde giden bir Packard limuzini hatırlatır. LaGuardia'dan hareketle East Hampton'a 45 dakikada varıyoruz ...

Üyelik ücreti yüz dolardı, taşıma da yalnız gidişi on beş dolara yapılıyordu. Yani yüz millik yol için yüz dolar.

Tutmadı. Kimse üye olmadı. Dünya aynı merak dolu baskıyı uygulamayı sürdürüyor, çatırtı seslerini bekliyordu.

"Eleanor'un bir yığın arkadaşı, uçağa para ödemeden binmeyi bekliyorlardı, bundan eminim. İnsanlar bir el ilanından sizin uçmakta olduğunuzu öğrenince çok paranız var sanıyorlar. Bir kişi fazla, bir kişi eksik, nedir ki, diyorlar. Başlangıçta pek aldırmadık. Bir bakıma, varlığımızın farkında olmalarını istiyorduk."

Çatırtı sesleri gelmiyordu. Bu durum kedi-köpek didişmelerine alışkın o rekabetçi dünyaya acayip geldi. Yolcularını bedava uçuran pek de fazla havayolu yoktur ... herkesin varlığını duyması amacıyla bile olsa.

"Dört Temmuza kadar işler kesat gitti, sonra birdenbire çok sayıda insan taşımaya başladık. Her şeyi çarterle yapıyorduk. İnsanlar telefon ediyor, havayolunu çarter olarak tutuyordu. Bu oldukça iyi sonuç verdi çünkü başlangıçta yeterli sayıda dostlar edinmiş olduk ve haftanın üç dört günü işimiz çoğaldı. New England'a, Maine'e falan da çarterler oluyordu. Oldukça iyi çalışıyorduk,"

Garip. Oyunlardan hoşlanmayan çelik gözlü pratik dünya, baskıyı biraz arttırmaya karar verdi. Çıkan tek ses, dünyanın kendisinin çatlama sesine garip biçimde benziyordu.

"İnsanlar hep uçağın düşmesini, çalışmamasını bekliyor gibiydiler. Eskiydi uçak. Doğru dürüst çalışamazdı. Ama çalışıyordu işte. Bir süre sonra ne düşüneceklerini bilemez oldular. Anlayamıyorlardı. Acaba eski mallar yenilerinden daha mı sağlamdı?

"Ahşap bir uçakta yorulma denilen şey yoktur. Çift motorlu Beech'lerin, 310'ların hep sorunları olacaktır. Yirmi yıl sonra onların hepsi hurda yığını haline geldiğinde, usta size şöyle diyecektir : "Bu madenî uçağınızı onarmak size yüz bin dolara mal olacak." Oysa o anda Bomber oracıkta duruyor olacak ... kendi kendine kıkırdayacak, "Ahşaptan yapılmış olmayı istemez miydin?" diyecek.

"Yeterince para kazanıyorduk. İnsanlar bize, 'Vay canına, dünyanın parasını kazanıyor olmalısınız,' diyorlardı, ben de 'Tabii, tabii,' diye cevap veriyordum. Dünyanın parasını kazanmadığımızı anlatmaya kalkışmıyordum. Nasılsa anlamazlardı.

"Yaptığımız iş, sistemi yenme mücadelesi sayılırdı. Uçuş hizmeti sunanların hepsi, yolcularına o hızlı uçakları önerme pesindeydiler. Büyük kapasitesi olan uçakları. Ama oralarda da yolcular tıkış tıkış oturuyor, bagajları burunlarının ucunda duruyor,

rahatsızlık doğuyordu. Bu kadar eski bir uçakla yolcu taşımak hiç kimsenin aklına gelmemişti, zaten bir haftadan uzun süre dayanabileceğimizi de pek sanmıyorlardı.

"Bir süre sonra LaGuardia durumu kavramaya başladı. Başlangıçta neler olup bittiğini anlayamıyorlardı. Genellikle şöyle diyorlardı bana: 'Ne tip uçaktı, bir daha söyler misinzi?' IFR yaklaşımıyla doksan knot hızda inişe geçiyorsak,"'Çift motorlu Cessna niçin bu kadar yavaş uçuyor?' diye soruyorlardı. "Bundan daha hızlı uçabilirsiniz herhalde." Ben de, "Uçabilirim ama o zaman tekerleklerimi yere değdiremem," diyordum. Bunun çok eski bir Cessna olduğunu anlayamıyorlardı. Yani ... Cessna 310 falan sanıyorlardı uçağı. Ben onlara, "Bu ***eski*** tip bir Cessna," deyince de, "Haa, şu mesele. ***Onlardan*** biri yani," diyorlardı."

"Yönetim Kurulu Başkanı, "Hatırlıyor musun, Jimmy?" diye sordu. "Hani tam iniş yaparken kule sana, 'Çift motorlu Cessna'ya pist hazır, o uçak metal kanatlı mı?' diye sormuştu, sen de, 'Olumsuz, kumaş kanatlı,' demiştin. Kule o zaman, 'Vay canına, amma da parlıyor!' demişti.

"Hatırlıyorum. Kule kontrolörüyle konuşurken bir seferinde de, 'Hey, benim bir amcam vardı, savaş sırasında bunlarla uçmuştu,' demişti. Tam o sırada United'ın uçağı çıkagelip ioniş istemişti de adam o sayede gerçek dünyaya geri dönebilmişti."

Ama para. Şirketleri mahvetmek için dünyanın kullandığı çekiçlerin en büyüğü paradır. Rekabet edecekseniz, yeterince esnek olmanız, amansız ve sert olmanız gerekir. Hele tepelere tırmanmak niyetindeyseniz, amansızlığı ve sertliği artırmak zorundasınız. East Island Havayolları bunların ikisini de yapmayı istemiyordu. O ilk yaz boyunca şirket, yolcu biletlerinden $2148 dolar topladı, işletme masraflarına $6529 harcadı ve bu durumda $4381 zarar etti.

Eğer şirketin baş amacı para kazanmak olsa, bu elbette ki felâketin ta kendisi sayılırdı. Ama tüm dış dünya, hayatın ticaretle ilgili tüm gerçekleri, çaresizlik içinde dişlerini sıkmak zorunda kaldılar. Çünkü East Island Havayolları işlerini dünyanın ko-

şullarına göre yürütmüyordu. Kendi koşullarına göre yürütüyordu.

Bayan Friede, "Bu konuyu avukatım Maury ile konuştum," diye anlattı. "O da bana, 'Bu çılgınca bir yatırım ... umarım bu işe kâr için girmemişsindir,' dedi. Ama aynı zamanda şunları da ekledi: 'Bak, sen gece kulüplerinde talan para harcayan biri değilsin. Herkesin bir şeyden biraz zevk almaya ihtiyacı var. Eğer seninki bir uçaksa, sakıncası yok. Keytin için biraz para harcayabilecek durumda sayılırsın. Böyle eğleniyorsan devam et. Seni kutladığımı ve sana imrendiğimi de söyleyeyim.'" Bayan Friede'in yüzünde kusursuz, sakin, dünyanın sırtını yere getiren bir gülümseme vardı. "Kâr etmek hiçbir zaman bizim baş amacımız olmadı, bunun için de şükrediyoruz. Bizim amacımız iyi vakit geçirmekti. O açıdan bakınca da çok başarılıydık. Aşıktım ben o Bomber'e."

Eğlenmek. İnsanın baş amacı eğlenmek olunca, para ikinci, üçüncü sıraya inince, dünyanın sizi yere vurması bir hayli zorlaşmaya başlıyor.

Para yoluyla tuş yapamayınca dünya bu sefer işletme sorunlarına dönmüştü. Hava durumu. Bakım. Trafik rötarları.

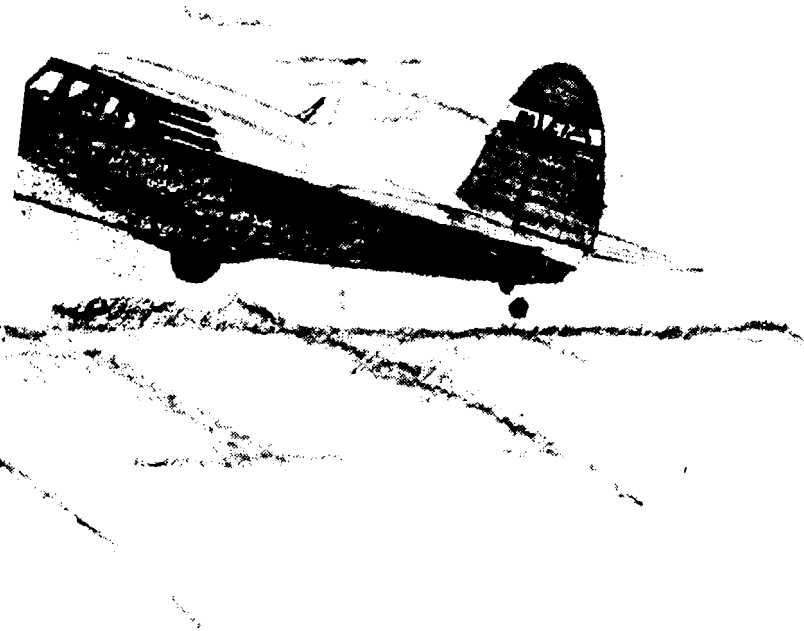
Kramer, " Geç kaldığım bir seferi hatırlıyorum," diye anlatıyordu. "LaGuardia fırtına yüzünden kapalı durumdaydı. Başka herkes o geceki seferlerini ip[tal etmişti. Ben Long Island'ın Republic Havaalanındaydım, Eleanor'la yolcular ise LaGuardia'da beni bekliyorlardı. Her saat başı LaGuardia'ya telefon açıyor, kontrolörü inişte bir saat rötar olmamasına razı etmeye çalışıyordum. Republic'de beklerken elimde bir tek peynirli kraker vardı. Sonunda izni kopardım, LaGuardia'ya indim, bir de baktım ki bizimkiler orada ***parti*** düzenlemişler! İçlerinden biri çıkıp mezeciden bir koli kutusu yiyecek almış, alana getirmiş. Ben girince adam, 'Gel, bir bira ister misin?' diye sordu, elime rozbifli bir şeyler tutuşturdu. Ben o ana kadar bir tek o peynirli bisküvimi yemiştim. 'Yola çıkıyoruz,' dedim. 'Uçak neredeyse kalkıyor.' Bagajları alıp bindiler, ama partileri devam etti. Ben ikide bir,



'Sessiz olun,' diye uyarıyordum. Eleanor'a kötü bakışlarla baktım, o zaman herkes biraz sindi."

Bayan Friede, "Zaman zaman pek kötü bakışlarla baktığı olmuştur bana." diye sözü devraldı. "Hangilerinin ciddi olduğunu da bilirdim. O koca kabinde bir hayli gürültüye ve saçmalığa dayanmışlığı vardır, yeter ki seyir konusunu etkilemesin. Ama yolculardan biri örneğin sigarasına dikkatsiz muamele ederse ... eh, o zaman işareti alır, patırtıyı hemen keserdik."

Bir bakıma, meraklı, katı dünya yine de sonunda kazanmıştı. Hava-taksi sigortalarının fiyatı iki katına çıktığında, bir yaz mev-



simini kapsayan sigorta bin beş yüz dolardan üç bin dolara fırladığında, artık durum dayanılacak gibi değildi. Ama şirketin ortakları yine de kendilerini yenilmiş gibi görmüyorlardı.

Kramer, "Bomber'i bu yaz taşımacılıkta kullanacağımızı pek sanmıyorum," diyordu. "Belki bir yerde işe girmem gerekir. Ama arada sırada yine LaGuardia'ya inecek o Bomber. Seferlerde çalışırken çıkardığı o çatırtı sesini duyunca, orada çalışan çocuklar hemen anlarlar onun geldiğini. Bazen gece oraya iniş yaptığımda bana, 'Şu egzostan çıkan alevleri görmek şu benzersiz sesi ... MMRRrrowCHKkrelchkAUM ...'u duymak, amma da güzel!' derlerdi. Bu uçak nereye giderse gitsin herkesi mutlu ediyor galiba.

"Peki, ya gelecek? Bence yapılmış uçakların en şahanelerinden birinin reklâmını yapmak Cessna'ya bir zarar verecek değil. 'İşte otuz yaşında bir Bamboo Bomber, dünya turunu tamamladı,' diyebilirler. Onu bir dünya turuna çıkarmayı düşünüyorum. Bu uçak hak ediyor çünkü dünya turu yapmayı."

Kramer'ın bu dediğini yapacağına dair garip bir duygu uyanıyor insanın içinde. Şirket bu işten bir kuruş kâr etmese de, hattâ zarar etse de.

İşte East Island Havayollarının hikâyesi bu. Şimdi eğer isterseniz yine de o durduğunuz yerden aşağıya atlayabilirsiniz. Ben yalnızca bu iki insanın, atlamanın alternatifi olarak gülme denilen şeyi keşfettiklerini bilmenizi istedim. Dünyanın değerlerine göre yaşamaktansa kendi değerlerine göre yaşamanın önemini de. Kendi gerçeklerini kendileri yarattılar onlar. Başkasının gerçeği içinde acı çekmeye razı olmadılar. East Island Havayollarına göre, katı dünya üzerine atlansın diye değil, üzerinden uçulsun diye yaratılmış.

Geceyarısı kulağınıza gelen o çatırtı sesi de otuz yaşında Bamboo Bomber'in sesi ... serüvenlere doğru bir kalkış daha yapmaya hazırlanıyor, egzosundan mavi dumanlar çıkararak, çatırdayarak, kükreyerek, dünyanın bundan hoşlanıp hoşlanmadığına da zerre kadar aldırmayarak.

Sam'in Düsturu

Eski bir guru, müritlerinden birine on bin yıl önce şöyle söylemiş olmalı: "Biliyor musun, Sam, kendi düşüncelerinden başka bir şeye sahip insan hiçbir zaman bu dünyaya gelecek değil. Geniş zaman dilimleri içinde, ne insanları, ne yerleri, ne de eşyaları kendimalımız olarak saklayabiliriz. Onlarla birlikte biraz yürüyebiliriz, ama er geç herbirimiz kendi esas mallarıyla kalır ... öğrendiklerimizle, nasıl düşündüğümüzle. Diğerlerinden yolumuz ayrılır, kendi virajlı yolumuzda kendi başımıza ilerleriz."

Sam de, "Demek öyle," demiş olmalı. Sonra da oturup bunları bir nilüfer yaprağının üzerine yazmış olmalı.

O halde bunların yazılışından binlerce yıl sonra, hayatımın parçası olmuş olan bir biplan'ı başkasına devredecek kâğıtları imzalarken neden içimi böyle hüzün kaplıyordu? Yapılması gerekli bir işti bu ... hiç kuşku yoktu. Yeni evimin üç yanı denizdi, dördüncü yanı da çok yoğun bir alandı. Kontrol kulesi çok şükür ki olmayan havaalanı, sert yüzeyli piste sahip bir yerdi ve biplan'ın inişi için tehlikeli demekti. Beton şeritler ilerdeki meşe ormanlarına kadar uzanıyo,r ondan sonra da, eğer motor kalkış sırasında arıza yaparsa, inebilecek bir tek çayır bile kalmıyordu.

Bipian'ın yuvasından dokuz yüz mil uzaklaşmış, başka yere taşınmıştım. Onu hangarda ne kadar uzun süre tutarsam o kadar kötü oluyordu. Ev avcısı kırlangıçların, kabloları kemirmeyi seven farelerin ilgisini çekmeye başlayacaktı. Başka çare yoktu. Eğer o uçağı gerçekten seviyor, onun gökyüzünde yaşamasını istiyorsam, değerini bilerek, sık sık ve güzel güzel uçuracak birine devretmek zorundaydım onu. O halde kâğıtları imzalarken bunca hüzün nedendi?

Belki birlikte uçtuğumuz altı yılı hatırladığım için. Louisiana'da şafak vakti her şeyin nasıl birdenbire ters gitmeye başladığını, onun nasıl yüz fitlik yerde gittikten sonra havalanmak zorunda kaldığını, bunu başaramazsa nasıl bir toprak yığınına çarpıp parça parça olma tehlikesiyle yüzyüze geldiğini hatırladığım için. Uçmuştu ama. Daha önce yerden hiç bu kadar çabuk yükselmemiş olmasına rağmen. Bir daha da yapamadı böyle bir şeyi. Ama o sefer yaptı ... toprak yığınına şöyle bir değdi ve uçtu.

Wisconsin'de para karşılığı insanlara gezinti uçuşları yaptırırkenki olayı hatırlıyorum. Alanı otluk sanmış, onu kaskatı toprağa çarptırmış, pervanesini saatte yüz mil hızla toprağa saplamış, bir kanadını parçalayıp bir tekerini yerinden fırlatmıştım. Parçalanmamıştı biplan o olayda. Topraktan yukarı sıçramış, rözgâra doğru dönmüş, birlikte yaptığımız en kısa, en yumuşak inişlerden birini gerçekleştirmişti. Pervane bıçakları toprağa yirmi beş kere saplanıp çıkmış, biplan sırtüstü devrileceği ya da yuvarlanıp parçalanacağı yerde sıçrayıp uçmuş, sonra tüy gibi inmişti yere.

Sığır otlaklarından alıp uçurduğumuz yüzlerce yolcuyu hatırlıyordum. Biplan'la ben çıkagelip onlara fırsat verene kadar ömürlerinde bir çiftliği havadan görmüş değildi o insanlar. Bir gezinti üç dolara.

O uçaktan ayrılmak kolay değildi. İnsanoğlunun hiçbir zaman, hiçbir şeye sahip olamayacağını, o tür uçuşların benim için artık bitmiş olduğunu, ömrümün dopdolu ve mutlu bir sayfasının sona erdiğini bilmeme rağmen.

O biplan'a karşılık olarak aldığım uçak, 85 beygir güçlük Clip-Wing Cub'dı. Kişiliği biplan'ınkinden çok farklıydı. Otuz fitlik çıta çerçeveli Dacron kadar hafifti, beton yüzeylerde gözünü bile kırpmıyordu, bir pist uzunluğu mesafede beni ağaçların üzerinden aşırıp bin fitlik yüksekliğe ulaştırıyordu. Aerobatik uçuşlarında mutluydu. Oysa biplan öyle şeylerden aslında pek de zevk alamıyordu.

Ama tabii bütün bunlar yine avuntuydu. İçim yine o gri melankoli duygusuyla doluydu. Biplan'la ayrılıyorduk ve hepsi benim suçumdu.

Günlerden bir gün deniz üzerinde ağır uçuş alıştırmalarımı bitirdikten sonra, uçak satmak zorunda kalmış çoğu insanın öğrendiği basit bir gerçeği bilinçlendirdim. Her uçak iki ayrı hayat biçimiydi, bir değil. Nesnel gövde, çelik ve ahşap, kendi başına bir uçaktı. Ama işin bir de öznel yanı vardı. Serüvenleri paylaştığınız, çok yoğun kişisel bir bağla bağlandığımız bir uçak ... bambaşka bir makineydi. Bu uçan makine bizim soluyan geçmişimizdi, düşüncelerimiz kadar bizimdi. Satılamazdı. Bugün adı evrakta gözüken adam, benim kendi biplan'ımın sahibi değildi. Cook-Nebraska'da şafak zamanı saman tarlasında tıslayarak dolaşan, rüzgârın kanat tellerinde ıslıklar çaldığı, motorunun yel değirmeni gibi uğuldadığı, yolla saman yığınlarının arasında planör gibi kayan uçak değil onunki. Iowa sislerinin yağmura dönüşüp kanatların üzerinde tıpırtılar çıkarmasının sesi de o adama ait değil. Akşamdan kalan kamp ateşinin başında uyurken beni uyandıran o sesin. Yeni sahibi Queen City-Missouri'deki genç kızların uçakla gezmeye çıkarken attıkları sevinç ve korku çığlıklarını satın almadı. Ferris-Illinois ve Seneca-Kansas'lı müşterilerin, biplan'da dik dönüş yapmayı ambarın damından aşağıya atlamaya benzetişini de satın almadı.

O biplan her zaman benim olacak, benim olarak kalacak. Cub'ın sahibi de her zaman Cub'ın sahibi olmayı sürdürecek. Sam bunu nasıl guru'sundan öğrendiyse, ben de göklerden öğrendim ... ve artık hüzünlenmeye gerek olmadığını anladım.

•

Pecatonica'lı Bir Kadın

Hani çocukken sevilmek ve beğenilmek ne kadar önemliydi, hatırlıyor musunuz? Arasıra bir oyunun kahramanı olmak, kızların seyredişi, öbür erkeklerin de siz sayı kaydettiniz, takıma onur getirdiniz diye memnun oluşu? Uçmanın ortaya çıkıp bunun hepsini tersyüz etmesi garip bir şey.

1966 yazında, Pecatonica-Illinois'de halka gezinti uçuşları yaptırıyordum. İyi bir iş günüydü. Akşam yemeğinden güneşin batmasına kadar otuz yolcu uçurmuştuk ve ortalık iyice kararıncaya kadar bir tek uçuş daha yapmaya zamanımız vardı. Kalabalık hâlâ oradaydı. Ya park etmiş arabaların içinde oturuyor, ya da dostlarıyla gruplar halinde, ayakta, uçaklarımızı seyrediyorlardı.

Ben biplan'ımın kanadı dibinde durup akşamın alaca ışığında onlara seslendim. "Bir tek gezi daha, millet; günün son uçuşuna, günün en iyi uçuşuna geldi şimdi sıra! Fazla para istenmiyor, yine üç dolar! Yalnızca iki yolcuya yer var!"

Kimse kıpırdamadı.

"Şu guruba bakın, orada kıpkırmızı! Gökten bakınca iki kat daha güzel görünüyor! Pilot kabinine adımınızı attınız mi, kendi-

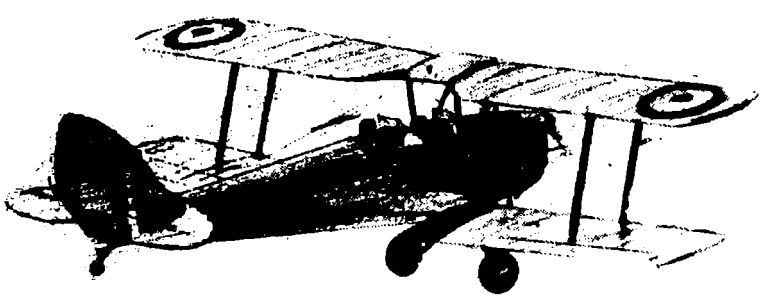
nizi o görkemin ortasında bulursunuz!"

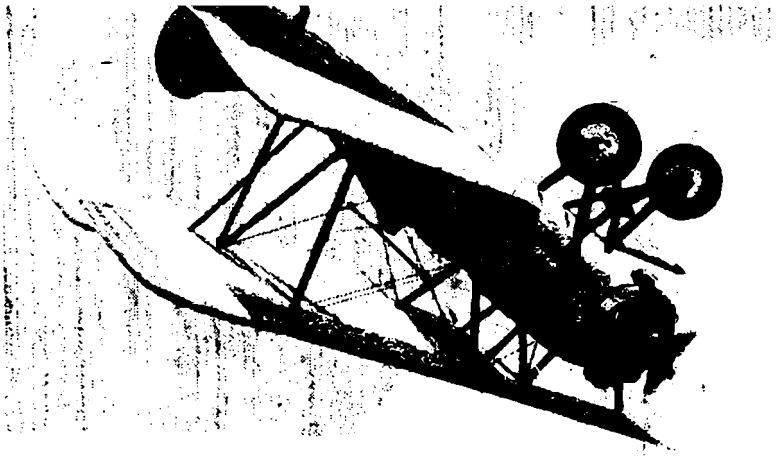
Tepelerle ağaçlar şimdiden ufukta birer kara siluet olmuşlardı. Yıldız gösterisinde planetarium kenarındaki dekorlara benziyorlardı.

Ama kimsenin uçmak istediği yoktu. Çaresiz kalmıştım. Harikulâde bir armağan vardı elimde. Onu dünyayla paylaşmak istiyordum, ama kimse ilgilenmiyordu.

Onları inandırmayı bir kere daha denedim, sonra vazgeçtim. Motoru çalıştırdım, gurubu kendi başıma seyretmek üzere havalandım.

Sözlerimin ne kadar doğru olduğunu şaşırarak farkettiğim ender anlardan biri oldu. Yerdeki sis bin beş yüz fitte son buluyor, yukarının kristal havasında, güneşin son ışıkları altında, ortalık koyu altın rengi bir sıvı gibi görünüyordu. Tepelerin dorukları bu denizden yeşil kadife adalar gibi yükselmekteydi. Bu manzarayı hiçbir zaman bu kadar net görmemiştim. Biplan'la ikimiz tek başımıza tırmandık, seyrettik, o capcanlı dakikaların rengi içinde banyo yaptık.





Dört bin fit dolaylarında bir yerde tırmanışımıza son verdik, çünkü bu ânı böylesine pasif biçimde algılamak yazıktı. Burun yükseldi, sağ kanat indi, gazı kesip fıçı yuvarlanması gibi fırıl fırıl döndük. Gümüş pervanemiz yavaş dönen bir vantilatör gibiydi önümüzde, Aşağıya doğru kayıyorduk. Altımızda yeryüzü belirdi, tepemize geçti. Sırf havada olmanın keyfi için uçuyor, Tanrı simgesi taşıyan gökyüzüne de bize bu kadar iyi davrandığı için şükrediyorduk. Aynı anda kendimizi hem çok alçak gönüllü, hem de çok gururlu hissetmekteydik. Adına uçuş denilen bu acıtatlı güzelliğe bir kere daha âşık olmuştuk.

Duru bir rüzgâr çevremizde çığlık atıyor, bizi yavaşça uçurup dönüşleri yaptırıyordu. Biz bir şey yapmıyorduk. Hemen hemen duruyorduk gökyüzünde.

Biplan'la ikimiz, nice serüvenleri paylaşmış olan, fırtınaları ve güneşleri, zor ve kolay havaları, iyi ve kötü uçuşları birlikte yaşamış olan ikimiz, sonunda yine o pırıl pırıl altın denize daldık. İçine gömüldük, kanatlarımız düzleşti, dibe doğru planör uçuşuyla indik, koyu renk çimenlere konduk.

Motoru kapattığımda pervane birkaç hazin çatırtı çıkardıktan sonra durdu. Uzunca bir süre pilot kabininde kaldım, paraşütün kayış tokasını bile açmadım. Kalabalık hâlâ oradaydı ama ortalık son derece sessizdi. Herhalde yukardaki güneş ışığı hâlâ kanatlarımızdan yansıyor olmalıydı, onlar da bunun seyretmek için kalmışlardı.

Derken o sessizliğin orta yerinde bir kadının diğerine, gece havası içinde rahatça duyulabilen sözler söylediğini duydum:

"On kişinin cesaretine sahip herhalde ... o eski sandıkla uçmayı göze aldığına göre!"

Demir boruyla dayak yemiş gibi oldum.

Evet, tabii, bir kahramandım ben Sevgi ve hayranlık topluyordum, tüm dikkatlerin merkeziydin. Ama bir anda bunların hepsi tiksindirdi beni. Kadın da tiksindirdi. Birden derin bir pişmanlık kabardı içimde. Kadın. Görmüyor musun? Anlamaya hiç başlamayacak mısın?

İşte 1966 yazında, Pecatonica-Illinois'de, yeni inmiş biplan'ın pilot kabininin içinde ben, hayata neşeyi ve mutluluğu getiren şeyin yalnız başkaları tarafından beğenilip sevilmek olmadığını böylece anlamış oldum. Sevinç benim kendimin, neyi güzel buluyorsam onu sevip hayranlık duyma olanağıma bağlı ... kendi göklerimde olsun, kendi dostlarımda olsun, kendi biplan'ımın maddesinde ve ruhunda olsun.

" ... on kişinin cesareti," demişti kadın. "o eski ... sandıkla ... uçabildiğine göre ..."

Martılara Bir şeyler Oluyor

Martıya her zaman imrenmişimdir. Uçuşu öyle özgür ve çekingenlikten uzak görünür ki! Ben ise ona hiç benzemeyen bir çaba içinde, havada kalabilmek için hesaplar yaparım, gökleri gürültülerle doldururum. O sanatçıdır, ben ise işçi.

Ama son zamanlarda martıyı da merak etmeye başladım. Gerçi beni kıskandıran bir zerafetle, hızla atılıyor, dalıyor, dönüyor ama ... tüm yaptığı da bu ... hızla uçmak, dalmak ve dönmek. Aerobatik yok! Ya onda insiyatif yok, ya da kalbi dayanmıyor. Göklerin efendisine bunların ikisi de yakışmaz. Ona fazla katı davranmak istemem ... ben ondan başlangıçta peşpeşe sekiz taklayla yaprak uçuşları beklemiyorum, ama bir tek takla atmasını ya da ağır yuvarlanma numarası çekmesini beklemek çok mu fazla şey istemek sayılıyor?

Adanmış bir martı seyircisi olarak nice kere, içlerinden genç bir kahramanın bana bir şeyler göstereceğini ummuşumdur. Haykırarak suya doğru alçalır, her pilotu memnun edecek bir hıza ulaşır, sonra yükselir, yükselir, yükselir ... bunu evrenin tepesinden fırlayacağı noktaya kadar sürdürür, ben orada dişlerimin arasından, "Gel artık!" diye söylenirim. Ama her seferinde bir

arıza çıkar. Çemberi uçarken fazla genişletir, ilerlediğinde arkadaşlarının arasında kaybolur ... sanki başaramadığı için utanmış gibi.

"Öyle görkemli görünüyorsun ki!" diye düşünürüm. "Ama peşine bir kırlangıç taksam, onu bile ekemezsin korkarım."

Başka kuşlar daha hesaplı bir uçuş ve birkaç da aerobatik numarası geliştirmişlerdir. Kazlar bazen formasyon sayılabilecek bir biçimde uçarlar ki bu da sözünü etmeye lâyıktır. Ama bazı kazlar besbelli havada çarpışmaktan çok korkuyorlar. Nice formasyon, dört ya da beş numaralı kazın fazla açığa kaçmasından, gökyüzünün her yanında yalpalamasından bozulmuştur. Bir de buna diğerlerinin, ona yaklaşmasını söylerken çıkardıkları vakvakları eklerseniz, uçuşun tümü biraz gösterişsiz hale gelir tabii.

Hiç tahmin etmediğiniz pelikan kuşu, aerobatik dalında baş adaydır. Kesik S'yi çok güzel çizebilir, ama manevra yeteneği pek yoktur. Bitirince bırakamaz. Bırakmaya da çalışmıyormuş gibi bir hali vardır. Sonunda beyaz suları geyser gibi sıçratarak bitirir. Oyunu oynuyor bile sayamazsınız onu.

Böylece yeniden martıya dönmüş oluyoruz. Pelikanlarla kazları, çaylaklarla kuzgunları bağışlayabiliriz, ama martı kesinlikle aeroabtik için yaratılmış bir kuştur. Şu özelliklerine bakın bir kere:

1. Güçlü kanatlar ve ölçülü kanat uzunlukları.
2. Biraz istikrarsız bir dizayn.
3. Yüksek limitli Mach.
4. Düşük rölanti hızı.
5. Sağlam bir yapı.
6. Aşırı manevra yeteneği.

Ama bütün bu özelliklerin hiçbir yararı olmaz, çünkü martılar





uçuş sırasında girişken değildir. Bütün ömrünü uçarken temel kuralları denemeye harcamak ona yetmektedir, onları da havaya yükseldiği ilk beş saat içinde öğrenmiştir zaten. Demek ki ben martılara ve onların o özgür uçuş biçimine ne kadar hayranlık duyarsam duyayım, onunla yer değiştirmek istiyorsam, içimdeki bu girişken ruhu feda etmem gerekecek.Ben yine kendi gürültülü pilot kabinimi tercih ederim.

İmdat, ben bir zihinsel tutumun tutsağıyım

Daha başlangıçta, ben uçmayı yeni öğrenirken bir hatâ olmuş olmalı.Bu küçük makinelerin gerçekten ***havalara yükselebildiğine*** , daha bir dakika önce yerde kaskatı dururken, bir masa gibi, bir otomobil gibi, parlak brandadan bir sosis standı gibi dururken, bir dakika sonra ***havaya kalkacaklarına,*** siz aşağıda dururken üzerinizden geçeceklerine, onları yere bağlayan hiç, ama hiçbir şey olmayacağına inanmakta çok güçlük çektiğimi hatırlıyorum.

Bunu kavramak, sindirmek zordu. Bir uçak bulup çevresinde dolaşıyor, ona elimle dokunuyor, eklemlerimle vuruyor, kanat ucundan tutup biraz sarsıyordum, o da öylece duruyordu orada. Gördün mü, öğrenci? Yenimde sakladığım gizli kozlarım yok. Hile hurda yok, saklı gizli teller yok. Gerçek sihir bu, öğrenci. Ben uçmasını biliyorum işte.

İnanamıyordum. Belki bugün de hâlâ inanamıyorum. Ama bu işte büyü gibi bir şey vardı. Acayip bir şey. Esrarengiz, doğa üstü ... belki de böyle böyle kıstırdım kendimi bu köşeye, sonra duvarı ördüm, şimdi de artık çıkamıyorum.

Her şey giderek daha kötü oldu. Uçmakla ilgili olup da benim

normal karşılayabildiğim hiçbir şey yok. Olağan hiçbir yanı yok bu işin. Ben öyle evden çıkıp, arabama binip, havaalanına gidip, uçağıma atlayıp havalanarak bir yere gidebilen, oraya iniş yapabilen, bütün bunlara hiç aldırış etmeyebilen biri değilim. Bunu yapabilmeyi çok isterdim. Delicesine isterdim. Arasıra gördüğüm pilotlara, rahatça uçaklarına atlayıp iş gezisine giden, çarterleri götüren, uçuş dersleri veren ya da spor olsun diye uçan, bu işleri hiç mesele etmeyen pilotlara çok imremiyorum. Ama ben bir zihinsel durumun tutsağıyım. Uçmayı son derece dehşetengiz ve kozmik bir şey gibi gören bir zihinsel tutumun tutsağıyım. Bu yüzden havaalanında en küçük bir hareket yapsam, yıldızlar ben öyle yaptım diye değişti, deyip tufturuyorum.

Yani ... bakın, diyelim ki uçmak üzere geliyorum. Ama daha arabamdan inmeden, hattâ daha alanı uzaktan görmeden, yol üstünde HAVAALANI yazılı bir levhaya gözüm ilişti mi her şey başlıyor. HAVAALANI. ***Havaya ait bir liman*** ... denizdeki liman gemiler için neyse, bu da o ... Aklıma yelken açmış, seyir halinde, bu alana gelmekte olan küçük küçük hava gemileri geliyor. Bunca alanın içinde buraya gelmeyi seçmişler. Şimdi. Dünyaya dönebilmek için. Burada sabırla ve özel olarak onları bekleyip duran bu çimen adasına değecekler, tâlî yoldan ilerleyip yerlerine geçecekler, oraya bağlanacaklar, rüzgârda tıpkı gemiler gibi hafif hafif sallanacaklar.

Daha oraya varmamışım bile. Havaalanı işaretini yeni görmüşüm. Belki uzaklarda da bir Cessna 172 görmüşüm. İniş için alçalıyor, yol kenarındaki ağaçların ardında gözden kayboluyor, orada bulunduğunu bildiğim düz ve geniş iniş yerine konuyor. Nereden geliyor o Cessna ve nereye gidiyor? O pilot kendi zamanı içinde, kendi uçağı içinde ne tür fırtınalarla, serüvenlerle karşılaşmış? Belki çok serüven yaşadı, belki az. Ama yine de şu koca gökyüzünün bir yerlerine gittiler, bu onları değiştirdi, şimdi de oradan, bu küçük hava limanına geliyorlar ... az sonra kendi gözümle göreceğim yere. Şu köşeyi döner dönmez göreceğim orayı.

Ben öyle rahat rahat "havaalanı" deyip de bir sonraki cümleye geçemem. Benimki her zaman "havaalanı ... havaalanı..." dır. Bunu böyle sürdürürüm, ya yanlış yere saparım, ya yoldan çıkarım, ya da benzincide yavaşlamaya çalışan bir masumu korkuturum. Havaalanı öyle heyecanlı bir yerdir ki, eğer durup da düşünmeye cesaretim olsa, hattâ kelimeyi kullansam, arabayı durdurma zamanı gelinceye kadar öyle sıradan bir uçuş yapabilme yeteneğim çoktan pencereden uçup gitmiş olur.

Araba sonunda durdu ama. Gündüz rüyalarının etkisiyle bir çarpışma olmadan, yol kenarlarına diktikleri o binlerce şeyden birine toslamadan durdu. İlk gördüğüm şey, beni bekleyen küçük uçağım. İnanamam ben buna ... O bir UÇAK, ve BANA ait! Olacak şey mi? Bütün o özel biçimlendirilmiş parçalar dikkatle birbirine tutturulup ne güzel bir heykel oluşturulmuş ... bu benim olamaz! Uçak denilen şey, sahip olunamayacak kadar güzel bir şeydir. Ay gibi, güneş gibi. Öyle çok şey var ki onda! Şu kanadın kıvrımına, gövdenin düşey stabilizatöre tutturulduğu yere bakın ... camlarının pırıltısını, güneşin onun madeni ve kumaşı üzerindeki yansımasını görün ... bu nesne Modern Sanat Galerisinin ana salonunda dursa yeridir!

O halde, onu satın alabilmek için ölesiye çalışmışım, ne gam! Ya da A'danZ'ye bodrumdaki tahtalardan yapmış ter dökmüşüm, normal hayatın başka her şeyinden vazgeçecek kadar sevmişim onu! Ne olur ki? İçkiye, sigaraya, sinemaya, bowling'e, golf'a, yelkene, dışarda yemeğe, yeni arabalara, hisse senetlerine, tasarruflara beş para ayırmasam ne çıkar? Bu uçağa, dünyada başka hiç kimse değer vermezken ben değer vermişsem bile, yine hiç fark etmez. Yine de dünyada bir uçağı benim yapacak kadar güzel bir şey olabilmesi, inanılmaz niteliğini korur.

Aletlere ve telsize bakarken bunları düşünürüm, kontrol simidine dokunur, seyir ışıkları düğmelerini, iç döşemeleri, hava hızı göstergesinin üzerindeki küçük rakamları eller, ayar tokmağını çevirdiğim zaman altimetre ibresinin kıpırdayışına bakar,

rüzgârın otlar üzerinde ve uçağın zarif kavisleri çevresinde kıpırdayışını dinlerim, yarım saat bir çırpıda geçer. Yerde duran uçağın içinde, hiçbir şey yapmadan, bir süre öylece otururum. Yalnızca onu seyreder, dokunur, onu düşünür, neler yapabildiğini, nasıl uçabildiğini geçiririm aklımdan. Yarım saat, yarım saniye olur, uçağın saati tık diyemeden geçer gider.

Uçabiliyor. Her yere. Ve ben de uçağın canlanıp yerden ayrılması, dünyanın herhangi bir yerine doğru uçabilmesi için ellerim ve ayaklarımla tam ne yapacağımı, hangi tokmak, kontrol ve pedallara hangi sıraya göre dokunacağımı bilirim. Ve oraya gerçekten gitmek isteyip istemediğimi kararlaştırırım. Herhangi bir yere. Şu anda oturmakta olduğum yerden yola çıkarak. Bu uçakla. New York. Los Angeles. Kanada. Brezilya. Fransa. Hele bir de ek benzin deposu takmaya razıysam, o zaman İtalya. Yunanistan. Bahreyn. Kalküta. Avustralya. Yeni Zelanda. Neresi olursa. Buna inanmak çok zor, ama yine de doğru ve uçak kullanan herkes bunu her kuşkunun üzerinde bilmektedir. Diğer insanlar da bunu, binlerce bin kere kanıtlandığı için gerçek olarak kabul ederler. Ben burada, pilot kabininde otururken yarım saat daha geçer, inanmayı hâlâ imkânsız bulurum. Anlıyorumdur tabii. Ama tam anlamıyla kavrayabildiğimi iddia edemem, bir uçağın uçabilmesine tümüyle inanabildiğimi söyleyemem.

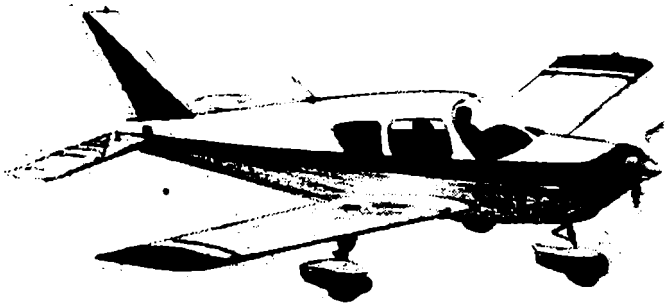
Bu daha işin başlangıcıdır. Daha yerden kalkmadık bile. Bir tek kelime ... "uçak" kelimesi ... öyle çok şey ifade eder ki! İnsan uçağı nasıl sevmez, ondan nasıl korkar, onu nasıl güzel bulmaz? Şu dünyada yaşayan insanlar arasında, herhangi bir yerde, bu kavislere ve kanatlara bakıp da duygulanmadan uzaklaşabilen bir tek insanın yaşadığını sanmıyorum.

Sonunda bir an gelir, kendimi zorlayıp motoru çalıştırmayı, pervaneyi çevirmeyi başarırım, ama bakın size gerçeği söyleyeyim, bunu yapmak insanüstü bir konsantrasyon gerektirir. Uzandığım kolun üzerinde STARTER yazmaktadır. Starter. Yani, başlatan şey. Gökyüzüne yolculuğu başlatan ... bizi dünyanın her türlü ufuklarına götüren yolculuğu. Starter. Ona dokununca

bütün hayatım bir kere daha değişir, başka türlü asla olmayacak olaylar birbirini izlemeye koyulur. Sesler duyulur yeryüzünde ... oysa ben bu hareketi yapmasam sessizlik olurdu. Rüzgârlar kıpırdar, başka türlü döner. Oysa her şey sakin olurdu. Hareketler manzarayı bulanıklaştırır, oysa oraları hâlâ net görünürdü. Starter. Benim orada oturup elimi ona doğru uzatışım öyle müthiş bir şey ki, yutkunup titremek zorunda kalırım, kendi kendime, acaba ben bunu yapabilecek biri miyim, galaksiyi böyle değiştiren hareketleri yapmak için Tanrı'nın ilâhî iznine sahip miyim, diye sorarım.Kol orada bekliyordur. Üzerinde de STARTER diye yazıyordur. Fildişi rengi plastik üzerine siyah harflerle. Yıllardır dokunmaktan harfleri solmuş durumda.

O kola bir dokundum mu, bambaşka bir kozmos hayaca döner : motor. MOTOR. Şu anda buz gibi ölü çelik. Ama bir an sonra, eğer ben istersem, sıcak hayat dolacak içine, yağlanmış yatakları dönecek, karanlıkta parlayan kıvılcımlar, kara tellerde nabız atışları, göstergelerin uyanışı, dumanlar, kükremeler, mırıltılar ... ve tabii pervanenin girdabı ve parıltısı. PERVANE. Dönen şey. Öne iten şey. Öne. Nereye? İnsanoğlunun dokunuşunu hiç hissetmemiş boşluklara, hepimizi sınayan olaylara ... biz kaderimizi yönlendiren işimizde kendi değerimizi o sınavlara göre ölçeriz.





Ne biçim bir tuzağa kısılmış olduğumu görüyorsunuz Havaalanında bütün dünyayı sarsmadan ve meleklere şarkı söyletmeden en küçük bir hareket bile yapamam ben. Kıpırdasam, (ah havanın limanı, göklerde seyreden küçük gemilerin cenneti), daha uçağın içine binerken (harikalar makinesi, sihirle yapılmış ...) ve starta uzanırken (harekete geçirmek için ...) o inanılmaz mot... (kozmos ...) hemen dünya kocaman altın ışınlarla gümbürdemeye başlar, göklerde trompetler duyulur, yirmi bin melek bulutlarda kanatlarını çırparak koro halinde Alleluia söyler, erkek melekler kalın perdeden, kadın melekler tiz perdeden ... ve hepsi öyle muhteşem ve harikulâdedir ki, gözlerime yaşlar dolar, bir sevincin içinde eririm, Evren'in Aklına övgüler ve şükranlar yağdırırım ... ve hâlâ starter'e bile dokunmamış olurum.

Aeronotik olan her şeyde böyledir bu, hiçbir şey bundan bağışık değildir ... yani uçmakla ilgisi olan hiçbir şey. Örneğin kalkış esnasında ufacık bir an duraklarsam, tekrar kaybederim kendimi. KALKIŞ. Babalarımızın babalarının babalarını yüzyıllar boyunca yere bağlamış olan o kayışların, zincirlerin ortadan kalkışı. Onlardan önce de tüylü yaratığı yerde tutan zincirlerin. Daha önce de stegozorları, daha önce de ağaçları ve kayaları. Ar-

tık o zincirlerden kurtulmak bizim gücümüz dahilinde. Pistin ucunda sıraya girmek, levyeyi öne itmek, önce yavaşça hareket geçip giderek daha, daha hızlanmak, burunu kaldırmak ve klankçıngırpat ... zincirler yoktur artık. Yapabiliriz bunu. Yerden kalkabiliriz. Canımız istediği anda uçabiliriz.

Ya da hava hızı. HAVA HIZI gibi basit bir düşünce bile beni bir kere daha rüzgârlara savurmaya yeter. Kollarım kanattır artık. O havayı hissedebilirim. O hızı. Hava hızının beni kaldırışını. Çok yükseklere. Bulutların üstüne, sahte olan her şeyden uzağa ve gerçek olan her şeye doğru. Temiz, saf, doğru ve dürüst gökyüzüne. Ve yine trompetler başlar, o melekler bu sefer hava hızıyla ilgili şarkılar söylerler. Göstergede saatte yüz mil ... bu neden basit bir gerçek olmuyor ve öyle kalamıyor? Ama hayır. Asla. İmkânı yok. Mutlaka görkemli olmak zorunda.

Durumu anlıyorsunuzdur artık. Hangar. Yakıt. Yağ Basıncı. Pist. Kanat. Kalkış. Tırmanış. Yükseklik. Rüzgâr. Gök. Bulutlar. Hava yolu. Dönüş. Yavaşlama. Planör. Hattâ yolcu uçakları ve uçuş hizmetleri bile. Bu böyle devam edip gider. Bütün bunların beni ne tür bir açmaza kıstırdığını görüyorsunuz.

Ziyanı yok bir bakıma. Zaten ben de bu konuda uzun süre sessiz kaldım, çünkü eğer kurban seçilmek bana düşmüşse bu rolü tevazu ile üstlenirim, bu ender rastlanan hastalığın yükünü sırtımda taşırım ... diğer bütün uçanların hatırı için.



Şimdi açığa vuruşum ise, zaman zaman başka pilotların da iniş yaptıktan sonra motorlarını kapayıp gereğinden uzun süre uçaklarının içinde oturduklarını gördüğüm için. Seyir defterini çoktan yazmış ve bitirmiş olmaları gerekir oysa. Sanki onlar da bu görkemin farkındalar.

Daha dün bir adamla karşılaştım, bana bazen havaalanına yarım saat erken gittiğini, Cherokee 180'ine binip pilot kabininde sırf zevk için bir süre oturduğunu, ancak ondan sonra yola koyulup kalkmak üzere piste yöneldiğini sesli olarak itiraf etti.

Onunla tanıştığıma çok sevindim. Çünkü artık kurbanlığın ona devredilmesine izin vereceğim. Ben değilim artık. O korkunç yükü taşıma zorunluluğum bitti. Melekleri dinleme zorunluluğum da.

Ben bundan böyle dosdoğru uçağıma gidip içine bineceğim, elimi hemen ... o ... starter'e ... uzatacağım... starter'e ... Hmm. Starter aslında ne de güzel bir yaratık. İnsan bir dakika ayırıp düşününce ... esas şaşırtıcı olan şey ... biliyorsunuz, değil mi? Bir bakıma insan merak ediyor, acaba ...

Size niçin uçak gerekli... ve onu nasıl elde etmeli

Eğer uçuyorsanız arada sırada farkına varmışsınızdır. Raslantı sonucu unutulmayacak bir uçuş yaşamışsanız ya da fırtınada özellikle konuksever bir yuva bulup sığınmışsanız ya da başka türlü tanıyamayacağınız bir dost edinmişseniz, o dost da uçmakla ilgili, sizin bilmeniz gereken bir şeyler biliyorsa. Böyle şeyler size de bazı insanlara olduğu kadar sık sık oluyorsa, göklerde bir tür ilkenin var olduğuna, nasıl bazı insanları doğa ve kırlar çağırıyorsa, göklerin de bazı insanlara seslenip onları çağırdığına siz de inanmaya başlayabilirsiniz..

Henüz uçmuyorsanız, belki sokakta başını kaldırıp tepenizden geçen uçağa bakan tek kişinin siz olduğunu gördüğünüzde, böyle bir ruhun varlığını sezebilirsiniz. Belki yolda bir havaalanının yakınından geçerken yavaşlıyor, hattâ duruyor olabilirsiniz. Kocaman bir demir kuşun inişini seyretmek için. Sonra da yeniden kalkışını. Eğer böyle davranıyorsanız, o zaman uçuşlar size gerek kendiniz hakkında, gerekse bu gezegendeki yolunuz hakkında çok şeyler öğretebilir.

Eğer gerçekten bu tür insanlardan biriyseniz, sizi bu sayfaya getiren ya da uçmaya iten şey raslantı değildir. Sizin için uçuş,

insan olma misyonunuzun gerekli bir aracıdır. İşte size uçan insanların çoğunun kaba bir şeması. Eğer siz de durup uçaklara bakıyorsanız, bu sizin de şemanızdır.

Uçan insanlar, gitmek istedikleri yere kendilerini başkalarının götürmesine körü körüne razı olmaktan tedirginlik duyarlar. Trenler, otobüsler, yolcu uçakları hep arızalanabilir, gecikebilir, insanları istemedikleri yolda bırakabilir. Otomobiller yalnızca otoyollarda gider, otoyollar da ilan panolarıyla doludur. Uçan insanlar, hareket eden her makinenin komutasının kendi ellerinde olmasını isterler ve o aracın gideceği yolu da kendileri seçmekten hoşlanırlar.

Uçan insanlar, üzerinde insan bulunmayan toprakların manzarasına bir yakınlık hissederler. Toprağı bir bakışta o durumda görebilmeyi severler. Doğanın ... kendisini taşıyacak bir çit olmadan da, kendi kendine hâlâ var olabildiği konusunda güvence verir bu onlara.

Uçan insanlar, gökyüzüne bahane uydurulamayacağı gerçeğine değer verirler. Gökteyken önemli olan şeyin konuşmak değil, bilmek ve yapmak olduğunu iyi anlarlar. Herbirinin içinde başka bir insan daha vardır, o insan geride durur, onların nasıl hareket ettiklerini, nasıl uçtuklarını inceler, ne zaman mutlu olduklarının ve bu konuda ne yaptıklarının farkına varır. İçteki o insan kandırılamaz, ona yalan söylenemez ve pilot da içteki insanın çoğu zaman kendisini kabul edilebilir düzeyde kontrollu bir kişi gözüyle görmesinden memnuniyet duyar.

Uçan insanlarda bir serüven beklentisi duygusu vardır, yalnızca çok uzun zaman önce yer almış serüvenleri hatırlayıp onları hayatlarının tek yaşanmış dakikaları saymakla yetinmezler.

Bu insanların diğer ortak noktaları ise ayrıntıdır. Uçan insanların hafta sonu ufukları on millerle değil, yüz millerle ölçülür. Bazen uçaklarını işlerinde bir yardımcı olarak da kullanırlar. Yerde geçen yorucu bir haftadan sonra havada bir perspektif bulurlar.

Uçan insanlar arasındaki temel ve kalıcı bir akım da, bu uç-

ma işinin, herbirinin kendine seçtiği yol oluşu, herbirinin kendi hayatında mekân ve zaman kontrolunu elinde tutabildiğini gösterme ihtiyacı duyuyor oluşudur. Eğer bu akımı siz de paylasıyorsanız, günün birinde bir uçağa sahip olma dileğiniz hiç de aylâk bir rüya değildir, hayatınızın bir gereğidir ... bazı radikal havacılara göre, siz o gerçeği görmezden geliyorsunuz ve bunu kendi insanlığınız pahasına yapıyorsunuz.

Ama hepimizin içinde bir benlik daha vardır ... o bizim dostumuz değildir.. Bizi mahvolmuş görmek hoşuna gider. İkide bir bize, "Trenin önüne çık, köprüden atla, sırf merak için, atla haydi ..." diyen ses, onun sesidir. Uçmak için doğanlarda aynı ses başka kelimelerle konuşur: "Unut uçmayı. Uçak almaya dünyada paran yetmez. Gerçeği gör sonunda. Ayaklarımızı yerden kesmek doğru bir şey değil. Uçaklar hakkında ne biliyorsun ki zaten?"

Bu çok ihtiyatlı, tutucu bir benliktir ve doğrusu ... bugün hafif uçak sahibi olan insanların yüzde doksanının durumu da uçak sahibi olabilecek düzeyde değildir. O parayı eve, aileye, tasarruflara, yatırımlara, sigortaya ayırma durumunda kimselerdir bunlar. Ama herbiri günün birinde, uçak sahibi olmanın, para gerektiren başka her şeyden daha önemli olduğuna karar vermişlerdir. Onlar için uçmak, evin ve ailenin önemli bir parçasıdır, uçmanın kendisi tasarruftur, yatırımdır, sigortadır.

Uçak satın almanın en kritik ânı, kişinin kendi kararını verdiği andır. Yani hayâtî nokta kesin kararlar vermek, baş önceliği bir uçak bulmaya tanımaktır. Başka her şey zaten kaçınılmazdır. Ne zaman engel olur, ne para, ne coğrafya ... çünkü uçak satın almak tümüyle zihinsel bir eylemdir, yaşamak mı, yoksa seyretmek mi, arasında bir seçimdir. Karar verilince, uçağı ne kadar çok düşünürseniz, o da hayatınızda o kadar çok boy göstermeye başlar. Siz uçağı bulmaktan çok, uçak sizi bulur.

Ona ihtiyacınız olduğunu bir kere anladıktan sonra, bu sefer süreç hızla ve otomatik olarak akmaya başlar. Ne tür uçak? Yeni mi, eski mi? Yüksek kanatlı mı, alçak kanatlı mı? İki kişilik mi,

dört kişilik mi? Basit mi, gelişmiş mi? Hızlı mı, yavaş mı? Bezden mi, yoksa metal mi? Burun tekerli mi, kuyruk tekerli mi? Babayanî mi, yoksa şık mı? Hızlı mı, yavaş mı? Bu sorulara cevap verince, uçağınızın ilk titreşimlerini çevrenizde duymaya başlarsınız. Artık uçağınız bir dilek olmaktan çıkıp kitaplara, dergilere, oralardaki uçaklarla ilgili yazılara dönüşmüştür, gazete kupürleri, rehberin sarı sayfaları haline gelmiş, önünüze binlerce satılık veya değiştokuş edilecek uçak olanağı serilmiştir.

Seçimi ytapıp, basit, sekiz yüz dolarlık Taylorcraft mi, yoksa otuzbin dolarlık, içi telsizler ve âletlerle dolu Beechcraft mi olacağını belirledikten sonra, uçak genellikle tam boyda karşınıza çıkmadan önce size minyatür olarak gözükür.

Uçan insanlardan biri bir keresinde, bankadaki parası on dolara indiği sırada uçak satın almaya karar vermiş. Günün birinde klasik, küçük, 1946 model bir Piper Cub'a sahip olacağına karar vermiş. Bez kaplı, yüksek kanatlı, iki koltuklu, basit, hafif, kuyruk tekerli bir uçak. Cub fiyatları sekiz yüz dolardan iki bin iki yüz dolara kadar değişiyormuş. Adam uçağı düşüncelerinde tutmaya başlamış, onu kafasının içinde sık sık, sevgiyle seyreder olmuş.

Kâğıttan kendi kendine kesip yapıştırabileceği bir modelini almak için bir dolar ve bir sent para harcamış, iki akşamını ayırıp model uçağını yapmış, bir iplikle tavana asmış. Böylece uçak onun hayatına önce minyatür olarak girmiş. Bir o yana, bir bu yana dönüp her hafif rüzgârda kıpırdıyormuş.

Crossville Tennessee'de yayınlanan meşhur ***Trade-A-Plane*** broşürlerini okumuş, hafta sonlarını havaalanlarında geçirmiş, Cub teknisyenleriyle ve pilotlarıyla konuşmuş, Cub'lara bakmış, gidip onlara eliyle dokunmuş. Model hâlâ havada bir o yana, bir bu yana dönüp duruyormuş. Derken çok garip bir şey olmuş.

Bir arkadaşına, çalıştığı şirketin bir işi için uçak kiralasın diye beş yüz dolar verilmiş, arkadaşı da adama bundan söz etmiş. Hafta sonlarında yaptığı gezilerde, bin dolara satılık bir Cub'ın

varlığını bilen adam da, bir arkadaşından beş yüz dolar borç almış, kira için verilen beş yüzü de onun üstüne koymuş, gidip Cub'ı almış, şirketin işi görülene kadar kiralamış. İş bitip borç da sonunda ödenince, kendisi gerçek boyda, 1946 modeli, uçabilen bir Piper Cub'ın sahibi olmuş. Tavanından da minik Cub hâlâ sallanıyormuş.

Bir başka adam da kendine hedef olarak bir Cessna 140 seçmiş. Yakındaki havaalanında özellikle zarif bir 140 varmış ama adamda uçağa biçilen değeri karşılayacak üç bin doları yokmuş. Zaten olsa bile, sahibi o uçağı satmak istemiyormuş. Ama bu adam bir 140'a sahip olmayı öyle çok istiyormuş, o uçağın kişiliği ona öyle büyük bir zevk veriyormuş ki, sahibinden o uçağı cilalaması için kendisine izin vermesini istemiş ... sırf uçağa yakın olabilmek için. Sahibi gülmüş, ona bir kutu cila vermis.

Metal bir uçağı cilalamak kolay bir iş değildir ama pırıl pırıl, yeni cilalanmış bir Cessna 140 da gerçekten olağanüstü güzel bir şeydir. Uçak sahibinin cilacıya bu emeği karşılığında o uçakla bir gezinti teklif etmesi de en doğal şeydir. Bu vesileyle tanışmışlar, sonra dost olmuşlar ... bugün de o cilalı Cessna 140'ın ortak sahipleri durumundalar.

Günümüzde hafif bir uçağı olan herkes, bir zamanlar aynı süreçten geçmiştir. Karar, inceleme, arama, bulma ve sonunda da her nasıl olduysa, bir uçağa ya tamamen ya da kısmen sahip olmayı başarmışlardır ve bugün uçmaktadırlar.



Uçak sahipleri size, gözünüz açık olsun, diye öğüt vereceklerdir. Raslantılara hazır olun. Yolunuza tesadüfen çıkan fırsatları görün. Raslantılar, gökyüzünün o garip ve gözle görülmez ruhunun bir belirtisidir ve belki de size ömrünüz boyunca yavaşça seslenmiş durmuştur.

Bir kadın pilot, uçak kiralamak için program yapmaktan ve çıkan sorunlarla uğraşmaktan usanmış, kendi uçağını satın almaya karar vermiş. Bu işin, tasarruflarını bu uğurda harcamaya değecek kadar önemli olduğuna inanmış, uçmanın kendi hayatındaki önceliğinin bankada duran paradan fazla olduğunu görmüş. Bir yığın uçağa bakmış, kimini kâğıt üzerinde, kimini canlı olarak incelemiş, ama tam kendi istediğinin hangisi olduğuna parmak basamamış. Yine de, metalden, iki kişilik uçak diye bir kategori oluşturup alanını daraltmayı başarmış. Ama işler iyi gitmiyor, aramaları sırasında gördüğü uçakların hiçbiri onu özel olarak çekmiyor, hiçbir satılık ilanı içinde bir kıvılcım uyandırmıyormuş.

Derken bir Cumartesi günü, tam havaalanından çıkmak üzereyken, bir Luscombe Silvaire uçağı da alana hışırdayarak iniş yapmış, tâlî yola sapmış, restoranın yakınına çekip park etmiş. Kadın sevmiş o uçağı. O uçaktaki bir şey ona ...tam uygun gelmiş. Gerçi uçağın üzerinde satılık yazısı yokmuş ama, kadın sahibine onu satmayı düşünüp düşünmediğini bir sormuş.

Sahibi, "Aslına bakarsanız ben de biraz daha ***büyük*** bir uçak arıyorum," demiş."Luscombe iyi bir uçaktır, ama ancak iki kişi alabiliyor. Evet, onu satmayı düşünebilirim ..."

Kadın o beyaz uçakla uçmuş, uçağın gökteki davranışları onu daha da çok sevmesine neden olmuş. Aradığı uçağın bu olduğunu kadın o zaman anlamış. Tabii biraz dikkatli ayarlamalar yapmak gerekmiş. Aralarında anlaşmışlar, eski sahibinin uçağı bir süre, dört kişilik yeni uçağını bulana kadar kullanmasına izin verilmiş. Ama Luscombe artık o kadının olmuş.

Bir düşünün. Eğer o kadın o günün o saatinde o havaalanına gelmiş olmasaydı, Luscombe'un inişini göremeyecek, onu kaçı-

racaktı. O gün rüzgâr karşı yönden esiyor olsa, bu sefer de uçağın inişini seyredememiş olacaktı. Uçağın sahibi alana kahve içmeye gelirken iki dakika gecikmiş olsa, kadın yine göremeyecekti uçağı.

Ama bunların hepsi saat gibi gerçekleşmiş. Garip raslantıların bir zinciri ... bu da gökyüzünün bizi çağıran ruhunun bir işareti. O işaretler bizi en iyi şeyleri öğrenebileceğimiz, en iyi olaylarla karşılaşabileceğimiz yerlere götürür ... ve işte o kadın da bugün, sevdiği ve ihtiyaç duyduğu bembeyaz bir Luscombe Silvaire'le uçuyor.

"İşim bütün haftamı alıyor," diyor. "Uçağım da hafta sonlarında o zamanı bana geri veriyor."

Uçağınızı ararken kulaklarınızı da açık tutun, dinleyin. Şu kelimeleri duyunca ayırdetmeye çalışın: "Yo, hayır, sana bir uçak gerekli değil. O tür uçağı buralarda bulamazsın bile zaten." Bu sözler, hedefe çok yaklaşmış olduğunuzu gösterir. Ben Fairchild 24'ümü bulmadan tam bir hafta önce bu sözleri duymuştum. Yıllar sonra Fairchild'ı bir biplan'la değiştirmek için olanak ararken de, biplan'ımı almadan kısa süre önce yine duydum. Unutmayın, "...olacak şey değil," demek, "...üstüne bastın sayılır," demektir.

Aramanın sırrı yalnızca elinizden geleni yapmak, bakınmak, o esrarengiz gök ruhunun işleri ayarlarmasına izin vermektir. Dikkat etmezseniz, alnınıza yazılan uçağın yanından geçerken kanadına çarpacak gibi olur da görmezsiniz bile. O ruhtan kopmak mümkün değildir. Eğer henüz uçmasını öğrenmemişseniz, ama yine de uçmayı her şeyden çok istiyorsanız, öğreneceksiniz demektir. Kim olursanız olun, kaç yaşında olursanız olun, nerede yaşıyor olursanız olun, eğer istiyorsanız, uçacaksınız demektir. Biraz sihir gibi geliyor kulağa ... ama mutlaka gerçekleşiyor.

Çok dolambaçlı yoldan olsa da, yine gerçekleşiyor. Örneğin bugün hemen hemen her pilot, uçmayı, yerde ve gökte kolay idare edilebilen, modern, burun tekerli uçaklarda öğrenmiştir.

Sonuçta kuyruk tekerli eski uçaklara, ne yapacağı belli olmayan şeytanlar gibi bakılmaya başlamıştır. Bunları kaldırıp indirirken olağanüstü beceriler gerektiğine, inişte pilot bir an dalgın olsa uçağın taklalar atıp parçalanacağına inanılmaktadır. Ama modern uçaklarda eğitilmiş pilotlar da sık sık kuyruk tekerli uçaklar satın almaktadır, çünkü bunların fiyatı çok daha ucuzdur ve performansları da burun tekerli uçaklardan çok daha iyidir. Güdümlü rotaları, bu insanları şeytanlarla yüzyüze getirmektedir.

Gök ruhunun arasıra kendi özel insanlarının yoluna bir takım engeller dikmesi onu pek de iyi yürekli göstermiyor. Ama ruh size korkuların, üstesinden gelinmek için var olduğunu da fısıldıyor. Yeni pilotun kendini bulması, uçağa ihtiyaç duyduğu için, bilme yolunda uçakla ilerlemesi şart olduğu içindir. Hakkında korkunç hikâyeler duyduğu, o asla bağışlamayan kuyruk tekerli uçaklardan biriyle.

Uçağına yaklaşırken, binicilik okulu öğrencisinin Dinamit adlı ata yaklaşması gibi bir ruh hali içindedir. Ama tıpkı binici gibi, onun da acelesi yoktur. Önce Dinamit'in düşüncelerini, davranış biçimlerini öğrenir, onun rüzgârın uçurduğu kâğıt parçalarından, çekçek arabalarınan çok korktuğunu farkeder. Ama ona binerken rahatlayabileceği zamanlar da vardır, dikkatli olması gereken zamanlar da. Pilot da aynı şekilde, kuyruk tekerli uçağı keşfeder. Doğru dürüst uçurulduğunda burun tekerlisinden daha büyük zevk vereceğini anlar. Dehşet verici kuyruk tekerli uçağı da uçurabildiğini anlayan öğrencinin yüzündeki sevinç ifadesi, uçuş ruhunun baştan beri haklı olduğunu göstermektedir bize.

Binlerce insan gibi siz de gökyüzünün çağrısını duyarsanız, uçmayı biliyor olsanız da olmasanız da, o çağrıya cevap verseniz de vermeseniz de, gerçek anlamda kendi kişiliğinize kavuşabilmek için bir uçağınız olması gerekiyor demektir. Bunu bilir, uçmayı öğrenmek ve o uçağı almak için elinizden geleni yaparsanız, o kaçık ruhun raslantıları ayarlayıp, tüm uçanlara yaptığı gibi imkânsızı sizin için de gerçekleştireceğine inanırsanız, uçuşlarla dolu olması gereken bir hayat sizin olacaktır.

Havacılık mı, Uçmak mı ... Seçin

Havacılığa bir bakınca merak etmekten kendinizi alamıyorsunuz. Aynı anda pek çok şey olup bitiyor ve bunların tümü birbirine öyle yabancı, öyle karmaşık şeyler ki! Üstelik bu alanda sesi pek çok çıkan bir alay da bireyci tip var. Ufacık görüş ayrılıkları yüzünden birbirlerine haykırıp duruyorlar.

İnsan sırf uçak pilotu olmak için neden bile bile bu keşmekeşe dalar ki, diye soruyorsunuz kendinize.

Bu soru sorulunca uğultular bir anda diner. Ortaya çıkan ölüm sessizliği içinde, pilotlar dönüp sizin yüzünüze bakar, demek ki açıkça görülen bir şeyi bilmiyor bu kişi, derler.

Sonunda iş adamı pilot, "Uçmak vakit kazandırıyor da ondan," der.

Sporcu pilot, "Eğlenceli bir şey aslında, diğer nedenlerin önemi yok," der.

Profesyonel pilot, "Sersemler!" diye söylenir. "İnsanın hayatını kazanmasının en iyi yolu budur ve bunu bütün dünya bilir."

Ondan sonra diğerleri de yeni baştan lafa karışırlar, her kafadan bir ses çıkar, hepsi sizin dikkatinizi çekebilmek için avaz-

ları çıktığı kadar haykırmaya koyulurlar.

"Taşınacak kargo!"

"İlaçlanacak tarlalar!"

"Gidilecek yerler!"

"Taşınacak insanlar!"

"İmzalanacak anlaşmalar!"

"Gezilecek diyarlar!"

"Yetişilecek randevular!"

"Kazanılacak yarışlar!"

"Öğrenilecek şeyler!"

Bir kere daha birbirinin gırtlağına çökerler, uçuş denilen altının hangi tarafı diğerinden daha parlakmış, onu tartışır, kavga ederler. Siz omuz silker, hüzünlü hüzünlü oradan uzaklaşırken, "Ne bekliyordum ki?" diye söylenirsiniz. "Hepsi deli bunların."

Aslında bu sözünüz sandığınızdan daha doğrudur. Sahneye bir uçak girdi mi, katıksız mantık yönetimi buhar olup uçar. Örneğin iş adamlarının kullandığı uçaklardan büyük bir çoğunluğunun satın alınma nedeni, şirkette uçak seven biri olması ve bu kişinin yakınlarda bir uçak bulunmasından hoşlanmasıdır ve bunu herkes de bilir. İstek var oldu mu, şirketin neden uçağı olması gerektiği konusunda nedenler bulup çıkarmak çok kolaydır, çünkü uçak çok yararlıdır, zaman kazandırır, para kazandırır, falan filan. Ama istek hepsinden önce gelir, nedenler ondan sonra aranıp bulunur.

Buna karşılık, uçaklara karşı duyduğu korku, diğer insanların duyduğu heves kadar büyük olan bir takım iş adamlarının da hâlâ var olduğu bir gerçektir. Zaman ve para kazandırsa da, onların şirketlerinin asla uçan makinelerle bir ilgisi olmayacağını herkes peşin peşin bilse iyi olur.

Dünya insanlarının pek çoğunun gözünde uçağın kendine özgü, zamanın eskitemediği bir cazibesi vardır. Bu durumu basit bir testle ortaya çıkarmak da mümkündür. Sevgili okurum, bu

dünyada kaç şeye sahip olmayı, on altı yaşındayken metalik gri bir Harley-Davidson'a duyduğunuz özlem gibi bir duyguyla arzuladınız?

Genellikle bizler büyürken, bir şeyleri isteme kapasitemizi de kaybederiz. Pilotların çoğu, ne tür bir otomobil kullanmakta olduklarına hiç aldırmazlar, oturdukları evin biçimi, çevrelerindeki dünyanın özellikleri veya rengi de onlara vız gelir. Herhangi bir şeye sahip olup olmayışları onların gözünde pek de büyük bir öneme sahip değildir. Ama yine de bu insanların belli bir uçağa duydukları büyük özlemi açıkça dile getirdiklerini, o uçak için çok büyük fedakârlıkları göze aldıklarını görürsünüz.

Mantıksal açıdan bakarsak, pilotların çoğunun parası, sahip oldukları uçağı almaya yetmez. Belki ikinci otomobilden, belki yeni bir evden, altından, bowling'den vazgeçmiş, üç yıl boyunca öğle yemeği yemeden yaşamış, ama Cessna 140'larını ya da Piper Comanche'lerini hangarda tutmayı başarmışlardır. İstiyorlardır o uçağı. Yokluğuna dayanamayacak kadar istiyorlardır Harley-Davidson'dan bile fazla.

Uçuş dünyası gençliğin dünyasıdır. O dünyayı duygular, uçağa ve uçakla ilgili fikirlere olan katı ve içgüdüsel bağlılıklar yönetir. Yapılacak, görülecek öyle çok şey sunan bir dünyadır ki, kendini olgun bakış açısından değerlendirmeye zamanı yoktur. Bu yüzden de, her genç gibi, o da kendi anlamından, kendi varlık nedenlerinden pek emin olamaz.

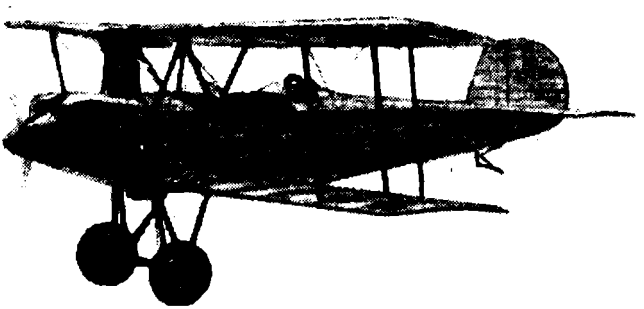
Örneğin "Havacılık" ile "Uçmak" arasında çok büyük fark vardır. Bu fark öylesine büyüktür ki, bunların ikisi iki ayrı dünyadır hemen hemen. Ortak yönleri de çok azdır.

Havacılık ikisinin arasında daha büyüğü olarak, uçakları ve kendileri dışında çıkarları olan havacıları kapsar. Havacılığın başta gelen yararının ne olduğu bellidir: uçaklar çok uzun mesafeleri çok kısa mesafe haline getirebilmektedir. Eğer New York, Miami'ye göre karşı kaldırımdaysa, insan o sokakta haftada birkaç kere karşıdan karşıya geçebilir ve bunu sırf manzara ve iklim değişsin diye yapabilir. Havacılık tutkunları, yalnız New

York'un karşı kaldırımda olduğunu bulgulamakla kalmamakta, Montreal'in, Phoenix'in New Orleans'ın, Fairbanks'in ve La Paz'ın da bir o kadar yakın olduğunu anlamaktadırlar.

Uçakların pek de zor olmayan mekaniği ile fazla zor sayılamayacak hava unsuru konusunda basit bir eğitimin sonucunda, yeni yerler, yeni sesler, eskiden olmamış yeni olaylar konusundaki açlıklarını sürekli olarak giderebilecek duruma gelebildiklerini pilotlar çok geçmeden anlarlar. Havacılık onlara bugün Atlanta'yı, yarın St. Thomas'ı, öbür gün Sun Valley'i, bir sonraki gün Disneyland'ı sunar. Havacılıkta uçak çok kurnaz, hızlı yol alan bir araçtır, insana Des Moines'da öğle yemeği, Las Vegas'ta akşam yemeği yeme olanağı getirir. Koca gezegen, Havacılık tutkunu için harikulâde yerlerin nefis bir şöleninden başka bir şey değildir ve yaşadığı sürece her gün onun yeni yeni lezzetler keşfetmesine olanak sunar.

O halde Havacı, uçağı ne kadar hızlı ve rahatsa, onu uçurması ne kadar kolaysa, o kadar memnun olacaktır. Gök nasılsa her yerde aynı göktür. Havacının gitmek istediği yere giderken içinden geçtiği ortamdır. Sokaktır bir bakıma gök. Eh, kimse de sokağa pek dikkat etmez, yeter ki sonu Xanadu'ya çıksın.



Buna karşılık Uçan Adam, Havacı'dan çok farklı bir yaratıktır. Uçmaya önem veren adam, ufukların ötesindeki o uzak yerlere ilgi duymaz, onun ilgisi gökyüzüne dönüktür. Kısalıp bir saate inen mesafelerden çok, adına uçak denen o inanılmaz makine duygulandırır onu. Mesafenin içinde yolculuk yapacağı yerde, kendini tam kontrollü biçimde göklere yükseltmiş olmanın dalga dalga doyum düzeyleri arasında yolculuk yapar. Uçağını ve kendini çok iyi tanımanın, aralarında âdeta bir temas olmasının, bunun kendine göre kusursuzluk demek olmasının mutluluğunu yaşar.

Havacılık, o hava seyir yollarıyla, elektronik seyir istasyonları ve vınlayan otopilotlarıyla, bir bilimdir. Uçmak ise, takırdayan biplan'ları ve hızlı yarışçılarıyla, aerobatikleri ve yükselişleriyle, bir sanattır. Uçan adamın ***habitat*** 'ı genellikle kuyruk tekeri olan bir uçağın pilot kabinidir, bu adam çeşitli akrobasilerle, zorunlu inişlerle, alçak uçuşlarla ilgilenir. Uçağını o levyeyle, o kabin kapılarıyla uçurmasını bilir. Skid sırasında yavaşlarsa neler olacağını bilir. Her iniş onun gözünde bir spot inişidir ve üç tekeri aynı anda, düzgün biçimde yere değmezse homurdanır, kuyruk tekerinin otlar üzerindeki hedef noktasından bir kireç tozu bulutu kaldırmasını ister.

Uçmak, pilotla uçağı bir maksimum performans testinden geçtiği zaman ortaya çıkan şeydir. Termal üzerindeki planör, diğer her planörden daha uzun süre havada kalmaya çalışırken, yükselen havayı kendi avantajına kullanmaya çalıştığında, uçuyordur. Savaş artığı dev Mustang'larla Bearcraft'lar, saatte dört yüz mille gider, dönüşlerde damalı jüt pilonlara değerken, uçuyordur. Yaz öğle sonrasında şu çok uzaklarda görünen yapayalnız biplan ... uçuyordur. Tekrar ifade etmek gerekirse, uçmak demek, buradan Nantucket'e kadar olan mesafeyi almak değil, buradan kusursuzluğa kadar olan mesafeyi almaktır.

Uçan adam çok azınlıkta kalmasına rağmen, yine de hem kendi dünyasında, hem de Havacılık dünyasında gezinmesine izin verilen bir adamdır. Uçan adam herhangi bir uçağın kabini-

ne girebilir, Havacı'nın uçtuğu her yere uçabilir. Ne zaman canı isterse, mesafeleri de alabilir.

Ama Havacı kendini bir planörün, bir yarış uçağının ya da aerobatik biplan'ın kabinine kayışla bağlayıp da güzel bir uçuş yapamaz ... hattâ hiç uçamaz. Bunu yapabilmek için, kendisini Uçan Adam yapacak o uzun eğitimden geçmesi, bu tür uçakları kullanma becerilerini edinmesi gerekir.

Havacılığı öğrenmek için geçen basit süreçten farklı olarak, uçmayı öğrenmek, acemilere dağlar kadar bilinmeyeni getirmekte, bu yüzden de Uçan Adamların olduğu yerde sık sık, "Tanrım, ben bütün bunları asla öğrenemem!" türünden çığlıklar duyulmaktadır. Doğrudur da tabii. Profesyonel aerobatik pilotu ya da hava yarışçısı yıllardan beri her gün pratik yapıyordur, ama yine de hiçbir zaman, "Artık her şeyi biliyorum," dediğini duyamazsınız. Üç gün uçmasa, dördüncü gün uçarken paslanmış olduğunu hemen hisseder. En parlak performansını bitirip indiğinde, hâlâ gelişmeye payı olduğunu yine de bilir.

Bu iki dünyayı bir tek adam olarak değil de, iki ayrı adam olarak biraraya getirdiniz mi, hemen kıvılcımlar uçuşmaya başlar. Havacının gözünde Uçan Adam sorumsuzluğun simgesidir, Havacılığın başlamasından önceki ilk uçuş günlerinden kalma, yağ içinde biridir. İnsan Havacılığın gelişmesini istiyorsa, böyle bir kişiyi asla kamuoyuna göstermek işine gelmez.

Beceri peşindeki Uçan Adam ise, beceriden yoksun Havacılık dünyasının şimdi bile gereğinden çok fazla gelişmiş olduğu kanısındadır. Zavallı acemiler, düz uçuşlar dışında uçaklarını hiç tanımazlar, der. Uçaklarını tanımak istemedikleri gibi gökyüzüne de ilgi göstermedikleri için, habire tornavida dik düşüşleriyle istatistiklere geçen de onlardır, der. Kötü havanın içine uçan, âlet uçuşunu bilmeden uçtuğu sürece o bulutların saf metan gazı kadar tehlikeli olduğunu bilmeyen insanlardır onlar, der.

Uçan Adam tiksinti duyduğunu pek de saklamaksızın, "Görmek istemeyen insan kadar körü yoktur," diye ekler. Bindiği her uçağı tanımak ve tümüyle kontrolu altında tutmak konusunda

kendi sahip olduğu tutkuyu paylaşmayan her pilota karşı duyduğu tek duygu da gerçekten tiksintidir.

Havacı hava güvenliğini yazılı kuralların ve o kuralların ciddi biçimde uygulanmasının bir sonucu sayar. Uçan Adam ise havada kusursuz bir güvenlik için pilotun uçağını kusursuz biçimde kontrol edebilmesi gerektiğine inanır, kontrol altındaki bir uçağın hiçbir zaman kazaya uğrayamayacağını, ancak pilot böyle bir şey isterse ve uçağının kontrolunu öyle yönlendirirse uğrayacağını ileri sürer.

Havacı bildiği her kurala uymak için elinden geleni yapar. Uçan Adam genellikle kuralların havalanmayı yasakladığı sırada havadadır, ama buna karşılık, son derece yasal sayılan bazı kurallar altında da uçmayı reddeder.

Havacı modern motorun çok iyi tasarımlandığına, hiçbir zaman stop etmeyeceğine inanır. Uçan Adam ise her motorun bozulabileceğine inanmıştır, her an planör inişi yapabileceği bir alanı göz altında bulundurmaya çalışır.

Her ikisinin de üzerinde aynı gök vardır, her iki adamı da, her iki uçağı da havada tutan prensip aynıdır, ama ikisinin tutumu birbirinden öylesine farklıdır ki, aralarında kilometreler varmış gibidir.

Bu alana yeni giren kişi ise, daha havaya yükselmeyi denediği ilk andan itibaren iki seçenekle karşılaşır ve mutlaka birini seçmek zorunda kalır. Hem de böyle bir seçim yaptığının farkına bile varmadan. Her iki dünyanın da kendine göre ayrı zevkleri ve ayrı tehlikeleri vardır. Herbirinin kendine göre özel bir dostluk ve kardeşlik çemberi vardır ... ki böyle şeyler yeryüzündeki her tür hayat için son derece önemlidir.

"Eh, yerçekimine bir kere daha meydan okuduk." İyi bir uçuştan sonra söylenmesi âdet haline gelen bu söz, havalardaki insanları biraraya getiren bir sözdür, ama yine de herbiri kendi dünyasındadır. Havadayken bu insanlar havanın getirebileceği her şeyle başa çıkabilecek durumda olmaya çalışırlar. Gökyüzüyle uçak birleşip bir tehdit ortaya koyuyordur, havadaki insan

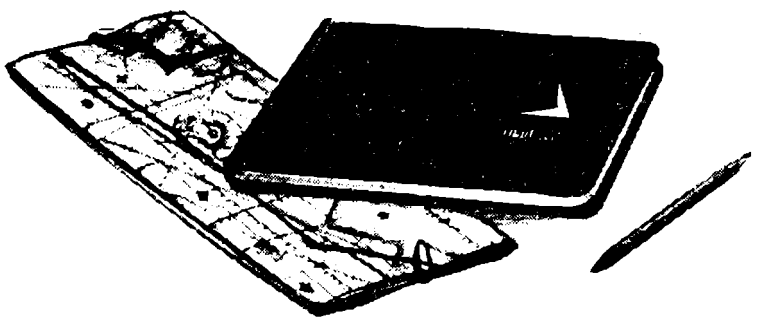
da, ister Havacı, ister Uçan Adam olsun, bu tehditle mücadele etmeye karar vermiş demektir. Uzaklara yolculuklar yapan Havacının, tüm ülkede kendisi gibi düşünen, aynı karara varan arkadaşları vardır. Onun arkadaş çemberinin yarıçapı kilometrelerce uzar gider. Uçan Adam ise kendi sıkı dostluklarını kendisi kurar, doğru olduğuna inandığı ilkeleri paylaşan, savunma durumundaki azınlığın üyesidir.

Neden uçar insan? Havacıya sorarsanız size uzak diyarların yakınlaştığını, onları görmenin, onlara dokunmanın, onları koklamanın ve tatmanın kolaylaştığını söyleyecektir. Nassau'da bekleyen kristal gibi mavi denizlerden, Reno'daki dümdüz ve sessiz nehirden, Los Angeles'de karanlık bastıktan sonra nasıl ufuk eninde bir katı ışık halısının yayıldığını anlatacak, Acapulco'da denizden marlin'lerin nasıl sıçradığını tarif edecek, New England'ın tarih dolu kasabalarından dem vuracak, Guadalupe Geçidinden El Paso'ya uçarken aşağıda gözüken o alev alev çölü yeniden yaşatacak, Grand Canyon'un, Meteor kraterinin, Niagara'nın, Grand Coulee'nin havadan bakınca nasıl farklı göründüğünü gözünüzde canlandırmaya çalışacaktır. Uçağına binmeniz için ısrar edecek, birkaç dakika içinde kendinizi saatte iki yüz mil hızla onun çok sevdiği, güzel manzaralı bir yere gidiyor bulacaksınız. Oradaki aşçıbaşı, bu havacının yakın bir dostu olmuştur. Bir gece uçuşundan sonra yeniden kalktığınız alana döndüğünüzde, uçağını kilitlerken size şöyle diyecektir: "Havacılık, harcadığın zamana değer. Değmekten de fazla ... onun kadar güzel bir şey daha yoktur."

"Neden uçar insan? Aynı soruyu Uçan Adam'a sorduğunuz zaman, ertesi sabah saat altıda kapınızı yumruklayacak, sizi kaptığı gibi bir havaalanına götürecek, uçağına bindirip kayışınızı bağlayacaktır. Sonra sizi yoğun mavi motor dumanlarına boğacak, ya da yumuşak ve canlı bir sessizlik içinde planör uçuşuna çıkaracaktır. Dünyayı avuçlarının içine alıp yoğuracak, gözünüzün önünde ona istediğiniz biçimi verecektir. Ahşap ve bezden yapılmış makinesine dokunacak, onu sizin için canlandıra-

caktır. Bir pencereden hızı seyretmek yerine, onu ağzınızla tadacak, gözlüklerinizde hissedecek, uçan fularınızda yaşayacaksınız. Yüksekliği bir altimetrenin ibresinde görmek yerine, uçaktan başlayıp yerdeki otlarda son bulan kocaman bir boşluk olarak göreceksiniz. Hiçbir insanın ya da makinenin ayak basmadığı gizli çayırlara inecek, karların rüzgârla uçup durduğu dağ doruklarına yükseleceksiniz.

Akşam yemeğinden sonra yumuşacık koltuklarda gevşerken, odanın duvarlarının uçak resimleriyle dolu olduğunu göreceksiniz, şok fikirlerin ve kusursuzluk tutkularının çevredeki yüzlerde kabarıp bir kasırga gibi dolaştığını farkedeceksiniz. Gündoğumuna yakın, denizler yine sakinleşecek, Uçan Adam sizi evinize bırakacaktır. Yatağınıza yattığınızda rüyanız hava numaralarıyla, presizyon uçuşlarıyla dolu olacaktır. Termal yükselişler ve yarışlar da fon oluşturacaktır onlara. Uykunuzda karşınızdan kocaman güneşler doğacak, altınızdan renk dolu, damalı bir dünya akıp geçecektir.



Uyandığınız zaman belki de şu veya bu şekilde bir karar verebileek durumda olursunuz ... ya Havacılık ya da Uçmak.

Bir pilotun o yoğun hevesiyle karşılaşıp da etkilenmeyen insan sayısı azdır. Bunun da nedeni oldukça mantıksızdır. İnsanları gökyüzünde taşıyan mistik makinelerin esrarı gibi.

Havacılık ya da Uçmak ... seçin. Dünyada her ikisine de taş çıkaracak bir üçüncü şey yoktur.

Karanlıktaki Ses

Elimi ilk defa bir starter düğmesine dokundurduğum andan başlayarak uzun süre uçak denilen şeyin aslında ne olduğunu merak edip durdum. Uçaklarla gerek iyi havada, gerekse o kadar iyi olmayan havada bin saat uçmak bana uçakları biraz öğretti, onların neler yapabileceğini, bazılarının neler yapamayacağını, anladım. Bana nelerin birleşip bir uçağı oluşturduğunu öğrettiği gibi, bunların ***nasıl*** birleşip bu işi başardığı konusunda da biraz fikir sahibi oldum. Bezin yapışkana, onun da kaburgalara tutturulduğunu öğrendim. Teknisyenler bana pervanelerin motorlara uydurulduğunu, türbin bıçaklarının da balanslı iıftler halinde yerleştirildiğini anlattı. Bazı uçakların tellerle birleştirildiğini, diğer bazılarının tam gerekli inç-pound'a torklanmış civatalara ihtiyaç gösterdiğini söylediler.

Ama bütün bunların arasında, uçağın aslında ne olduğunu yine de hiçbir zaman anlayamadığım gibi, başka bir makineden niçin farklı olduğunu da kavrayamadım.

Birkaç gece önce, uçaklarla uçmaya başladığımın altıncı yıldönümünde, aradığım cevabı buldum. Jet savaş uçakları üssünde, dizili uçaklara doğru yürüdüm, eski bir dostun kanadına

dayanıp durdum. Gece çok sessizdi. Ay da yoktu. Belli belirsiz yıldız ışıklarıyla bir çift yanıp sönen kırmızı engel ışığı, pistin yan tarafındaki kara bir tepenin siluetini gösteriyordu. Burnumda JP-4'ün, yıldız ışığının, alüminyumun ve sakin gecenin soluğu vardı. O sessizlik içinde, dostumla konuştum. Dostum bir T-33'dü. Ona asla cevabını bulamadığım soruyu pat diye sordum.

"Nesin sen, uçak? Sende ve o kalabalık ailende ne var ki bunca insan bildiği her şeyi bırakıp size koşuyor? Birkaç libre çelikle alüminyum, benzinle hidrolik yağından başka bir şey olmadığınız halde insanlar neden tertemiz insanî sevgilerini size yöneltiyor?

Yanıbaşımdan hafif bir rüzgâr geçti, iniş takımlarında ıslık çaldı, T-bird'ün cevabı karanlıkta bir ses olarak bana çok net bir biçimde ulaştı ... sanki bana ilk tanıştığımızdan beri söyleyip durduğu bir şeyi bir kere daha, sabırla tekrarlıyordu. "Sen nesin ki?" diye sordu. "Sen de birkaç libre etle kan, havayla su değil misin? Ama aslında daha fazlası yok mu sende de?"

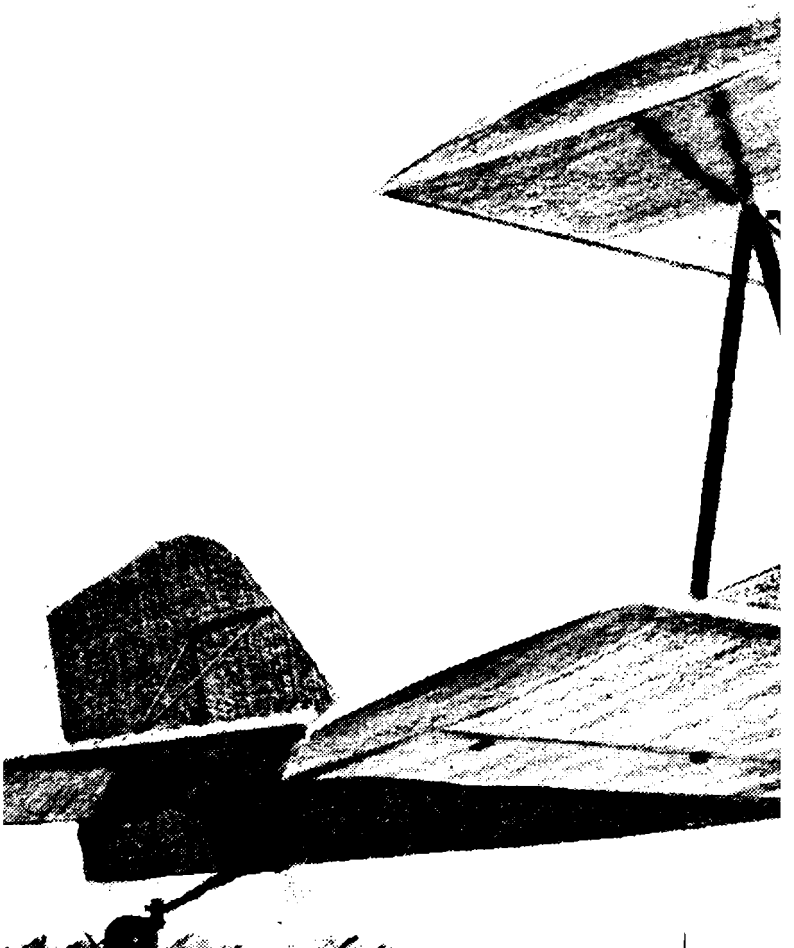
"Tabii," diye başımı salladım karanlıkta ... sonra onun kardeşlerinden birinin yukarlarda bir yerde mırıldanışını dinledim. O minik kükremesiyle kendine yukarda yavaşça yol açıyordu.

"Nasıl sende vücudundan daha fazlası varsa, bende de vücudumdan daha fazlası var," dedi, sonra sesizleşti. Düşey stabilizatörünün formu, dönüp duran kule ışığının önünde siluetti.

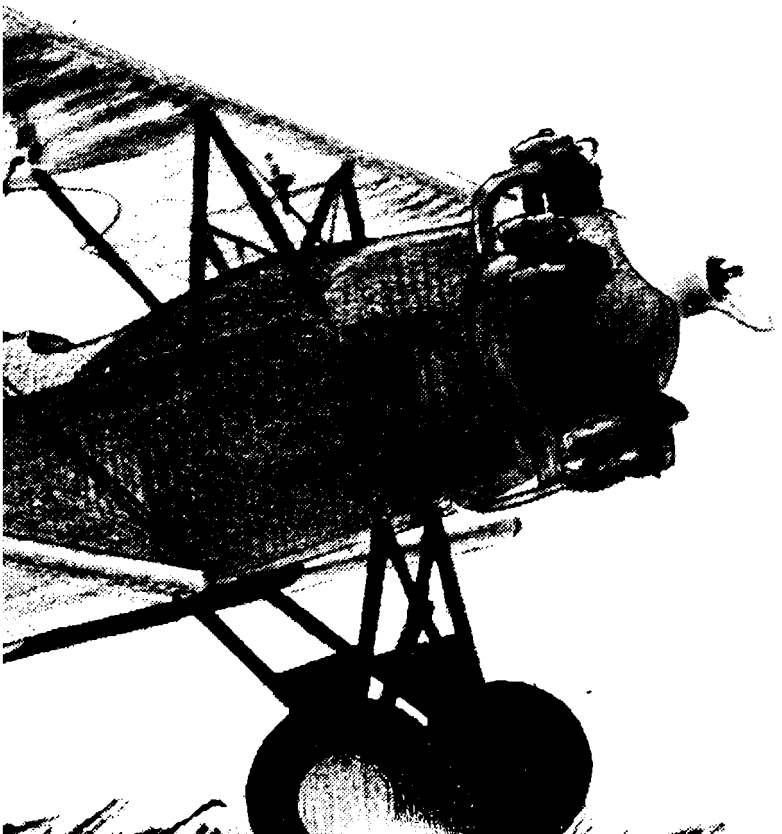
Hakkı vardı. Bir insanın karakteri ve hayatı nasıl bir anatomi kitabının iki kapağı arasına sığmazsa, bir uçağın karakteri ve hayatı da, aeronotik mühendisliği kitaplarına sığmaz. Bir uçağın ruhu, kendisinin de göremediği ve dokunamadığı ruhu, ancak pilotunun sezebildiği bir şeydir : uçmaya karşı bir heves; çizimlere göre hiç de sahip olmaması gereken ama aslında var olan bir nebze performans; üç pervanesi durmuş durumda, mermi delikleri koleksiyonu halinde bir İngiliz çayırına iniş yapan bir ruh. Pilotun uçurmak istediği şey uçağın madeni değil, ruhudur. Bu nedenle gövdeye adını yazar zaten. O ruhla uçaklar bir ölümsüzlük kazanır. Havaalanına adımınızı attığınız zaman

sezdiğiniz bir ölümsüzlük.

Pistlerin üzerindeki o pervane bıçaklarının kesip doğradığı, kuyruk borusunun Niagara kükremeleriyle alevlendirdiği hava, uçağın ölümsüzlüğünün bir parçasıdır. Kulenin tepesindeki anemometre de öyle, beton üzerinde pist numaralarını gösteren beyaz boya da öyle. Hattâ ileriki ovalarda sakin sakin o motor uğultularını bekleyen, kara tekerlerin çimenlere değeceğiini umarak yaşayan topraklar bile öyle.



İstersek gökyüzüne bir Nieuport Veestrutter yerine bir DC-8 fırlatabiliriz, onu çamurlu bir çayırdan atacağımız yerde, iki millik bir beton şeritten atabiliriz, ama o DC-8'in fısıldayarak içinden geçtiği gökyüzü yine de Glenn Curtiss'i, Mick Mannock'u, Wiley Post'u kucaklamış olan gökyüzüdür. İstersek denizdeki adaları alevli soluklarımızla yok edebilir, ilk göçmenlerin arabalarının izlerini altı şeritli otoyollar haline getirebiliriz, ama gökyüzü yine her zamanki gökyüzüdür, içinde yolculuk yapanlar için yine aynı tehlikeleri, aynı ödülleri barındırmaktadır.



Dostumun bana öğrettiğine göre, gerçek uçuş, uçağın ruhunun, pilotun ruhunu yerden kaldırması, onu tertemiz mavi göklere götürmesidir. Orada ikisi harikulâde bir sevinç ve özgürlük duygusunu paylaşabilirler. Tıpkı kamyonlarla trenlere olduğu gibi, uçaklara da artık alışılmış, onlar da emekçi kabul edilmeye başlamışlardır. Ruhları ve karakterleri artık eskiden olduğu kadar kolay farkedilememektedir. Ama yine de vardır onlar.

Uçuşlardan yararlanmayan bir sanayi bulmanız zordur, uçaklarla uçmak için binlerce mantıksal neden vardır, ama yine de insanoğlu başlangıçta yalnızca uçma uğruna uçmuştur. Wilbur ve Orville Wright, motorlu uçağı dünyaya kargo taşısın ya da göklerde savaşlar yapsın diye getirmemişlerdir. Lilienthal hangi bencil neden uğruna o bambu ve kumaş kanatları bedenine takıp piramidinden aşağıya atladıysa, onlar da bunu aynı bencil nedenlerle yapmışlardır ... Yeryüzünden kurtulmak, özgürlüklerini kazanmak istemişlerdir. İşte katıksız ve saf anlamda uçmak odur. Havanın içinden geçerek yol almayı sırf verdiği zevk için istemektir. Ve biz de arada sırada, "Sen nesin, uçak?" diye sorarız işte.

Bugünün Gezinti Uçuşları

Öndeki iki yolcunun güvenlik kemerlerini bağlayıp deri kaplı kabinlerini ayıran yarım kapıyı kapattığımızda, Stu McPherson bir an ön camımın yanındaki pervane rüzgârının ortasında durdu.

"İkisi de ilk defa uçacak, biri biraz korkuyor," dedi.

Başımı evet anlamında salladım, gözlüklerimi gözüme indirdim, levyeyi öne itip kükreyen bir ses ve rüzgâr patlamasının içine doğru yükseldim.

Ne cesur insanlar! Okudukları onda uçak düşmesi manşetinin yarattığı korkulara karşı mücadele veriyorlar. Kırk yıllık bir uçağa ve ömürlerinde görmedikleri bir pilota güveniyor, bunu da hep hayalini kurdukları bir şeyi ... uçmayı ... on dakikalığına tadabilmek için yapıyorlar.

Hızla ilerlemeye başladığımızda tekerlerimiz yerde sıçramalar yaparak bizi sarsıyor ... biraz dümen pedalı ... işte, yer altımızda yeşil fötr gibi dümdüz görünmeye başladı ... Kontrol çubuğuna dön ... geriye it onu ... biplan'ın yerde koşarken çıkardığı kükreme sustu ... Parlak güneş ışığı gibi biplan çimenlerin tepesini yalayarak gidiyor, dönen pervanesi ve kedi beşiği uçuş

telleriyle sıcak yaz havasını yırtıyor, dilimliyor, yavaş yavaş göklere doğru yükseliyor. Cesur yolcularım rüzgârın uğultusu içinde birbirlerine bakıp gülüyorlar.

Çimenlerden ayrıldık, mısır tarlasının üzerinde uçuyoruz. İlerde yamaçları ormanlık bir nehir gözlerden saklanıyor gibi. Bu küçük kasaba nehrin kenarına kurulmuş. Onu yüzlerce bol yapraklı, bol gölgeli ağaç serinletiyor, sudan doğru gelen bir rüzgâr da buna katkıda bulunuyor. Kasaba, kendi insanlarının yuvası tam anlamıyla. Pek çoğu burada doğmuş, burada çalışmış, burada ölmüş. Tâ on dokuzuncu yüzyıldan beri. İşte dokuz yüz fit yüksekte, rüzgârın içinde bir tur atarken kasaba altımızda ... oteliyle, kafe'siyle, benzincisiyle, beyzboluyla, gölgeli bahçelerin ucunda üç sente limonata satan çocuklarıyla.

Uğrunda cesur davranmaya değer mi bu görüntü? Bu soruya ancak yolcular cevap verebilir. Ben yalnızca uçağı uçuruyorum. İnsanları gezdirerek para kazanan bir çingene pilotun bugün bile var olabileceğini kanıtlamaya çalışıyorum.

Yüzlerce kasabaya söylediğimiz ilk cümle : "KASABANIZI HAVADAN GÖRÜN!" Sonra da devam ediyoruz. 'YALNIZCA KUŞLARIN VE MELEKLERİN UÇABİLDİĞİ YERLERE YÜKSELİN BİZİMLE! DENENMİŞ, AÇIK KABİNLİ, GERÇEK BİR BİPLAN'LA UÇUN, ÇOK YUKARLARDA ESEN O SERİN RÜZGARI HİSSEDİN! BİR UÇUŞU ÜÇ DOLAR! DAHA ÖNCE GÖRDÜĞÜNÜZ ŞEYLERİN HİÇBİRİNE BENZEMEYECEĞİNİ GARANTİ EDERİZ!"

Kasabadan kasabaya uçuyorduk. Bazen yanımızda bir uçak daha oluyor, bazen yalnızca paraşütçümle ben, biplan'la geziyorduk. Wisconsin, Illinois, Iowa, Missouri ve sonra yine Illinois. Kasaba panayırları, yuvaya dönüş kutlamaları, yaz Amerika'sının sessiz haftalarının sessiz günleri. Kuzeyin serin göl kasabaları, güneyin güneşte pişen çiftlik kasabaları arasından sürdürüyorduk yolculuğumuzu. Parlak, canavar sineği makinemiz, insanlara yeni manzaraların, ufukların ötelerini görebilmenin vaatlerini getiriyordu.

Ama yolcularımızdan çok biz bakıyorduk ufukların ötesine. Ve baktığımız yerde zamanın ölmüş olduğunu görüyorduk.

Ortabatının küçük kasabalarında zamanın ne zaman durduğunu bilmek kolay değildi. Ama belli ki güzel bir noktada, mutlu bir anda durmuştu. Dakikalar birdenbire ilerlemeyi kesmiş, gerçek değişiklikler olmaz olmuştu. Durmuştu zaman. Sanırım 1929'un bir gününde durmuş olmalıydı.

Parkın şu ulu ağaçları hep vardı burada. Şu ana cadde, şu ahşap freskli, cam cepheli Emporyum ... üzerinde altın yaprağı amblemi ve havayı kıpırdatan dört bıçaklı vantilatörü. Beyaz kuleli kiliseler, evlerin akşam ışığında kapısı açık terasları, çalı budama makasları evler arasındaki sınırları biçip duruyor. Aynı griye boyalı kapıların önünde aynı bisikletler, hâlâ sağa devrik, yatıyor. Ve uçarken biz, kendimizin de bu "aynı"lığın bir parçası olduğumuzu hissediyoruz ... o iplik de olmasa, kasabanın dokusu asla tam olmazdı. 1929 yılında gezinti yaptıran pilotlar, bu Ortabatı bölgesini pul boyalı, yağ püskürten biplan'larıyla doldururlardı. Saman tarlalarına, küçük çimenlik düzlüklere iner, oyalanmaya istekli insanları oyalar, etkilenmeye hazır kimseleri etkilerdi.

1929 modeli Wright yapımı uçak motorumuzun sesi, zamanın dışına düşmüş bu kasabaların müziğine son derece uygun. Bizi karşılamaya yine aynı çocuklar geliyor, arkalarından da yine aynı siyah benekli köpekler kovalıyor onları.

"Vay canına! Gerçek bir uçak! Tommy, bak! Gerçek bir uçak!"

"Neden yapılmış bu uçak, bayım?"

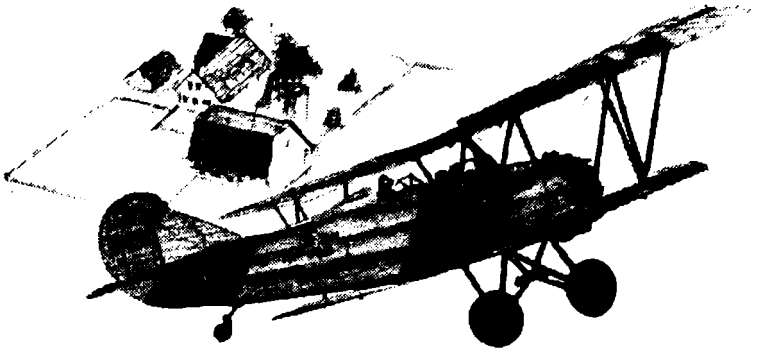
"Pilot yerine oturabilir miyiz?"

"Dikkat et, Billy! Bezi yırtacaksın!"

Dehşet dolu bakışlar ... sessizlik.

"Nereden geliyorsunuz?"

İşte soruların en zoru. Nereden geliyoruz biz? Gezinti pilotlarının hepsi nereden geliyorsa oradan ... ufkun ötelerinde, otlak-



ların ilerisinde bir yerden. Gittiğimiz zaman da yine her zamanki ufku aşıp görünmez olacağız.

Ama şimdi buradayız ve burada uçuyoruz ... iki cesur yolcum da o manşetleri unutmuş durumdalar.

Levye geri. Motorun sesi, biplan'ın burnunda dönen cilalı gümüş pervanenin sesine eklenmiş, kanatlar üzerinde hışırdayan rüzgâr da o sese katılmış. Şimdi de iniş yapacağımız alanın üzerinde dönüyoruz, orada bekleşen çocukları, bir tane köpeği, zeytin rengi uyku tulumlarımızı, çingene pilotların evi sayılan, kabin brandalarından kurduğumuz o çadırları görüyoruz. Islık çalarak, hışırdayarak dönüş yapıyoruz mısır tarlasının üzerinden ... sessizce kayarak alçalıp ... bam ... iniyoruz, hızla ilerliyoruz. Pütürlü toprağın üzerinde, saatte elli mil hızla ... sonra kırk, yirmi, on ... derken koca motor tekrar hayata dönüyor, bizi iri tekerleklerin üzerinde garip bir biçimde sallıyor. Kendimizi başladığımız noktada buluyoruz. Gözlüklerimi yukarıya, deri miğferimin üzerine itiyorum.

Stu daha biz durmadan kanadın üzerine sıçramış, kapıyı açıyor, yolcuların sağlam toprağa inmesine yardım ediyor. "Nasıl buldunuz gezintiyi?"

Dopdolu bir soru. Nasıl bulduklarını biliyoruz. İlk defa uçanla-

rın böyle gezintileri, daha zaman durmadan öncel.` günlerden beri ne kadar sevdiklerini biliyoruz.

"Harika! Güzel gezintiydi, bayım, teşekkür ederiz." Sonra bekleşenlere dönüyorlar. "Lester, senin ev mısır koçanı kadar ufacıktı! Öff, harikaydı, çocuklar. Kasaba sandığınızdan çok daha büyük aslında. Tâ şu ilerdeki yola kadar görebiliyorsunuz. Gerçekten nefisti. Dan, sen de dene bir."

Motor hafif hafif çalışır, pervane bıçakları yavaşça dönerken Stu bir sonraki yolcuları ön kabine bindiriyor, güvenlik kemerlerini tokalıyor, kapıyı kapıyor. Ben gözlüklerimi indiriyorum, levyeyi öne itiyorum, iki değişik kişi için yeni bir tecrübe başlıyor.

Gündüzler çok sessiz. Öğle saatinde Stu ile ikimiz kasabanın içinden yürüyerek geçiyoruz. Burası özenle yapılmış bir elektrik müzesi. Şurası da Franklin'in ucuz mallar satan dükkânı. Kapısının üzerinde yayla asılmış bir pirinç çan. Üstü camlı ön tezgâhının üzerinde gökkuşağı renklerinde şekerler, kapılmayı, çıtırdayan naylon torbalara doldurulmayı bekliyor. Bu yanda da eskimiş tahtadan iki dar tezgâh daha var. Ortalık tarçın kokuyor. Cam, toz ve defter sayfalarının kokusu da buna karışıyor.

"Size yardımcı olabilir miyim, çocuklar?" diyor dükkânın sahibi. Martin Franklin aslında bu kasabanın yedi yüz otuz üç kişisinin herbirini adıyla tanıyan biri. Ama kullandığı selam kelimelerini bizim öğrenmemiz ve anlamını çözmemiz yirmi yıl alır. Geçmiş zamandan gelme uçağımız gerçi yarım mil uzakta bizi bekliyor ama o uçak bir pilotla bir paraşütçüyü bu Illinois kasabasının halkı arasına katamaz. Pilotlarla paraşütçüler hiçbir zaman bir kasabanın tam parçası olmamışlardır, olmayacaklardır ve olamazlar.

Herbirimiz bir kartpostal alıyoruz ... bir de pul. Karşı kaldırıma, Al ile Linda'nın Kafesine geçiyoruz.

Mutfaktan ince kâğıda sarılmış olarak getirilen hamburgerlerimizi yiyip milkshake'lerimizi içiyoruz, hesabı ödeyip çıkıyoruz. Gerçeğin ne olduğundan pek emin değiliz ama Al ile Linda'yı

daha önce de görmüş olduğumuzdan kesinlikle eminiz. Belki bir rüyada.

Öğleden sonra sona ererken dünyalar değişmeye başlıyor. Maple Sokağının sessizliği içinde gerisingeri yürüyoruz, kendi gerçeğimize dönüyoruz. Bu değişmez insanlar burada bizim biplan'ımızla zamana bir girip bir çıkıyorlar, geçmişten geliyorlar, kendi evlerinin damına tepeden bakıyorlar.

Değişmeyen bir yaz. Sabahları duru bir gök, akşamları puf puf bulutlar ve uzaklarda fırtınalar. Güneş batarken ortalık sisli bir altın rengine bürünüyor, sonra da kömür siyahına dönüşüp pırıltılı yıldızların altına seriliyor.

Günün birinde biz değiştik. Hiç değişmeyen kasabalardan çıkıp, gezintilerimizi on bin nüfuslu bir kentin halkına satmaya çalıştık. Bu sefer çimenlik şerit, bir havaalanıydı, ofisinin duvarlarında haritalar, şemalar, uçuş kuralları asılıydı. Aynı şey değildi.

Olmuyor. Biplan bir kentin üzerinden uçarken ... herhangi bir uçak oluyor. On bin kişilik bir kentte zaman hiç durmaksızın ilerliyor, biz de kimsenin dikkat bile etmediği bir anakronizm oluyoruz. Havaalanındaki insanlar bize garip garip bakıp, bu kadar eski bir uçakla para karşılığı yolcu gezdirmenin mutlaka yasaya aykırı bir yanı olması gerektiğini düşünüyorlar.

Stu gözünde gözlükler ve başında işçi miğferiyle paraşütünü kuşanıyor, ön kabine biniyor. Sanki Missouri'nin küçük bir kentine inmeye değil de, Everest'e saldırmaya karar vermiş gibi bir hali var. Bu atlamayı yapmak, insanları evlerinden çıkarabilmek için son umudumuz. Kentlerle ilerdeki ilişkilerimiz de bunun sonucuna bağlı olacak. Dört bin fite tırmanıyoruz, dört bin beş yüzde uçağı düzlüyoruz, o sırada kentin her yanında paydos zilleri çalmaya başlıyor, Saat beş. İş günü sona ermiş durumda. Bizim için tabii zil yok. Yalnız motorun sürekli kükremesi ve bir de rüzgâr. Atlamayı gerçekleştirmek üzere dönüyoruz. Stu aşağıya dalgın bakışlarla bakıyor, ben de içimden, acaba ne düşünüyor diye merak ediyorum.

O kıpırdadığı anda rahatsız bir dönem başlamış oluyor. Ge-

nellikle atlamalar arasında yetmişle yüz arasında yolcu gezdiririz. Bu yüzden, ön kabindeki yolcumun kalkıp güvenlik kemerini açmasına, kapıyı çekip kanadın üzerine çıkmasına, yerden bir mil yüksekte kendini rüzgâra koyvermesine hâlâ alışabilmiş değilim. Böyle şeyler yapılmaz aslında. Oysa şu anda, kanatla yer arasında korkunç bir boşluk bulunmasına rağmen, arkadaşım arkasındaki kapıyı dikkatle kapatıyor, dönüp kanadın çubuklarından birine tutunuyor, öbür eliyle pilot kabininin kenarını yakalayıp destek alıyor ... ve hedefin yaklaşmasını seyrediyor.

Biplan böyle anlardan hoşlanmaz. Sarsılmaya, fena halde titremeye başlar. Güzel aerodinamik kavisleri, kanadın üzerinde ayakta duran bir adam tarafından bozulmuş durumdadır. Rotamızı kaydırmamak için sağ dümen pedalına yüklenirim, sol omzumun üzerinden stabilizatörün titreyişine bakarım. Karmaşık duygular. Amma da uzun bir düşüş! Keşke çabuk olsa da atlasa artık ... uçağı bu durumdan kurtarsa. Havaalanıyla kent tam altımızda. Bu kentteki insanların yalnızca yüzde onunu uçursak, herbirinden üç dolar alacağımıza göre ...

Stu atlıyor. Uçağın titremeleri diniyor. Bir anda gözden kayboluyor Stu. Kollarını iki yana açmış, "haç" diye isim taktığı pozda. Kanadın üzerinden o büyük adımı atıp inivermiş. Düşerken dönüyor, ama paraşüt açılmıyor.

Biplan'ı hemen eğip burunu aşağıya alıyorum, onu izlemeye başlıyorum. Stu bana saatte yüz yirmi mil hızla düştüğünü söylemişti ... tabii bu durumda ona yetişme şansım hiç yok. Uzun bir süre geçiyor, Stu hâlâ hızla iniyor. Dosdoğru aşağıya inen ufacık, kara bir haç ... fonda da kaskatı, yeşil bir yeryüzü.

Bu konuda aramızda epey şakalaşmışlığımız vardı. "Stu kardeş, eğer paraşütün açılmazsa ben uçmaya devam edip öbür kasabaya gidiyorum, haberin olsun."

Gerçekten mermi gibi gidiyor aşağıya. Tam tepesinden baktığım halde, düşüş hızının korkunç olduğunu farkedebiliyorum. Paraşütten hâlâ haber yok. Bir terslik var.

"Çek, Stu!" Kelimelerim de arkadaşım kadar hızla uzaklaşı-

yor uçaktan. Kelimelerin bir yararı olmaz, asla ona ulaşamaz, ama ben yine de söylemeden edemiyorum. "Haydi evlât, çek!"

Kurtaramayacak. Ana paraşüt de açılmıyor, yedeği de. Vücudu hâlâ aynı pozda. Minik, kara haç biraz sağa dönüyor, ama kurşun gibi inmeyi sürdürüyor. Çok geç artık. Sıcak yaz havası içinde buz gibi kesilip ürperiyorum.

En son dakikada o çok iyi tanıdığım maviyle beyazın ana paraşüt paketinden fışkırdığını görüyorum. Ama fazla yavaş ... acı verecek kadar yavaş. Bez kabarıyor, parlak turuncu kısmı havanın içinde çaresizmiş gibi dalgalanıyor ... ama sonra ... açılıyor paraşüt ... gepgergin ... yumuşak ve dingin durumda, bir çiçeğin çimenler üzerinde uçan taç yaprağı gibi, inmeye koyuluyor.

Biplan'ın hâlâ dalış pozunda olduğunu birdenbire farkediyorum. Motoru kükreyerek, telleri haykırarak, kontrolları kazık kesilmiş durumda. Çubuğu oynatıp onu tornavida dönüşlere sokuyorum. Paraşütün tam üzerinde. Yarım dakika sonra düzlüyorum uçağı. Stu'nun vakti varmış daha ... şu anda bile yerden bin fit yüksekte!

Koca paraşütün ve altından sarkan gözlüklü paraşütçünün çevresinde bir tur atıyorum. Bana el sallıyor, ben de ona kanatlarımı sallayarak cevap veriyorum. Başardığına sevindim, evlât, ama yine de ... çekmekte biraz geç kalmadın mı o ipi? Bu konuda onunla bir konuşmam gerekecek.

O inişini sürdürürken ben de turlarımı sürdürüyorum.Dizlerini çekiyor. Son elli fitte hep yapar bunu. Çarpmadan önce son bir kalistenik. Son yirmi fiti fazla çabuk iniyor gibi geldi bana. Sanki birisi paraşütün altındaki havayı çekip boşaltmış gibi. Derken yere yığılıyor, yuvarlanıyor. Paraşüt uzun süre yukarda açık bekliyor, neden sonra kocaman parlak bir çarşaf gibi örtülüyor üstüne.

Stu hemen doğrulup oturuyor, örtüyü atıp eliyle "Tamam," işareti veriyor.Atlayış sona ermiş durumda.

Üzerinden son bir kere kanat sallayarak uçuyorum, sonra

dönüp inişimi yapıyorum, her atlayıştan sonra bize doğru koşan müşterileri beklemeye hazırlanıyorum.

Bugün aşağıda bizi bekleyen müşteriler yok. Havaalanının kenarında bir düzine kadar otomobil duruyor ama içinden bir tek kişi bile inip öne yürümüyor.

Stu paraşütünü acele sarıp paketliyor, dönüp oradaki otomobillere yaklaşıyor. "Saat hâlâ uçmaya müsait. Hava güzel ve sakin. Kenti havadan görmeye hazır mısınız?"

Hayır.

Ben asla uçmam.

Şaka mı ediyorsun?

Belki yarın.

O biplan'ın yanına döndüğünde, ben kanadın altındaki gölgeye uzanmışım bile.

"Burası pek havacı bir kent olmalı," diyor.

Düşünmesi komik doğrusu. Kent farklı bir yer ama garip yanı bu değil. Bütün kentler farklıdır zaten.

Başka bir zamanda bu kent. 1967'de. Bu yılın keskin kenarları, açıları var. Canımızı yakan keskinlikte. Bize kendimizi yabancı ve rahatsız hissettiriyor. Havaalanının dışındaki otoyolda trafik uğuldayarak akıyor. Modern uçaklar inip kalkıyor. Hepsi metalden yapılmış, telsizli, bol âletli ön panelleri var, motorları yeni ve düzgün çalışan motorlar.

Çingene bir gezinti pilotu 1967'de var olamaz ... ama aynı zamanda ... olabilir de. Bazı yerler çok farklı gerçekten.

"Gidelim buradan."

"Nereye?

"Güneye. Nereye olursa. Tek ki giderlim buradan."

Yarım saat sonra yine yukarda, rüzgârların arasındayız. Motor kükremelerinin, pervane fırtınasının içinde. Stu malzemeyle, üç dolara uçuş ilanımızla, paraşütünün mavili beyazlı beziyle boğuşuyor. Alanda sardığı durumda paraşütü. Güneş sağ tara-

mızda pırıl pırıl. Güneydoğu taraflarında bir yere gidiyoruz. Nereye gittiğimizin önemi yok, önemli olan şu anda ne yapıyor olduğumuz.

Birdenbire gördük. Bir kasaba daha. Ağaçları ve kilise kulesiyle. Batısında genişçe bir alan. Her ayrıntısını tanıdığımız alanlardan. Üç tur atıyoruz. Maple Caddesiyle ana caddenin kesiştiği yerin üzerindeyiz. İnsanların yukarıya baktığını, birkaç çocuğun bisikletlerine koştuğunu görmeye çalışıyoruz. Batıya doğru bir dönüş ... ve bir an sonra, pervane sessizce dönmeyi sürdürürken levyeyi geri çekiyorum, eski tekerlerimiz eski yeşil otların üzerinde, eski sarsıntılarla dönmeye başlıyor.





Stu hemen elinde ilanla iniyor, yola, meraklı kasabalıların durduğu yere doğru ilerliyor. 'KASABANIZI YUKARDAN GÖRÜN!"

Uyku tulumlarımızla motor örtüsünü kabinden çıkarırken onun sesini duyuyorum. Berrak yaz havası içinde çok net duyuluyor.

'YALNIZ KUŞLARIN VE MELEKLERIN UÇTUĞU YERLERE GELİN BİZİMLE! DAHA ÖNCE YAŞADIĞINIZ ŞEYLERİN HİÇBİRİNE BENZEMEYECEĞİNİ GARANTİ EDERİZ!"

Yine ait olduğumuz yere döndük işte. Hiç uğramadığımız bu çağda, kendimizi yuvamızdaymış gibi rahat hissediyoruz.



Bir avuç yeryüzü

Havaalanlarında, başka hiçbir yerde olmayan bir duygu vardır. Havaalanı hangi ülkede olursa olsun, yalnızca düşünebileceğinlz ve hissedebileceğiniz bir gerçeğin, gözle görülebilen ve elle tutulabilen ucudur.

Uçağınızı uçurmadan bir saat önce gelin havaalanına. Bir bakın. Yani kendi yağ düzeyinizle, yükseltici menteşelerinizle, üstünde ON yazan master düğmenizle ilgilenmeye başlamadan önce. Bir dizi hafif uçak göreceksiniz orada. Siz kalkış için piste doğru giderken onlar da tâlî yollarda hareket halinde olacaklardır. Bir kere daha bakın onlara. Şurada şiriin burunlu bir Cessna 140 duruyor, ön camına örtülmüş gümüş rengi jüt örtüsü dikkatle yerine bağlanmış. Rastgele bir uçak değil o, İki bin dolarlık bir civata somun karışımı da değil. Bir insanın gevşeme ve doyum anahtarı. Tüm hayatlarını yerde geçiren insanlardan uzaklaşıp yükselme anahtarı. Gelecek Cumartesi, hattâ belki her Salı öğleden sonra, o ön cam örtüsü kaldırılıyor, uçağı aprona bağlayan ipler çözülüyor. Adam, "Açık!" diye bağırıyor ve son nükleer savaş tehdidini bir anda unutuyor. Hem o tehditler, hem trafik cezalarına üzülmeler, hem W-2 formlarının sorunları, hem yetmeyen gelirler ... bir anda pervaneden gelen rüzgârla savrulup

dağılıyor, gidip kuyruk arkasındaki otları yassıltıyor. Ve gidiyor adam. Az önce uçağını yere bağlayan ipler de yerde serbest yatıyor.

Sıranın ilerisinde, hangarın yakınında, hafif, iki motorlu bir uçak var. Gövdesine bir şirketin amblemi işlenmiş. Şirketin kır saçlı pilotu, "İnsan ilk dört beş bin saatlik uçuştan sonra usanıyor," demekten hoşlanan biri. Ama yine de arasıra, parlak renkli pervaneleri hayata döndüğünde gülümsüyor, sanki bu duyguyu hiç inkâr etmemiş gibi davranıyor ... ona bakarken hiç de usanmamış gibi görüyorsunuz.

Bir sabah hiç kimse uçmazken piste bakın. Sessiz ve hareketsiz yatıyor orada. Öyle basit ki! Asfalt bir alan. O halde piste o esrarengiz, hemen hemen büyülü bilinmezlik niteliğini kazandıran şey nedir?

Uçuşa giden başarmak orası. Pist yalnızca uçuşların yerle temas ettiği yerde bulunan bir sabittir. Koskoca ülkede, onca otoyol ve tarla, onca dağ ve ova arasında, pist ancak uçuşun var olduğu yerde bulunur. En cıvıl cıvıl kent bile, pisti yoksa kendi başına kalmış, izole durumda demektir. Pist bazen haftalarca boş kalır, oraya kimse uğramaz. Ama bir yeryüzü parçasında sabır diye bir şey olabilirse, bu kısa toprak parçasında vardır mutlaka. Sonunda vakti gelir, bir adamla uçağı orayı arayıp bulur. Dünyanın başka hiçbir yerine değil de oraya gelirler ... inerler ... tekerlekleri tozları kaldırır ... dururlar.

Boş bir pistin orta yerinde durdunuz mu hiç? Eğer durdunuzsa, başta gelen niteliğinin sessizlik olduğunu bilirsiniz.Havaalanı kelimesi gürültü ve faaliyet kelimeleriyle eş anlama gelmeye başladı artık. Ama uluslararası havaalanlarının pistleri bile o sessizliğin içinde donakalmış yerlerdir. Yolu üstündeki binaların camlarını zangırdatan uçağın motor gürültüsü, pistten dinlediğinizde uzaktan geçen bir sineğin vızıltısı gibidir. İnsan sesleri ve telsiz parazitleri yalnızca kabinlerin içindedir. Pistin kendisi, VHF'ye gömülü kelimelere hiç aldırış etmez. Katedral kadar sessizdir pist. Oraya daha uzaktan gelen sesleri, ancak dikkat edip dinlerseniz duyabilirsiniz. Pistin kenarındaki çakıllarla taşlar

bile çok özeldir ve ... uçuş dünyasının bir parçası olarak ... dünyaya pistin kendisi kadar yabancıdırlar.

Geniş beton zeminin üzerinde durduğunuzda, ayağınızın altında yüzlerce inişin rekoru yatmaktadır. Bu inişleri türlü pilotlar, türlü uçaklarla yapmışlardır. Uzun, dümdüz siyah lastik izleri, o anda pistin ucuna bakmakta olan bir adamın altındaki tekerleklerden olmuştur. Ama adam uzaklara bakarken bile, altındaki betonda daha bir buçuk inçlik iniş mesafesi olduğunu bilmektedir. On bin iniş yapmıştır o adam çeşitli uçaklarla. Pistlerin bulunduğu nice yerler hakkında nice şeyler bilmektedir.

Şu kenardaki kısa, kesik kesik çizgiler de insanlara uçmasını öğreten bir okulun bıraktığı izler. Kafalarında iniş mekaniğiyle ilgili binbir bilgi bulunan, kanadı tam gerektiği kadar indirip çubuğu tam gerektiği kadar oynatmayı düşünmekle meşgul kimseler bırakmış o izleri. Çubuğu biraz daha kaldırmalı ki tekerler yerden ayrılmasın ... dümen pedallarına hazır ol ... dönerken karbüratör ısısını unutma.

Pistin ortalarında bir yerde sert siyah izler var. Onların oluşmasından bir saniye sonra, hemen üstlerindeki hava, fren balatalarının dumanıyla kızışmış. Yan taraftaki toprakta da tekerleklerin hendekler oymuş olduğu görülüyor. Toprağın birazı pistin betonuna da bulaşmış. Biraz ilerde, asfaltın bittiği yerde kesilen kavisli izler var. O noktanın dışında büyüyen otlar da komşu otlar kadar eski görünüyor ama tabii değiller. Belli bir savaş artığı uçağın tekerlek lastikleri ezip geçmiş burayı ... toprağı altüst etmiş, otları yolup çırılçıplak bırakmış.



Pist bütün bunları o sabırlı belleğinde tutar. Görkemli inişlerle, geceleri alçak bulutların altında ortalığı aydınlatan ışıklarla birarada. Bir keresinde takla atan Waco biplan'ın anısıyla birlikte. Seyreden sessiz kalabalığın bakışları altında, pervanesi hiç dönmeyen bir bıçaktı biplan'ın. Bu pistin belleğinde havaya uçuşan tahta yongaları da var. Antik uçak eğitmeni kırık iniş takımıyla iniş yaptığında ...

Buradan havalanıp da, bulutları yukardan görme hayalini gerçekleştiren çocuk sayısı bir hayli fazla. Pistteki o koyu renk asfalt battaniyenin altında, şimdi New York - Paris seferlerinde kaptan olarak uçan o sarı örgülü saçlı çocuğun ilk inişinden de izler var. Daha ötede de buralı bir delikanlının uzun zaman önce bıraktığı izler ... onu en son savaşta, altı düşman uçağına birden saldırıya geçerken görmüşler. O uçaklar ister Spitfire ya da Thunderbolt olsun, ister Focke-Wulfe 190 olsun, asfalta vız gelir. O yine belleğinde bir cesur adamın geçmişini yaşatmaktadır.

Pisttir o. O olmadan, ne alanın kenarında uçuş okulu olabilir, ne sıra sıra uçaklar, ne otlar üzerinde ileri geri savrulan VHF, ne karanlık gökyüzünün altında iniş ışığı, ne de 140'ın pleksiglas ön camı üzerine özenle örtülüp bağlanan örtü.

Öğrenci pilotlar ve profesyoneller, eğitim uçakları ve yolcu uçakları .. savaş uçakları! Havalarda iz bırakmış olan insanlar ... bazıları belki bir dağın tepesine de gizli izler bırakmış. Kulenin tepesinde görkemli biçimde dönüp duran ışıkta hepsinin ruhu yansıyor. O ışıkta da, pistin üzerindeki izlerde de, kalkarken kükreyen uçakların motor seslerinde de. Bu ruh tâ Adak'tan Buenos Aires'e, Abbeville'e kadar her havaalanının sınırları içinde. İşte havaalanının verip de başka hiçbir toprak parçasının veremediği duygu ... o ruh.

Pratik Yapmayalım

Ona göre pratik yapmak sıkıcı şeydi. Oysa sırf havada olmak bile ne kadar keyifli şey! Bu gün! Tüm arazi sıcak kadife gibi. Nasıl yapmayız ağır uçuş pratiğini! Şu okyanusa bak!

Böyle bir öğrenciye ne diyebilir insan? Kızın kendi uçağıydı. Yeni bir Aircoupe. Gökyüzü dupduruydu, sanki yağmur nesi varsa geceleyin yıkamış, arındırmıştı onu. Ne diyebilir insan? İçimden ona, "Bak, uçağını daha bir ustalıkla kontrol edebildiğin zaman, günlük gezilerini çok daha fazla seveceksin," demek geliyordu."Şimdi uçağını incele, iyi öğren onu. Sonradan düşünmek zorunda kalmayacak kadar iyi öğren. Kendini puf bir bulut gibi hissedeceksin, gökyüzünde kendi evindeymiş gibi rahat edeceksin!"

Ama onu motor sesi arasında nasıl ikna edecektim ... yerdeki sessizlikte bile, kaç kere denememe rağmen ikna edememiştim ki! İleriye fırlamaya, uçuşların dev görkemine dalmaya aşırı hevesliydi. Adım adım gidip yavaşlamaları, dik dönüşleri, zorunlu inişleri çalışmak, pratik yapmak, ona zincirlerle bağlıymış gibi bir duygu veriyordu. Bu yüzden bir süre gökte dolaştık, ben aşağıdaki tarlalara, sonra denize baktım, rüya kadar duru gökyüzünü seyrettim, bu güzel günde motor birden stop ederse kızın ba-

şına neler gelebileceğini merak edip durdum.

"Pekâlâ," dedim sonunda. "İnmeden önce bir tek şeye çalışalım. Kalkıştan sonra, tam yükselirken motor durmuş farzedelim. Hemen burada. Bakalım uçağı çevirip piste hizalamak, rüzgârla kayarak iniş yapacak duruma gelmek sana ne kadar yükselti kaybettiriyor. Tamam mı?"

"Tamam," dedi ama aslında ilgi duyduğu yoktu.

Ben motorsuz bir dönüşün nasıl yapılacağını gösterdim, bu işi yüz elli fitlik bir mesafe içinde bitirdim.

"Sıra sende," dedim.

İlkine başladı, dört yüz fit kaybetti. İkincisinde kaybı üç yüz fite indi. Üçüncüsü iyi gitti, benim yüz elli fitimi tutturdu. Ama hevesi motor arızalarnda ne yapılacağını çalışmakta değildi. Birkaç dakika sonra indiğimizde o hâlâ ne kadar güzel bir gün olduğundan, havanın ne kadar duru olduğundan konuşuyordu.

"Uçmaktan zevk almak istiyorsan, bu işte ustalaşman gerek," dedim.

"Ustalaşırım. Uçuş öncesi kontrollerinde ne kadar dikkatli olduğumu biliyorsunuz. Depolarda ne kadar su varsa boşaltıyorum. Motorum kalkış sırasında bana oyun oynamayacaktır."

"Ama olabilir! Olmuştur da! Bana oldu hem de!"

Siz eski uçaklarla uçuyorsunuz. Onların motorları habire durur zaten. Benim motorum yeni..." Susup yüzüme baktı. "Eh, pekâlâ. Gelecek sefere biraz daha çalışırız. Ama bugün gerçekten yılın en güzel günü değil miydi?"

Üç hafta sonra Aircope'da yalnız uçuyordu, ben de Swift'teydim. Kalkış için burnumuzu ilerdeki ağaçlara çevirip pistte yanyana geldiğimizde, kamera da koltukta, yanımda duruyordu. Yine nefis bir gündü. Çayırların, tarlaların üzerinde uçarken onun fotoğraflarını çekmeye söz vermiştim.

Önce o kalktı. Aircoupe yeni yükselirken Swift'le ben de izlemek üzere harekete geçmiş, pistte hızlanıyorduk. Tekerleklerim yerden kesildi, tam iniş takımlarımı toplarken, Aircoupe'un sola döneceği yerde sağa döndüğünü gördüm. Henüz iki yüz fit yükselmişti.

"Ne yapıyor bu?" diye düşündüm.

Aircoupe yükselmeyi kesmişti. Aşağıya kayıyordu. Ağaçların üzerine doğru. Pervanesi ağır dönen bir değirmen gibiydi. Motoru mükemmel bir koşudan sonra, tam yükselirken, hiç uyarısız ... duruvermişti.

Afallamış bakıyordum. Çaresizdim. Öğrenci pilottu o kız! Haksızlıktı bu! ***Bana*** olmalıydı!"

Ne ilerde, ne de sağda inebileceği bir yer vardı. Her taraf meşe ormanıydı. Daha alçakta olsa, ağaçların tepesi tek şansı olurdu. Ama dönüyordu havada. Havaalanını tutturmaya çalışıyordu.

Ana piste inme şansı hiç yoktu. Ama belki çapraz pist ona bir şans ...

Aircoupe kanatlarından birini dimdik aşağı, diğerini yukarı alıp geriye doğru uçarken ben yerden yüz fit yüksekteydim. Tekerlekleri dalların bir adam boyu yukarısından geçti. Kız dosdoğru karşıya bakıyor, tüm konsantrasyonunu yapacağı inişe yöneltiyordu.

Swift altımda kıpırdadı, çapraz piste inmek üzere hızla döndüm. Aircoupe'un zemin kenarındaki toprağa değdiğini, orada yüz fit kadar ilerledikten sonra öbür kenardaki toprağa doğru kaydığını gördüm. Zayıf burun tekerinin çökmesi üç saniye sürdü, uçağı sarı tozlara boğdu, kuyruğu dimdik havaya kalktı, titredi. Neden benim başıma gelmemişti ki bu?

Frenlerimden dumanlar çıkararak yaklaşırken Aircoupe'un üst kapağı arkaya doğru kaydı, kız kabinin içinde ayağa kalktı. Kaşları çatıktı.

Olayı önemsiz gösterecek uygun bir söz bulamıyordum. "İyi misin?"

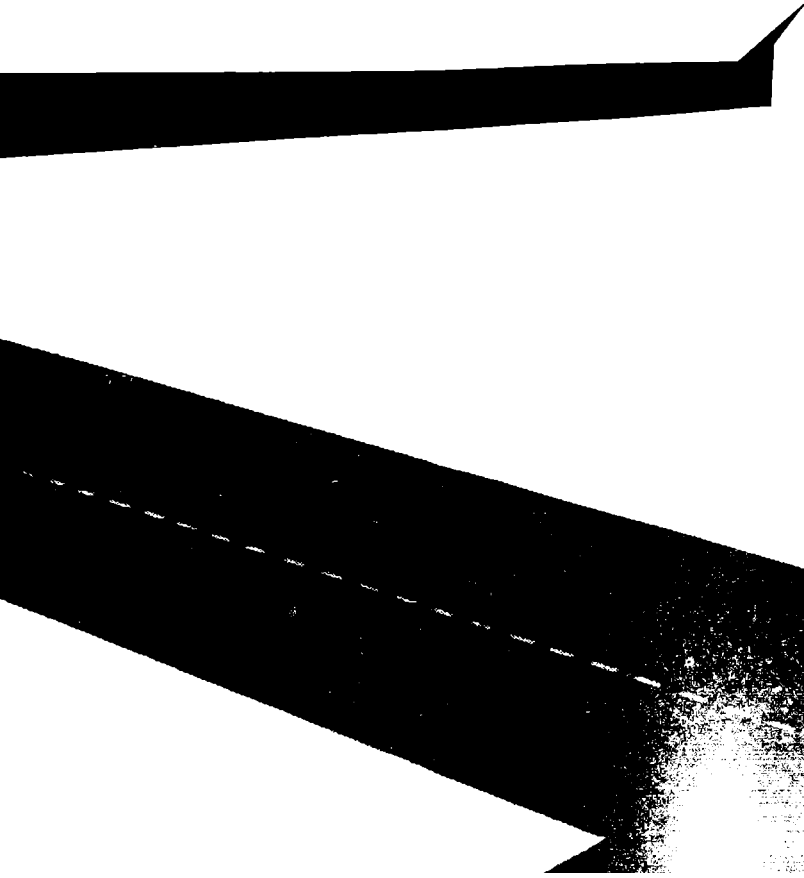
"İyiyim." Sesi sakindi. "Ama şu zavallı uçağıma bakın. Rpm'ler birdenbire düşmeye başladı, sonra da sustu. Hasarı fazla mıdır dersiniz?"

Pervane, burun ve alev duvarı eğrilmişti. "Onarırız." Eğri duran kanadın üzerinden inmesine yardım ettim. "Bu arada söyleyeyim, fena bir uçuş değildi. Son ağaçların üzerinden aşarken

iyi ve yavaş geliyordun. Elindeki her santimi güzel kullandım. Şu kürdan iniş tekeri böyle zayıf olmasaydı ..."

"Gerçekten iyi miydim?" Kazanın onun üzerindeki tek etkisi, açıklama yapma isteği vermesiydi. Oysa genellikle benim ne bildiğime, ne düşündüğüme pek aldırmazdı. "Dönüp ana piste inmek istedim, ama yüksekliğim yetmiyordu. Alçalınca da ... bari kanatları düzleyip şuraya ineyim dedim."

Orada durup kızın iniş için kullandığı mesafeye bakarken tedirginliğim artmaya başlamıştı. Bir iki dakika daha baktıktan sonra, acaba ben kendim bu kadar kısa iniş yapabilir miydim, diye merak etmeye başladım. Merak ettikçe, yapabileceğime





dair kuşkularım artmaya başladı. Bütün eski motorlarım birden bozulursa, pistten yeni kalkmış durumdayken, tüm kısa iniş hilelerini kullansam bile, ders saatlerini pratik yapmak yerine düz uçmakla ziyan eden, yukardan çayırlara ve denize bakıp duran bu öğrenciden daha kısa mesafede inebileceğimi pek sanmıyordum.

"Biliyor musun," dedim ona daha sonra ... sesimde göstermek istemediğim kadar büyük bir saygı vardı. "O yaptığın iniş ... hiç de fena değildi."

"Teşekkür ederim," diye karşılık verdi.

Motorun durması, yakıt hattındaki bir buhar tıkanmasından kaynaklanmıştı. Uçağı onarırken o hattı da değiştirdik, bir daha olmasın diye önlem aldık. Ama ben onun o inişi nasıl yaptığını düşünüp duruyordum. O günkü derste, motor durursa diye üç kere pratik yapmamız mı yardımcı olmuştu ona? Buna inanmak zordu. Zaten sırf beni memnun etmek için yapmıştı o çalışmaları. Kızda bu işin gerektirdiği yeteneğin doğuştan var olduğuna inanmaya başladım. Soğukkanlıydı, neyi ne zaman yapacağını biliyordu. Bunu derin derin düşündüm. Ondaki bu uçuş yeteneğine benim nasıl hiçbir katkım olmadığını düşündüm. Sonunda karar verdim ... belki de bilmemiz gereken her şey başlangıçtan beri içimizde var, bizim çağrımızı bekliyor.

Ona da söyledim. Bu sefer inandı bana. Yeni motorlar bile stop edebiliyormuş, dedi.

Ama şimdi bana öyle geliyor ki, bir kız güzel bir günde uçmak istiyorsa, yanındaki uçuş eğitmeni ona arkadaşlık etmekten ileri gidemez.

Kusursuz Yere Yolculuk

Alan kare biçiminde ve otluktu. Boyu yarım mil kadardı. Missouri'nin tam ortasında bir yerdi ... başka bir özelliği de yoktu. Ağaçlı birkaç tepe, bir de içinde yüzebileceğiniz gölcük. Tâ uzakta bir toprak yol ve bir çiftlik. Ama genel izlenim, yumuşak, dört köşe bir yeşillik. Bütün renk o çimenlerin serin, koyu boyasından geliyordu.

İki uçak olarak inmiştik oraya. Küçük uçaklardı. Havuzun kenarında bir ateş yakıp yataklarımızı sermek, güneş iyice veda edinceye kadar o ateşte bir akşam yemeği pişirmek istiyorduk.

"Hey, John," dedim. "Burası hiç de fena bir yer değil, değil mi?"

Güneşin batarken yolladığı son ışıkları, o ışıkların sularda oynaşmasını seyrediyordu.

"Güzel bir yer," dedi sonunda.

Ama garipti ... burası gerçekten uçarak gelmek için iyi bir yer olduğu halde, bir geceden fazla kalmak istemedik. O kısacık süre içinde bu arazi fazla tanıdık bir yer oldu, hattâ biraz sıkıcı gelmeye bile başladı. Sabah olduğunda uçaklara atlayıp gitmeye, gölü de, otları da, tepeleri de atlara bırakmaya pek hazırdık.

Güneş doğduktan bir saat sonra biz iki yüz fit yüksekte, gev-

şek formasyonda, mısır sapı renginde tarlaların, yaşlı bir ormanın ve derin sürülmüş tarlaların üzerinden geçiyorduk.

Uçağı bir süre Bette uçurdu, formasyon uçuşunun gerekleri ne konsantre oldu, ben de yandan asağıya bakıp, acaba dünyada kusursuz bir yer var mıdır, diye düşündüm. Belki de aradığımız oydu aslında. Bunca uçuşlar, bir dağdan bir dağa sıçrayışlar ... belki de hepimiz öyle bir yer arıyorduk. Aşağıda kusursuz bir yer. Onu bulunca kayarak alçalıp iniş yapacak, bir daha da hiçbir yere uçma ihtiyacı duymayacaktık. Belki pilotlar şimdiye kadar karşılarına çıkan yerlerden memnun olmayan insanlardı. Kendilerinin de diğer insanlar gibi yerde yaşayarak mutlu olabilecekleri bir yer bulur bulmaz hemen uçaklarını satacaklar, bir daha da gökyüzünde dolaşıp aranmayacaklardı.

Uçmanın zevkinden konuşurken belki de aslında kaçmanın zevkinden söz ediyorduk. "Uçma" kelimesi bile, bir bakıma "kaçma" anlamına kullanılabiliyordu. Eğer şu karşıdaki ağaçların ardında kendi gönlümün özlediği kusursuz yeri görürsem, belki artık uçma isteği kalmayacaktı içimde.

Çok tedirgin edici bir düşünceydi bu. Bette'e baktım. O bana hiç dikkat etmiyor, yalnızca yüzüme bakmaksızın gülümsüyordu, çünkü hâlâ formasyon uçuşundaydı.

Bir kere daha dışarıya baktım ... aşağıdaki manzara birden değişti, ömrümde gördüğüm bütün kusursuz yerler birarada karşımda belirdi. Altımızda çiftlik arazileri yerine deniz vardı o anda. Biz deniz üzerinden karaya doğru dönmekteydik. Okyanus kıyısında kayalar dik bir yar oluşturmaktaydı. Issız ve sessiz bir yerdi. Çiftliklerin yerini Meigs Field almıştı. Chicago-Illinois'un yaya olarak on dakika uzağındaki keşfedilmemiş ve balta girmemiş ormanlardaki o yer. Çiftlikler yok olmuş, yerine Truckee-Tahoe gelmişti. Çevresi Sierra'nın bıçak gibi doruklarıyla kaplıydı. Çiftliklerin yerinde şimdi de Kanada, ardından Bahamalar, Connecticut ve Baja-California beliriyordu. Gece ve gündüz haliyle. Sabah ve akşam haliyle. Fırtınalı ve sakin haliyle. Hepsi ilginçti, çöğu güzeldi, bazıları harikulâde güzeldi. Ama kusursuz değildi.

Derken çiftlikler altımızda kararda, motorun gücü manzarayı



yok etti. Bette Levyeyi itiyor, John'la Joan Edgren'in Aeronca'sını izleyerek ilk yaz bulutlarının düzeyine yükselmeye çalışıyordu. Uçağı tekrar bana devretti ve bir süre kaçışları da, kusursuz yerleri de unuttum.

Ama tam da unutmadım. Acaba bulunduğu zaman pilotun uçma isteğinin sonunu getirecek bir yer var mı?

"Güzel bulutlar," dedi Bette. Motor sesine rağmen sözlerini duyurabilmek için bağırıyordu.

"Öyle."

Bu arada bulutlar gökyüzünün tümünü kaplamıştı. Puf puf ve yüksek, saf ve temiz, güneşe doğru uzanıyorlardı. Sert, keskin kenarları varmış gibiydi. Sanki kanadınızın ucunu sürterek geçerken ön camınızda hiç nem olmayacakmış gibi. Kıpırdıyorlardı da. Akışkan kar rafları, dev kayalar, mağaralar doluydu her yanımızda.

İşte o sırada cevap geldi, uzanıp beni boynundan yakaladı. Kaçarak ulaşmak istediğimiz diyar gökyüzünün ta kendisiydi. Oraya uçuyorduk!

Bir bulutun üzerine boş bira tenekeleri, boş sigara paketleri atılmaz. Buralarda sokak levhalarıyla dur ışıkları olmaz. Buldozerler gelip havayı betona çeviremez. Kaygıya yer yoktur burada ... çünkü burası her zaman aynıdır. Sıkıntıya da pay bırakmaz, çünkü her zaman farklıdır.

Ne diyorsun bakalım buna, dedim kendi kendime. Bir tek kusursuz yerimiz var, o da gökyüzünün kendisi! Aeronca'ya doğru baktım ve güldüm.

Taklalar, sesler ve ölüm korkusu

Basit bir iç takla olacaktı. Hava seyir yollarının dışında, çok yüksekte, sırf zevk olsun diye. Rüzgâr kendini parçalayıp uçuş tellerinde yüz mil çığlıkları atarken biplan'ın burnunu havaya kaldırdım, dik bir tırmanışa geçtim. Dimdik ! Sonra burun üzerimden arkaya devrilmeye başladı ... ve ... o halde kalakaldım! Durdu motor. Başaşağı, güvenlik kemerime asılı, sallanır durumda, üç bin iki yüz fit duru ve boş havanın üzerinde. Kontrol çubuğu eldivenimin altında ölüverdi, uçak tembel tembel bir o yana, bir bu yana yalpaladı, sonra yavaşlatılmış bir filmdeki dev gözleme gibi gökten düştü. Pilot kabininin tabanındaki toz ve samanlar boşalıyor, gözlüklerimin önünden geçerek iniyordu. Rüzgâr temiz kükremelerden vazgeçip acayip bir uğultuya dönüştü. Otuz fit boyunda, acı içinde bir arı!

Burun kendini aşağıya doğru çevirmek için pek bir çaba göstermiyordu. Motor sıfır G'de durmuştu. Ömrümde ilk defa olarak, düşmekte olan bir uçağın pilotuydum.

Başlangıçta canım sıkıldı, sonra kontrolların cevap vermemesine kaygılandım, sonra birdenbire korkmaya başladım. Düşünceler kafamdan şimşek gibi geçiyordu: bu nesne kontrolsuz kaldı altta atlayacak yükseklik var ama uçağım ölür o zaman bu

dünyanın en kötü taklası ve ben de dünyanın en kötü pilotuyum nedir bu düşme böyle uçaklar böyle düşmez ki haydi artık çevir şu burunu aşağıya ...

Bütün bunlar arasında, gözlerimin gerisindeki gözlemci de ilgiyle seyrediyordu. Benim yaşamış veya ölmüş olmam onun umurunda bile değildi. Benliğimin diğer bir parçası ise paniğe kaptırmıştı kendini. Avazı çıktığı kadar, bu eğlence olmaktan çıktı, hiç hoşlanmıyorum bundan, NE İŞİM VAR BENİM BURADA? diye haykırıyordu.

Ne işim var benim burada? Kendiliğinden çıkmıştı bu soru ortaya. Herhalde gelmiş geçmiş her pilota soruyordum soruyu. John Montgomery de planörünü yukarda onu taşıyan balondan ayırırken içinden, ne işim var benim burada, diye düşünmüş olmalıydı. Uçucusu yere çarpmadan önce kanatları düzleyemeyeceğini anlayan Wilbur Wright da öyle. Eaglerock Bullet'in ya da Salmson SkyCar'ın on beş dönüşten sonra kendini toparlayamayacağını anlayan bir yığın test pilotu da öyle, deniz üzerindeki siste kaybolup da motorun benzin bittiği için duruşunu duyan posta pilotları da öyle. Hepsi bu soruyu içlerindeki korku dolu benlikten duymuş olmalılardı. Ama belki cevap vermeye vakit ayırmamışlardı.

Bir söz vardır : "Ömrümde hiç korkmadım diyen pilot ya aptaldır ya da yalan söylüyordur." Belki bunun istisnaları da vardır ama çok fazla olamaz.

Bana gelince, derdim dönüşlerdi. Ben uçmasını yeni öğrenirken Bob Keech, Luscombe'un sağ koltuğunda öylece oturur, "Sağa üçlü dönüşü yap bana." derdi. Nefret ederdim ondan bunu söyledi diye. Çelik gibi kasılır, önümdeki dakikalardan korkar, çubuğu hızla geriye çekip sağ dümen pedalına yüklenirdim, suratım kurumuş sabun gibi ağarırdı. Direnirdim tabii. Gözlerimi kısıp dönüşleri sayardım ve sonunda toparlardım uçağı. Yatay duruma dönerken acı içinde düşünürdüm. Ne diyecek, biliyorum, derdim içimden. Şimdi de sola üçlü dönüşü yap diyecek. Keech koltuğunda, kollarını kavuşturmuş durumda otururdu öylece. Ve ağzını açardı. "Şimdi de sola üçlü dönüşü yap."

Ama o saat akıp geçer, uçuşumuz biter, biz iniş yapardık. Yere ayak basar basmaz korkularım unutulurdu, ben bir daha uçmak için dayanılmaz bir istek duymaya başlardım.

Ne işim var benim burada? Ülkenin bir başından bir başına kros uçuşuna çıkan öğrenci, işaret noktasını otuz saniye geçtiği halde bulmaya çalışırken bu soruyu duyar. Çevrelerindeki hava iyi iken birden bozmaya başlayan ya da motorları bir vuruşunu atlayan ya da yağ basıncı biraz fazla artan veya biraz fazla düşen her pilot da duyar.

Uçuş ofisinin koltuklarında arkama yaslanıp, uçmanın ne harikulâde olduğundan dem vurmak başka şeydir, yükseklerdeyken motorun patlaması, ön camın yağdan sıvı altına dönüşmesi, tek inilecek yerin şu aşağı doruktaki ***ufacık*** yulaf tarlası olması, ucunda da bir çit bulunması ... yine başka şeydir.

Benim başıma geldiğinde, içimde sonu gelmez bir diyalog vardı. Tâ yere kadar! Ya da daha doğrusu, iki ayrı monolog. Benliğimin bir parçası, son pozisyona dönebilmeye, hava hızını belli düzeyde tutmaya, manyetoları ve benzini kapayıp planörü hesaplamaya, fazla yüksek olduğumuz için pozun eğimini daha dikleştirmeye çabalıyordu. Ama benliğimin öbür parçası da korkudan saçmalayıp duruyordu. "Gördün mü? Korkuyorsun işte, değil mi? Marifetmiş ! Onca uçak uçurmuşsun, uçmayı çok sevdiğini sanıyorsun, ama şimdi ***korkuyorsun*** işte! Önce motor yanar diye korktun, şimdi de alanı kaçıracağından korkuyorsun, değil mi? KORKAĞIN BİRİSİN SEN, BLÖFTEN BAŞKA BİLDİĞİN YOK, SIRF LAF ... ŞU ANDA MUTLU DA DEĞİLSİN, KEŞKE YERDE OLSAYDIM DİYORSUN VE RESMEN **KORKUYORSUN!**"

O gün inişi oldukça ***serbest*** bir uslûpta yaptık, pervane durmuş, yağ akıtan uçak da rüzgârın savurduğu türlü sıvıların katkısıyla pek garip bir dilber olmuştu. Onu tek sıyrık almaksızın yere indirişimden ötürü tavus kuşu gibi kasılıyordum. Ama inişten ötürü kendimi tebrik ederken, demin bana ne kadar korktuğumu söyleyen o suçlayıcı sesi hatırladım ve o sesin haklı olduğunu kabullenirken çok canım sıkıldı. Ama korkmuş olayım ve-

ya olmayayım, işte makine sağ salim yulaf tarlasına inmişti.

Ne işim var benim burada sorusunun aslında bir cevabı olmak zorunda değil. O soruyu soran, bizim hiç düşünmeden söyle bir cevap vermemizi bekler : Burada olmamam gerekirdi. İnsanların uçması bir hatâdır ve bu sefer sağ kurtulursam bir daha asla uçma aptallığını gösterecek değilim." Ancak biz hiçbir şey yapmazsak, tümüyle aylâksak memnun olur o ses. Bir paradoksun sesidir o. Kendini koruma içgüdüsünün abartılıp ölüme kadar varmasını temsil eder.

Zamanı yavaş geçirmenin yolu, tümüyle can sıkıntısı içinde kalakalmaktır. Canınız sıkıldığı zaman dakikalar aylara, günler de yıllara dönüşür. En uzun hayatı yaşamak istiyorsak, yapacağımız şey bomboş, gri bir odaya kapanmak, ***hiçbir şey***'in olmasını beklemek, bunu yıllarca sürdürmektir. İşte o sesin seçmemizi istediği ideal budur ... bu vücudun, bu odanın içinde, mümkün olduğu kadar uzun süre kalmak.

Ne işim var benim burada'nın bir başka cevabı daha var tabii. Bizim bulamayacağımızın sanıldığı bir cevap ... ***Yaşıyorum.***

Hani çocukken yüzme havuzunda tramplenin nasıl bir meydan okuma sayıldığını hatırlıyor musunuz? Günlerce o tahta parçasına baktıktan sonra gün gelir, siz de o soğuk basamaklardan tırmanırdınız. Aşağıya bakınca orası sandığınızdan da yüksek görünürdü. Su binlerce fit aşağıdaymış gibi olurdu. Belki o zaman da duydunuz bu soruyu. Ne işim var benim burada? Ne diye geldim ki ben buraya? Güvenli bir yere geri dönmek istiyorum. Ama asağıya inmenin yalnızca iki yolu vardı: ya basamaklardan yenilgiye doğru inecektiniz ya da zafere dalış yapacaktınız. Başka seçenek yoktu. Tramplenin tepesinde istediğiniz kadar uzun süre kalabilirdiniz ... ama er geç bu seçimi yapmaktan da kaçınamazdınız.

Kenara gelip durur, güneşin altında titrer, ölecekmiş gibi korkardınız. Sonunda öne doğru biraz fazla eğilirdiniz ... iş işten geçmiş olurdu. Atlamış bulunurdunuz. Hatırladınız mı? Yeniden suyun yüzüne çıkarkenki sevincinizi ... suları bir kaplumbağa gi-

bi yarıp kafanızı dışarı uzatışınızı, saçlarınızdaki suları silkeleyişinizi, YIII-HUUU! diye bağırışınızı? Tramplen fethedilmişti artık. Günün geri kalanını sırf zevk olsun diye o basamakları tırmanıp suya atlayarak geçirebilirdiniz.

İşte biz bin tramplene tırmana tırmana yaşıyoruz. Bin dalışta, korkuyu yeniyor, yeniden insan oluyoruz.

İşte uçmanın çekiciliği, siren şarkısı da burada. Uçmak tüm korkuları şahane bir biçimde, yüksek ve güzel bir diyarda yok etmenin yoludur, ey pilot! İster tramplenle, ister üçlü dönüşle ilgili olsun, her korkunun çaresi ... bilmektir. Tramplenden fırlarken vücudumu nasıl tutman gerektiğini bilirim. O pozda olursam su benim canımı acıtmaz. Kanadın nasıl indiğini, pedalın onu nasıl alta aldığını bilirim. Dünyanın çılgın yeşil bir pervane gibi bulanıklaşacağını, kontrolların elimde direneceğini bilirim. Uçağı düzlemek için öbür dümen pedalını itmenin zor olacağını bilirim, ama sonunda onu itebileceğimi de bilirim. O zaman takla hemen kesilir. Öğrendikten sonra, çok geçmeden sırf keyif için takla atmak amacıyla uçar olmuştum.

Bilinmeyenden korkulur ancak. Örneğin bulutlar çevremizde alçalırken, eğer altımızda inebileceğimiz bir pist görebiliyorsak, hiç korkmayız. Alçak bulutlar bizi ancak aşağıda ne olduğunu bilmediğimiz zaman korkutur ... çayırlar mı, tepeler mi, yoksa ağaçlar mı? Hele de hiçbir zaman çayıra, tepeye, ağaca iniş yapmamışsak. Ama yıllardan beri çayırlara inip kalkan pilotlardansak, o zaman neyi arayacağımızı, uçağımızı bu arada nasıl kontrol edeceğimizi biliriz, o zaman otlara iniş yapmak da betona iniş yapmaktan daha korkutucu olmaz.

Bazılarına göre hayatın tamamı korkuları yenmek için bir fırsattır ve her korku da ölüm korkusunun bir parçasıdır. Kontrollara ürkek ürkek sarılan öğrenci aslında ölmekten korkuyordur. Yanıbaşındaki eğitmeninin ona, "Kaygılanma. Kendini rahat bırak. Gördün mü bak? İşte sen elini o tekerden çeksen bile uçak yine de tüy gibi uçuyor," demesi, ***yakınlarda ölüm yok*** anlamına gelmektedir.

Her pilot ilk önce uçuşla ilgili korkularının üstesinden gelmiş-

tir. Önce kendimizi ve uçağımızı, ancak güneşli günlerde uçabilecek kadar tanırız. Sonra biraz daha iyi tanırız, alıştırma uçuşlarına başlarız, sonra da dünyaya çıkarız. Soğuğa ve yağmura çıkmak, denizlerin ve çöllerin üzerinde uçmak, ondan da sonra gelir. Korkusuzca. Çünkü artık uçağı ve kendimizi tanıyor, kontrol edebiliyoruzdur. İnsan olmaya doğru gelişiyoruz ve ancak kontrolu kaybettiğimiz zaman korkuyoruz.

Kontrol edemediğimiz durumlardan uzak durmayı öğrenmişizdir. Bunun da anlamı, aptallığı yenmeye başlıyoruz demektir. "Fırtınanın İçinden Uçmayın" sözünü çoğu pilotlar hiç denemeden kabul eder. "Hayatınızı asla bir motora emanet etmeyin" sözüne kulak asanların sayısı pek o kadar fazla değildir, hele uçuş sırasında stop eden motorları hiç duymamış olanlar, buna aldırış bile etmez. Karanlık gecelerde, sis denizleri üzerinde paraşütsüz uçan pilotlar, motor durursa kendilerini neyin beklediğini bilmezler, bilmeyince de kazayı önleme şansları hiç yoktur.

Gıcır gıcır, garanti süresi içinde, modern bir motorun birdenbire krank milini kırması, bir valfı yutması ya da gösterge FULL diyorken benzinsiz kalması insana korkunç bir boşluk duygusu verir. Hele insan nereye iniş yapabileceğini de göremiyorsa bu duygu daha da beter hale gelir. Bir de kendini uçaktan dışarı atmak mümkün değilse ... son umutsuzluk noktası gelip çatmış demektir. Kişi o zaman kendini, kendi uçağında tuzağa sıkışmış, çaresiz bir yolcu gibi hisseder.

Elbette ki kapkaranlık gecelerde ve sislerin üzerinde kilometreler boyunca korkusuzca uçabilen pilotlar da vardır, ama onların huzuru, bilmekten ve kontrol edebilmekten gelmez, bir sandık dolusu metal parçasına, yani motora körü körüne bir güven duymalarından gelir. Onların korkusu yenilmiş, sindirilmiş değildir, yalnızca o güç kaynağının gümbürtüsü maskelemiştir korkuyu. Uçuş sırasında ses kesildiği anda, korku her zamandan daha güçlü biçimde ortaya çıkar. Bizi güven altına alan şey yasal garantiler değil, ne kadar iyi uçabildiğimizdir.

Saman tarlalarından yolcu alıp uçuruyorum diye bana gözü-

pek denmiştir. Karşısında tepe veya ağaçlar olan kısa bir pistten kalkmayı reddettiğim zaman da korkak denmiştir. Kanadımın ucuyla yerdeki mendili alıyorum diye deli ve sorumsuz denmiştir. Geceleyin paraşütsüz uçmayınca aşırı ihtiyatlı denmiştir. Ama ben yine de korkunun adil bir uçuşta yenilebileceği kanısındayım, yoksa onu görmezden gelmekle, hayallerden oluşan bir halının altına süpürmekle, motorlar asla durmaz diye kendimizi kandırmakla bu sorunun çözüleceği inancında değilim. Korku, ey korku! Sen ne çok şey isteyen bir düşmansın böyle!

Biplan gökyüzünden düştü. Dönerek, devrilerek düştü. "Ne işim var benim burada?" diye bağırıp durdu o ses de. Buna cevap vermek bir saniye zaman aldı. Yaşıyorum. İki bin fite geldiğimizde yeniden uçar duruma gelmemişsek, o zaman da atlarım. İki bin fitte şu kemeri çözdüm mü, serbestim, uçaktan ayrılmış sayılırım, paraşütün ipini çekiveririm. Basit bir taklayı beceremiyorum diye biplan'ı kaybetmek yazık olacak. Hiçbir zaman sindiremeyeceğim bunu.

Yavaşça, yüzen kocaman bir kasa gibi, biplan'ın burnu aşağıya doğru dönmeye bşsladı. O zonklama sesini andıran gürültü dindi, hava akımı düzelir gibi oldu. Belki de ...

İki bin fitten burnumuz dosdoğru aşağıya dönük olarak geçtik. Artık kontrol elimizdeydi. Motor tekrar çalışmaya başladı, öksürdü, hayata döndü. Ah, Tanrım, dedi o ses. Bu sefer hapı yutmuştun. Üstelik de sıçan gibi korkuyordun. Ölecektin korkudan neredeyse. Bu uçma işi pek de sana göre bir şey değil, değil mi?

Üç bin fite tekrar çıktık, burunu dimdik kaldırdık, yüz millik rüzgârın çığlığını dinledik ... ve bu sefer çok güzel bir takla attık biplan'la ikimiz. Sonra bir takla daha, bir takla daha.

Ne işimiz var bizim burada? Ölüm korkusunu yeniyoruz tabii. Neden havadayız ki? Alıştırma yapıyoruz ... yaşamak neymiş, görmeye çalışıyoruz.

Kanepenin Altındaki Şey

Uçaklardaki güvenlik kemerleri farklı burada. Amerikan tipi kayış ve toka yerine, sizi pilot kabininde örümcek ağına düşmüş sinek gibi hapseden dörtlü toka var. Paraşütler de farklı. Tüm ipler bir tek çelik çubuğa bağlı. Onu döndürüp sertçe vuruyorsunuz, hepsi boşalıyor. Herkes aerodrom yollarında ters yönde araba kullanıyor, İrlanda lehçeleriyle konuşuyor, benzin yerine petrol diyorlar, karbüratörler, ağır dönüşler, taklalar da bambaşka isimler alıyor. İniş takımının bile adı alt takım olmuş. İrlanda'da insanın kendini yapayalnız bir yabancı gibi hissetmesi hiç de zor değil.

Aerodrom kocaman, yeşil bir meydan. Boyu üç bin fit. Ortada otlayan koyunlar çok kolay korkuyorlar. Ama yine de inmeden önce alçaktan uçup onları kenara sürmeniz, kendinize yer açmanız gerekiyor.

Bir Pazar öğle sonrasında bu meydanda bir tür Taylorcraft belirdi. Pilot kabini tüm camdandı. Küçük, gizli bir motoru vardı. Sonradan motorun Auster olduğunu öğrendim. Pilotun adı Billy Reardon'du. Tanıştığımızda ilk yaptığı şey, yalnız yabancıyı uçağıyla gezmeye davet etmek oldu.

Kurgu-bilim kitaplarından alınma paralel dünya hikâyelerine benzer bir şeydi. Hayat normalmiş gibi gözüküyordu, ama tam

da öyle değildi. Pervane Amerika'daki gibi saatın tersi doğrultuda döneceği yerde saat doğrultusunda dönüyordu. Kontrol çubuğu, kabinin altında gözüken tellere değil, ön panelin altındaki garip bir takıma bağlıydı. Takometre göstergesi düşük rpm'den yüksek rpm'ye düzgün biçimde kayacağı yerde, kesik kesik gösterilen filmler gibi bir başa, bir sona sıçrıyordu.

Ama Auster yine de yerden kalktı, taş duvarların, zümrüt çitlerin üzerinden geçip, bizim göklere son derece benzeyen göklere yükseldi. Yirmi dakika uçtuk. Billy Reardon da, her ülke pilotlarının yapacağı gibi, uçağının karakterini sergilemeye çalışıyordu. Benim yaptığım iki iniş, ömrümde yaptığım en kötü inişlerdi. Ama Billy benim inanacağımı umduğu bir bahaneyle, yardıma hazır bekliyordu. "Aslında bununla uçmaya bir saatte falan alışılır. Saatte yirmisekiz mil hızla uçarken tekleme yapar. Tam indirirsiniz, derken bir hamle yapar, yine uçmaya başlar!" Billy Reardon bunu söyleyince ... pek sevdim onu.

Birkaç gün sonra John Hutchinson'un evine, akşam yemeğine gittim. Hutchinson, Aer Lingus şirketi hesabına Dublin'den kalkan seferlerde BOAC-111'lerle uçan bir pilottu. 1930 yapımı bir Morane parasol'u vardı. Bir yıldır onarmış, daha yeni yeni uçmaya başlamıştı onunla. Evinin duvarları uçak resimleriyle doluydu. Benim evim gibi. raflarda pek çok havacılık kitabı vardı. Benim evde olduğu gibi.

Yemekten sonra konuşurken o hemen, "Dur, sana göstereyim," dedi. "Dünyanın en güzel ..." Onu dört ayak üstünde kanepenin altına uzanır durumda gördüm. Ağır bir şeyi sürükleyerek dışarıya çekiyordu. Kanepenin altından çıkardığı o şey siyah bir silindirdi. Morane'ın iki yüz otuz beygir güçlük Salmson motoruna bir silindir.

"Ne güzel şey, değil mi?" dedi.

Matbaacı mürekkebi gibi parıldıyor, tavandan gelen ışığı yer yer yansıtıyordu.

Acaba kimlere, kaç kşsiye söyleyebilir böyle bir şeyi, diye düşündüm. Kanepenin altında kocaman, eski bir motor parçası olduğunu kimlere itiraf edebilirdi? Belki de ancak kendi ülkesinin,

gökyüzünün bir başka vatandaşına. Büyük onur duydum.

"Harika bir silindir, Jon. Harika. Bu ne burasında? Üç tane buji deliği mi?"

"Hayır, şu delik primer için ..."

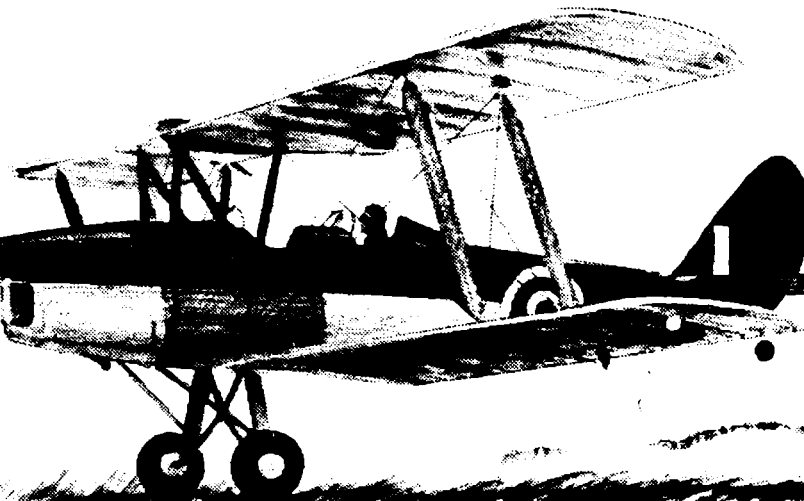
Bir hafta sonra bir Aer Lingus pilotuyla daha tanıştım. O da Tiger Moth'unu benim uçtuğum o koyu yeşil alanda tutuyordu. Roger Kelly'nin ses tonu, Dublin aksanı hariç, son birkaç yıldır duyduğum ses tonlarına çok benzer bir sesti.

"İnsanın lisansında Havayolu Nakliye Pilotu diye yazması, mutlaka onun daha iyi uçabildiğini göstermez," diyordu. "Para için ya da görev için uçan bu pilotlar günün birinde her şeyi kaybedecekler, ya pilot kabinleri patlayacak ya da ona benzer bir şey olacak, farkına bile varmayacaklar."

Aslında demek istediği başka şeydi belki de. Ama nice spor pilotunun duygularına tercüman oluyordu. Az sonra devam etti: "Moth'uma zorla telsiz taktırdıkları gün uçmayı bırakacağım ben."

Kendi ülkesinin sınırları dışına çıkan bir havacının gittiği yerde hiç de ***yabancı*** sayılmadığını, sanıyorum o sıralar öğrendim. Dünyanın neresine giderse gitsin, büyük ihtimalle karşısına, altında uçak motorunun silindiri bulunan bir kanepe çıkacaktır, onu oraya bir başka havacı koymuş olacaktır ve o adam o silindiri çok güzel buluyordur.





Yetmiş bir bin dolarlık uyku tulumu

Küçük bir seferdi, o kadar. Bir Cessna Super Skymaster'i Wichita'daki fabrikadan alıp San Fransisco'daki distribütörüne götürecektim. Pek önemli değildi. Sıradan uçuşlarda her şey olabilirdi, ama olmadı. Olan şey yerdeyken oldu.

Skymaster'la ikimiz Albuquerque'e akşamın geç saatinde inmiş, pistin ucundan tâlî yola geçmiş, batıya doğrulmuştuk. Cessna bürosunun önüne. Ben bir kâse çorba içip birkaç kraker yemek için yeni terminal binasına yürüdüm, geceyarısı dolaylarında da, yine yürüyerek uçağın olduğu yere döndüm.

Bazen bir oyun oynarım ben. Sık sık uçurmadığım tür bir uçakla uçarken, o uçağı uçururken görmeyi bekleyeceğim kişinin kendim olduğunu varsayarım şakadan. Skymaster'da da ben yönetici pilottum, şimdi şirket uçağıma doğru dönüyordum. Stereotip ticarî pilot ... son derece ciddi. Kafasında gerçekler ve rakamlar, elinde küçük bir evrak çantası, Jepp haritalarıyla dolu bir siyah çanta ... tanırsınız o tipi. Bendim o. Gecenin içinden yaklaşıyordum. Sabahtan önce uçacak değildim ama bir yandan da kendime, hava durumunu öğren, diye hatırlatıyordum. Soğukkanlı, sakin, ciddi.

Ama ben ciddi iş adamı pozunda ilerlerken, tam sokaktan

park rampasına adım atacağım sırada, daha alçak parmaklığın dibindeyken, kocaman bir projektör ışığında Skymaster'in siluetini görüverdim ... ikiz köpekbalığı kuyrukları ışığa karşı simsiyahtı. O uçağa karşı büyük bir sevgi kabardı içinde o anda.

Herhalde bir tek öğleden sonra boyunca birlikte bir hayli yol almış olduğumuz için olacak. Hem de kafa rüzgârlarına karşı.

Bir uçağa sevgi. Her nedense, şirket pilotlarının asla böyle bir şey hissedemeyeceği kanısındaydım. Ama hissediyorlardı işte.

Birincisi buydu.

Cessna hangarına bir hoparlör takılmış, kulenin frekansına ayarlanmıştı. Sesi de hayli yüksek ayarlandığı için, alandaki görevliler kulede olup bitenleri duyabiliyor, inen uçakları benzin pompasına götürmek üzere bayrak sallamaya hazırlıklı oluyorlardı. Ama tam o sırada bir kelimeler patlaması oldu, gecenin karanlığında bize gözükmeden uçmakta olan bir adamın sesi duyuldu. "Alo, Kirtland Kulesi. Twin Beech dokuz altı Baker Kilo geçitte, inmek üzere geliyor."

Gökte ses falan yoktu. Bir tek o hoparlörden gelen ses vardı. Yankılanıyor, geri plandaki motor uğultularını da birlikte getiriyordu.

Derken birkaç dakika sonra, pervanelerin dönmesinden çıkan uğultuyu belli belirsiz duydum, seyir ışıklarını da gördüm. Adam gerçek dünyaya adımını atmıştı artık. Yavaş yavaş, tek boyutludan gerçek hayata geçiş yapıyordu. "Altı Baker Kilo beş dışta, geliyor."

"Baker Kilo iniş açık." Güzel bir tiyatroydu. On millik bir sahnede oynanıyordu oyun. Tek seyircisi de bendim.

Birkaç dakika sonra tekerleklerin betona dokunuşundan çıkan sesler de geldi, motorlar soludu, uğultuları dindi. Sonra sessizlik. Ardından motorların tekrar rölantide çalışmaya başlaması. Ses giderek yükseldi, yükseldi, sonra soluğu boğazına tıkanır gibi oldu, pervaneler benim Skymaster'ın yanında durduğum yerin elli fit ilerisinde dönmeyi kesti.Küçük sesler ... ve uçuşun sonu. Kapı sesleri, sonra pilotla yardımcı pilotun konuşmaları.

Bir başka şey daha vardı.

Beech'in pilotu gittiğinde, ben Skymaster'ın sağ koltuğunu iyice yatırdım, üstüne elimden geldiğince uzanmaya çalıştım. Elbisenin ceketini battaniye yerine kullanıyordum. İçi dolgulu kafalık da yastığımdı. Hiç rahat değildim ... uyku tulumumu bir Champ'in kanat altına serip yıldızlara baka baka yattığım günlerin yarısı kadar bile rahat değildim.

Farklıydı bu uçak.Bez ve tutkaldan değil, baştan sona metaldendi. Telsizi, omni'si, ADF'si, DME'si, işaret bekonu, EGT'si, otopilotu, flap ve pervane kontrolu falan vardı. Ama yıldızlar yine aynı yıldızlardı.

Güneş doğarken, Cessna Super Skymaster'in harika bir çift motorlu olmasına karşın, asla bir pilotu kötü havada motor arızasıyla korkutacağa benzememesine karşın, çok berbat bir uyku tulumu olduğuna karar vermiştim. Yetmiş bin dolara sattıklarına göre en azından bir uçağı daha rahat geceleyecek biçime sokabilirlerdi bence. Ayrıca sırtınızda en iyi gömleğiniz varsa, onu çıkardığınızda arka pervaneye asmamak gerektiğini de öğrendim. Üstüne egzos tozu oturuyordu. Ön pervanenin sakıncası yoktu. Ama yetmiş bin dolarlık uçağı olan adamın herhalde gardrobu da geniş olur, tek pervaneye asmak yetmezdi.

Bu da üçüncüsüydü olayların.

Safak sökerken Cessna'yla ikimiz havalanmıştık. Öğleden önce California'ya iniyorduk. Korkunç rahatsız bir uyku tulumuydu ama bir yerlere ulaşmak için hiç de kötü bir makine sayılmazdı.

Makine mi? diye düşünürken, Albuquerque'de siluet halinde gördüğüm köpekbalığı kanatlarını bir kere daha gördüm. Beech, çocukların canlı canlı yakaladığı köpek balığı, yetmiş bin dolarlık uyku tulumu. Hepsi birdi bunların. Yeter ki doğru zamanlarda bakasınız. Eskisi de yenisi de. Hiçbir uçak makine değildi. Her ne ise ... işte uçmayı bu kadar büyük bir zevk haline getiren de oydu.

Öğleden sonra ölüm ... bir planör hikâyesi

O ilk günün öğleden sonrasına kadar bir şey söylemedi. Sonra, tam takımın planörüne yerleşmeye çalıştığımızda, kenerlerimizi sımsıkı çekip tokalarken, paraşütü ve omuz askılığını kuşanırken, uçuş kontrollarını denetlerken, konuştu. "Doğmaya hazırlanır gibi bir şey. Bebek de kendini böyle hissediyordur yeni vücuduna adım atarken."

Bakın sizi uyarıyorum. Tam böyle şeyler söyleyecek tipti o.

"Bu bebek falan değil," dedim. Sesim ciddiydi ama sert değildi. "Bak, görüyor musun? İşte üreticisinin plakası şurada. Schweitzer 1-26, tek kişilik planör. Pist üzerinde şu gördüklerin de öbür 1-26'lar. Burası Harris Hill. Bir yarışmadayız, niyetimiz de kazanmak. Bunu asla unutma, tamam mı?"

Cevap vermedi. Yalnızca kayışları biraz daha sıktı, uçuş kontrollarını hafifçe, çabucak yokladı. Konser başlamadan önceki son anda piyanistlerin parmaklarını hızlı hızlı hareket ettirmeleri gibi.

Bir Super Cub çekme uçağı gelip önümüze geçti, birkaç yüz fitlik bir naylon iple ona bağlandık, fırlamaya hazırlandık.

"Çaresiz. Yerde duran bir planör kadar çaresiz şey yoktur."

"Hımm," dedim. "Hazır mısın?"

"Gidelim."

Çekme uçağına sinyal vermek amacıyla dümen pedalını yelpazeledim. Cub harekete geçti, aramızdaki ip gerildi, acayip ve güzel Schweitzer'imiz yürümeye koyuldu. Çekme uçağı levyeyi tam ileri aldı, yola çıktık ... birkaç saniye içinde aileron kontrolu sağlamıştık, sonra pedal kontrolu gerçekleşti, en sonunda da kaldırıcılar devreye girdi. Ben çubuğu geri çektim, planör pistin üzerinden havalandı. Birkaç fit kadar. Cub'ın kalkışını kolaylaştırmak için. Uçuyorduk. Rüzgâr çevremizde sertti. Kontrollar elimizde capcanlıydı.

"Doğduk," dedi sakin bir sesle. "Doğmak bu demek."

Bana sormadan kontrolları devraldı, başlangıçta biraz sarsak uçurdu o dev kanatları ... çekme uçağının ardında bir garip gidiyor gibiydik. Sonunda yüksek çekme formasyonunda uçmaya alıştı. Fena yapmıyordu bu işi ... mükemmel değildi ama fena da sayılmazdı. Vasat bit pilottu. Vasat ve mütevazi bir pilot.

Harris Hill gerilerde kaldı. Cub döndü, oradaki yarı izlemeye hazırlandı. Tırmanıyordu. Biz yükselişi biraz hissettik ... belki kalkıştan bir dakika sonra bağı atabilirdik de ... ama pısırıklık edip bağlı kaldık. Hazır dış yardım geliyorken ondan yararlanmayı akıllılık saydık.

"Hiç dikkat ettin mi," dedi, "çekilerek taşınmak, bebeğin büyümesine ne kadar çok benziyor? Sen yaşama duygusuna alışırken, çekme uçağı ana da her zaman senin önünde, seni aşağıya inen havadan koruyor belli bir yüksekliğe çıkarıyor. Uçmak hayata çok benziyor, sen de öyle bulmuyor musun?"

İçimi çektim. O konuşup duruyordu. Yarışmanın ufak tefek hilelerine aldırış ettiği yoktu. İstersek çekme uçağının kuyruğuna giden iplerden soldakini çeker, Cub'ı kendi rotamıza çevirebilirdik, ipe asılıp onun fazla hızlı yükselmesine engel olabilirdik. Bu tür hileler insana birkaç yüz metrelik rahat uçuş sağlar, bu da yarışmalarda çok işe yarayabilir. Ama o benim bildiğim her şeye boş veriyordu. Kendi bildikleri üzerine gidiyordu hep.

"Çocuk rahat eder, üzerinde fazla baskı olmaz. Pek çok kararlar vermesi falan gerekmez. Çekilerek havalanmaya başlıyor-

dur hayatta. Yükselti kaybetmekten korkması gerekmez, nerelerdeki havanın kendisini yükselteceğini araması da gerekmez. Çekme ipinin ucunda olmak, ***güvence*** denilen şey işte."

"Eğer biraz sola dönersen ..." dedim.

"Ama iple çekildiği sürece, özgür de sayılamaz. Bu noktayı da gözden kaçırmamak gerek."

Araya bir kelime sokuşturamamanın tedirginliği içindeydim. Çekme uçağını bir dürtmesini, bizi sağa doğru çevirmesi için işaret vermesini istiyordum. Hile değildi bu. Her pilot yapabilirdi.

"Ben özgür olmayı tercih ederim," dedi.

Daha ben onu engelleyemeden, çekme ipini atıverdi ... VHAM! ... gökyüzünde başıboş kaldık. Uçağın çıkardığı yüksek hız sesleri hafifleyip uzaklaştı, planörün havayı yarışının sesi kaldı.

"Pek akıllıca bir şey değildi bu yaptığın," dedim. "Daha iki yüz metre kadar gidebilirdin ipin ucunda. Ona manevra da yaptırabilirdin ..."

"Özgür olmak istedim," dedi. Sanki bu bir cevapmış gibi.

Ama hakkını yememek gerekir, hemen rotamıza dönmeyi unutmadı, burunu rüzgâra ve kırk mil ötedeki hedefe doğru çevirdi. Kolay iş değildi yapmaya çalıştığımız. 1-26'yla rüzgâra karşı gidiyorduk hedefe doğru. Daha da beteri, bulunduğumuz yerle vadinin öbür yanındaki ilk kümülüs kümesi arasında kocaman, mavi bir delik gibi ölü hava vardı.

O bulutlara varmak için upuzun ve zor bir planör seyri gerekiyordu, belki vardığımız zaman fazla alçalmış da olabilirdik, yükselen havanın altında kalabilirdik. O burunu rotadan ayırmadı, alçalan havanın içinden en iyi şekilde geçebilmemiz için hava hızımızı arttırmaya çalıştı. Diğer planörlerin çoğu termal alanda oyalanıyordu, dikkat ettim. İpi bıraktıktan sonra tepenin üzerinde dolanıyor, termalin kendilerini yeterince yükseğe kaldırmasını, vadiyi güvenle aşabilmek için avantaj tanımasını bekliyorlardı. Çok güzel bir manzara oluşturmaktaydı planörler. Güneşin sessizliği içinde yükselip geziyorlardı. Ama bir yandan dönüp dururken, bir yandan bizi gözlemekte olduklarını da biliyor-



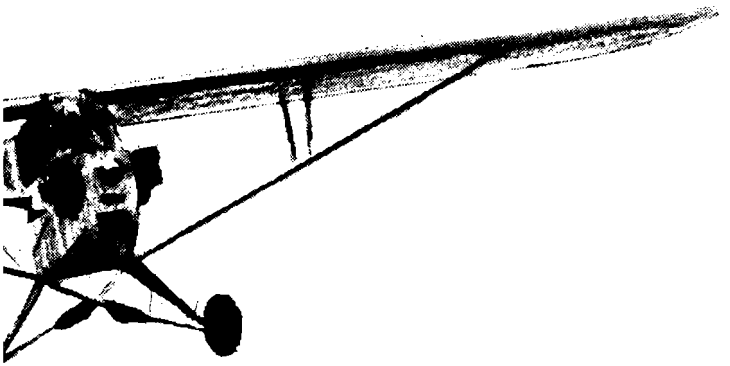
dum. Hemen geçme çabamız sonuç verecek mi diye. Verirse, onlar da hemen izleyeceklerdi.

Ben ne yapardım emin değilim. Serbest kalır kalmaz son hızle hedefe yönelmek tabii pek romantik ve cesur bir hareket. Ama başaramadın mı, inen hava seni yere bastırdı mı, hapı yuttun demektir. Oyun dışı kalırsın. Tabii bütün günü Harris Hill'in tepesinde dolanarak geçirirsen de oyun dışı kalırsın. Amaç hedefe varmaktır, bu da cesaretle ihtiyatın tam tavında bir karışımını gerektirir. Ötekiler ihtiyatla başlamışlardı işe. Benim arkadaşım ise cesareti seçmişti. Tepeden uzaklaştık, dakikada üç yüz fit alçalarak ilerledik.

Kuşkularımı yüzünden okumuş gibi, "Hakkın var," dedi. "Bu iniş bir dakika daha devam ederse, karşı tepedeki yükselen havaya hiç varamayız. Ama sen de aynı kanıda değil misin? İnsan er geç çekme ipinin ve üzerinde bulunduğu tepenin güvenliğine veda edip, ne olursa olsun diyerek kendi başına yola koyulmak zorunda değil mi?"

"Herhalde."

Ama belki de ... beklesek bazı termaller vadinin içinde pişer-



di biraz. Şu durumda daha beş dakika havada kalabilirdik, ondan sonra bir alan seçip inmek zorundaydık. Ben aşağıda alan aramaya koyuldum. Suratım biraz asıktı belki. Beklememiz gerektiğine inanmaya başlamıştım. Ötekiler gibi. Ben planör uçuşlarını severim. İki üç saatlik güzel bir uçuşu, yedi dakika hızlı gidip sonunda yeri boylamak uğruna feda etmek istemem. Hem de sırf şu adam kendini pek cesur hissediyor diye! Dakikada dört yüz fit alçalmaya başladık.

"İnsan elinden geleni yapmak zorunda," dedi.

"Senin elinden gelen, benimkinden farklı. Gelecek sefere bırak da planörü ben uçurayım, tamam mı?"

"Olmaz." Ciddiydi de. Birlikte yaptığımız bütün uçuşlarda kontrol ondaydı. Bir iki dakikalığına bana verirdi. Ara sıra. Zamanında epey korkunç hatâlar da yapmıştı. Ama buna karşılık harika uçuşları da olmuştu, onu kabullenmek zorundaydım. Hatâ yapsın ya da yapmasın, güzel uçsun ya da uçmasın, planörü benim uçurmama asla izin vermezdi.

Dakikada üç yüz mille iniş ... yerden dokuz yüz fit yüksekteydik.

"Bu kadar bu iş," dedim. ""Düşerken kayışı sıkmayı unutma."

Cevap vermedi, güneş altındaki beton bir otoparkın üzerine doğru döndü. "Belki de öyle olmaz."

Oyun bitmişti artık, biliyordum. Hapı yutmuştuk. Otopark iniş için fazla kısaydı. Parçalayacaktı planörü. İnecek yerimiz yoktu ... teller, ağaçlar, yollar. Dakikada iki yüz fitle iniyorduk ve yedi yüz fitimiz kalmıştı.

"Bu sefer yüzüne gözüne bulaştırdın, dotum, gerçekten bulaştırdın!" Bir çarparak iniş yapmadığı kalmıştı. 1-26'yı o alana parçalamadan indirecek kadar iyi pilot değildi. A.J. Smith becerirdi belki o işi. Ama bu adam ... 1-26'lardaki tecrübesi birkaç saati aşmayan bu adam ... asla. Kayışımı çekip daha sıkıştırdım. Allah kahretsin, dedim. Kontrolda ben olsaydım, şu anda ilk tepenin üzerinde güvende olurduk. Ama uçuran o. Bunca romantik ataklık bir yana, felâkete bir dakikamız kaldı.

"Eh, buna ne dersin," dedi o anda. "Yükselen havayı bulduk sonunda! Dakikada iki yüz elli, üç yüz fitle yukarı!"

Schweitzer'i sert bir hareketle sola kıvırdı, otopark üzerindeki daracık termalin tepesinde küçük daireler çizerek yükselmeye başladık. Uzun bir sessizlik oldu, yükseliş devam etti.

"Dikkat ediyor musun," dedi sonunda. "Dakikada altı yüz fitle yükseliyoruz ve iki bin beş yüz fite geldik!"

"Öyle, Bazen inanılmaz şansın oluyor."

"Şans mı sence? Belki öyledir. Belki de değildir. Yükselen havaya inanman gerekir ... her zaman. Hep arayacaksın onu. İnan bana, bin fitte pes eden adamdan daha şanslı çıkarsın. Zaten insan arasıra kendine yükselen hava bulmayı öğrenmemişse hedefe varmak için zerre kadar şansı da olamaz, öyle değil mi?"

O havayla dört bin beş yüz fite kadar çıktık, sonra o tekrar rotaya yerleşti.

"Seni o küçük termal kurtardı," dedim. "Ama sen onu bıraktın, veda bile etmeden arkanı döndün ona." Aslında şaka yapıyordum. Onun o hayalci tutumuna takılıyordum biraz."

"Öyle. Veda yok.Yükselebileceğimiz kadar yükseldikten sonra ... artık oralarda oyalanmanın bize yararı yok. Hep aynı yük-

selticiye takılmak, inanmayanlar içindir. Her sefer aynı şey olur. Planörcü için tek gerçek güvence, gökyüzünde gözle göremediği daha başka termallerin de bekliyor olduğunu bilmektir. Mesele yalnızca var olanın nasıl bulunabileceğini öğrenmek meselesi."

"Hımm," dedim. Altımızda dört bin fit pay varken kulağa pek mantıklı geliyordu. Ama otoparka iniyoruz sandığımda, felsefenin pek yararı olmamıştı.

Bir süre sıfır alçalışla yola devam ettik, sonra o da bitti, yine inmeye koyulduk. Kümülüse vardık sonunda ... ama orada hiç yükselen hava yoktu. Olması gerekirdi ama yoktu. Beni birdenbire ateş bastı. Altımızda geniş bir çam ormanı görüyordum. Sert, dağlık arazi. Bir yükselişe ihtiyacımız vardı.

"İki yüz fitle iniş," dedim. "Şimdi ne yapmayı planlıyorsun?"

"Herhalde rotada kalacağım. Bence yapılacak en doğru şey odur. Yükselti kaybediyor ol ya da olma."

Doğru şey. Doğru şeyi yapmak her zaman ne kadar zor gelir! Planörle ülkenin bir başından bir başına giderken hele. Örneğin yükselen havada insanın yavaşlaması gerekirdi. Oysa o anda içinizden burunu hız kazanmak için aşağıya indirmek ve ilerlemek gelir. İnen havada ise, siz burunu kaldırmak isterken aşağıda tutmak doğru harekettir. Hızı arttırmak, oradan mümkün olduğu kadar çabuk kurtulmak için. Arkadaşım burunu indirip hızı arttırdı. Sivri dorukların, dikenli ağaçların tepesinde, ine ine iki bin beş yüz fite vardığımız, altımızda da inecek alan olmadığı halde. Sanki planörcülüğü kitaplardan öğrenmiş gibi uçuyordu. Hem de o kitapların doğru olduğuna inanmış gibi.

Bir keresinde bana, "Bir zaman gelir, yapmak istediğin şeyi daha önce yapmış insanlara inanman gerekir," demişti. "Onların söylediklerine inanıp, bunu kendin de kanıtlayana kadar sürdürmek zorundasındır."

Sormam gerekmiyordu. Şu anda da yaptığı oydu. Yan rüzgârda tepelere arasındaki yükselen hava diyagramlarına inanıyordu.

Yükselti kaybediyorduk.

"Sağ kanadın iki mil açığındaki şu bulutta yükselen hava var gibi," dedim.

"Olabilir."

Bir süre sessizlik oldu.

"O halde oraya varacak kadar yüksekken neden bir deneyemiyoruz?" Kendimi yavaş anlayan öğrenciye lâf anlatan birinci sınıf öğretmeni gibi hissediyordum.

"Evet. Şey. Sol tarafa da bir bak. O büyük bir yükseliş işte. On mil ötede. Ama rota dışında. Oraya varsak yükselirdik ... ama rotadan on mil sapmış olurduk, o yükseltiyi de dönüşte kaybederdik. O halde ne diye boşuna dolaşalım? Zaman kaybından başka bir şey değil. Bir sonuca vardırmaz. Nice iyi pilotun başına gelmiştir. Bana olmayacak. Tabii elimden gelirse."

"Yüksel ve yüksekte kal," diye bilinen sözü sundum ona. Gözünü bile kırpmadı.

Amma berbat bir gün! Bin beş yüz fite inmiştik. İnen havanın ortasındaydık, aşağıda da ağaç tepelerinden başka bir şey yoktu. Hava çok durgundu. Granit kaya gibiydi. Bundan beteri olamazdı. Otoparkta en azından, enkazı toplamaya yardım edecek birileri vardı. Burada ormanın bekçi kulesi bile yoktu. Parçalanıp kaybolacaktık.

Planörü hızla sağa çevirirken, "Vay canına," dedi.

"Ne oldu? Ne yapıyorsun?"

"Bak. Bir planör."

Bembeyaz bir 1-26'ydı, Yarım mil ötemizdeki termalin üzerindeydi. Ben kendimizi burada yalnız sanmıştım. Tepeden ilk biz ayrıldık sanmıştım. Ama demek bir başkası da bizden önce koyulmuştu yola. Şimdi de bize bir termalin yerini gösteriyordu.

"Sağol, arkadaş ... her kimsen." Belki de bu sözü ikimiz aynı anda söyledik.

Öbür Schweitzer'in altına geçtik, variyometre hemen dakikada iki yüz fitlik bir tırmanış göstermeye başladı. Kâğıt üzerinde pek önemli gibi görünmüyordu ama uçsuz bucaksız bir çam ormanının üzerindeyken iki yüz fit çok güzel bir manzaraydı. O yükselişten sabırla, dikkatle yararlandık, oradan ayrıldığımızda

altımızda yine dört bin fit vardı. Öbür planör çoktan rota üzerinde yola koyulmuştu.

"Bize o termali göstermesi çok nazik bir hareketti," dedim.

"Ne demek istiyorsun?" Sesi canı sıkılmış gibi çıkmıştı. "O bize göstermedi ki! Termali kendisi için buldu, kendi tırmanışı için kullandı. O tırmanışı bizim hatırımız için mi yaptı sanıyorsun? Biz yardım almaya hazır olmasaydık o bize hiç yardımcı olamazdı. Onun orada olduğunu görmesek ya da gördüğümüz halde o termalden yararlanamayacağımıza inansak, şu anda belki de bir çam dalının üzerine konmuş olurduk"

Termalden ayrılırken aşağıya baktık, bir başka planörün de altımızda olduğunu gördük. Yükselen havayı o da bulmuş, döne döne tırmanıyordu.

"Gördün mü?" dedi arkadaşım. "Şu adam da belki termali gösterdik diye bize teşekkür ediyor. Ama onun orada olduğunu şu ana kadar bilmiyorduk bile. Komik, değil mi? Biz kendi tırmanışımızı yapıyoruz, sonra bir de bakıyoruz, bir başkasına da iyilik etmişiz."

Günün sonuna doğru dağlar yerini düz arazilere bırakmaya başladı. Ben fazla düşünmeden, öylece uçuyordum. Birden, "Şuraya bak," dedi.

Geniş, yeşil bir alan vardı. Yolun kenarındaydı. Tam ortasında da bir planör duruyordu. İnmişti.

Sesinde garip bir hüzünle, "Yazık," dedi

Böyle söylemesi beni şaşırttı.

"Yazık mı? Ne demek istiyorsun?".

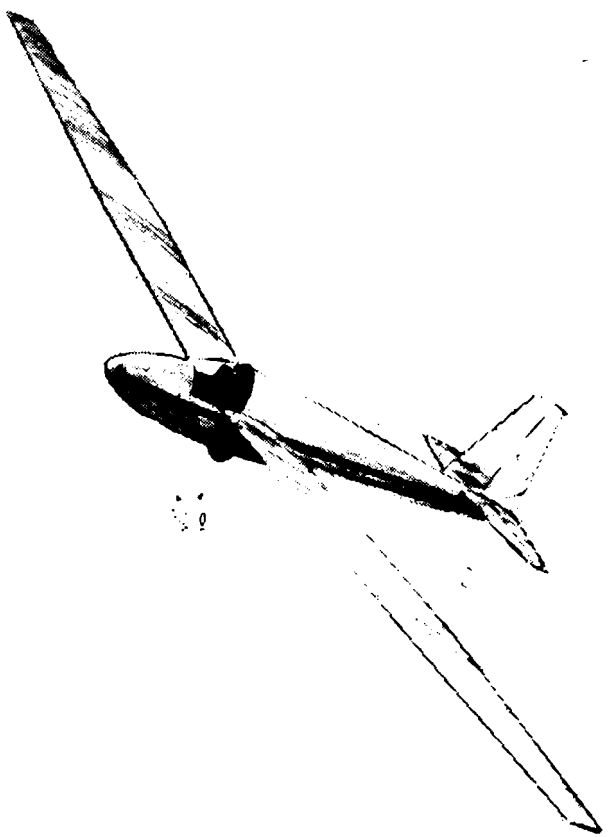
"Zavallı adam bunca yolu gelmiş, şimdi de yarışma dışı kalıyor. O tarlada oturup duruyor öylece."

"Yorgunsun herhalde," dedim. "Yarışma dışı kalmıyor. Aldığı yol, puanına sayılıyor. Yarın alacağı puanlara eklenecek. Öbür günkülere de. Hem zaten arasıra yere inmek, yarışmaya bir süre ara vermek de iyi bir duygu. Çimenlere uzanmak, dinlenmek, yine uçacağını bilmek."

Biz bakarken, mavi bir station-vagon araba, yoldan sapıp o alana girdi. Peşinden ince uzun bir planör treyleri çekiyordu.

Hoşça vakit geçireceklerdi. Yer ekibi durmadan planörcüye daha iyi puan alamadığı için sitem edecek, sonunda o da anlatmak zorunda kalacaktı. Yolun her adımında elinden gelenin en iyisini yaptığını kanıtlayacaktı. Herhalde bazı şeyler de öğrenmişti. Gelecek sefere daha iyi uçacaktı. Yarın aynı pilot yine yarışmaya devam edecek, bu sefer başka bir çekme ipinin ucunda havalanacaktı.

"Hakkın var," dedi. "Özür dilerim. Hiç de fena bir şey değil.



Yapılacak en doğru şey. Bu kadar kör davrandığım için bağışla beni."

"Ziyanı yok." Beni sınıyor muydu acaba? Anlayamıyordum. Bazen yapardı böyle şeyleri.

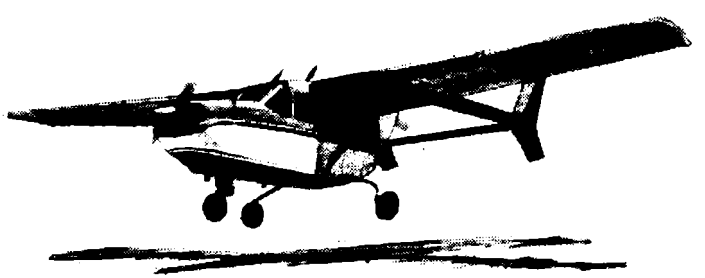
Hedefe doğru son uçuşumuzu elimizden geldiğince uzatmaya çalıştık ama akşamın alaca karanlığında inen hava pek berbattı. Daha fazla uzatamadık. Issız bir çayıra indik. Hedefe bir mil yolumuz kalmıştı, ama biz elimizden geleni yapmıştık. Pişman değildik. Ben bile pişman değildim o anda.

Parlak planörümüz sonunda yeşillikler üzerinde durduğunda ortalık ölümün ta kendisi kadar sessizdi. Rüzgârın çevremizde dolaşan soluğu kanatları okşayıp içini çekti, sonra da gitti.

Planörün kapağını açtık. Ben pratik pilot, o da romantik pilot olarak, bizi öğleden sonraki serüvenden geçiren planörün içinden çıktık.

Hava hafif ve temizdi. Çayırda kuşların sesini duyuyorduk.

Yarın yine uçacaktık tabii. Ama şu an için, çimenlere uzanıp yatmak, yaşıyor olduğumuzu bilmek güzel şeydi.



Havaalanında Bir çocuğa Armağan

Hayatım boyunca dört tane kokteyl partiye gitmiştim, bu seferki beşincisiydi, içinden gelen o küçük ses de hiç insaf göstermiyordu. Buraya gelmek için nasıl bir özrün, nasıl bir sebebin olabilir? diye soruyordu. Salonun tâ ucunda bir tek adam var ... onun sisli bir fikri var uçuş konusunda. Bir salon dolusu halkın içinde bir tek arkadaşın var. Diğerlerinin hepsi ulusal politikadan, ekonomiden, toplumdan konuşmak, yüzeysel bir sohbet yapmak isteyen yabancılar. Havacı ortamından çok uzaktasın burada.

O sıra şominenin rafının tam yanında bir adam durdu. Üzerinde altın düğmeli kruvaze bleyzer vardı. Sinemadan konuşuyordu.

"***Trash***'i beğedim," dedi kültürlü bir sesle. Ardından son derece can sıkıcı bir sahneyi ayrıntılarıyla tarif etmeye koyuldu.

Ne işim vardı benim burada? Bulunduğum yerden elli fit ötede, duvarın hemen gerisinde, rüzgâr vardı, gece vardı, yıldızlar vardı ... ama ben burada, elektrik ampullerinin ışığı altında duruyor, şu adamın konuşmasını dinliyormuş gibi yapmak zorunda kalıyordum.

Nasıl dayanıyorsun buna? diye sordum kendime.

Sahtekârsın sen. Yüzün ona dönük ama aslında onun koca kayalardan daha budala olduğunu düşünüyorsun. Sende bir nebze dürüstlük olsa, aradığı değerleri ***Trash***'de bulurken yaşamakta ne gibi bir amaç gördüğünü sorardın. Sonra bu salondan sessizce çıkar, kokteyl partilerden elinden geldiğince uzak durmaya çalışır, sonunda dersini öğrenir, bir daha da asla böyle bir yere ayak basmazdın. Bu tür şeyler bazı insanlara uygun olabilir ama sana hiç değil.

O sırada kalabalık dalgalandı, insanlar yer değiştirdi. Arasıra olurdu bu hep. Ben kendimi bir kadınla başbaşa buldum. Oğlu için kaygılanıp duruyordu kadın.

"Daha on beş yaşında," diyordu. "Lisede başarılı değil. Marihuana içiyor ve yaşamaya hiç önem vermiyor. Beni suçluyor. Bir yıla kalmadan ölecek ... biliyorum bunu. Onunla konuşamıyorum. Kaçarım diye tehdit ediyor. Hiç aldırmıyor ..."

Akşam boyunca kulağıma çarpan ilk heyecanlı sesti bu. Salondakilerin hepsinin yaşayan birer insan olduğunun ilk belirtisiydi. Yeni tanıdığı bir insandan yardım isteyen bu kadının söyledikleri, beni engin bir bunalım denizinden kurtardı. kendi on beş yaşıma döndüm. Sonra on sekizime. Dünyanın soğuk ve yapayalnız bir yer olduğuna, yeni gelenlere buradahiç yer olmadığına inanırdım. Ama o sıralarda uçmayı keşfetmiştim. Bu bir dürtü olmuştu bana. Göklerde tek başına varlığını sürdür de görelim, diyen bir meydan okumaydı. Buna karşılık bana bir iç güven sunuyordu. Eğer yeterince iyiysem. Bu arada kim olduğumu bulmanın yolunu da keşfedecek, bir daha hiç yalnızlık çekmeyecektim.

"Oğlunuz acaba hiç uçakla uçtu mu?" diye sordum.

"Hayır. Elbette uçmadı. Daha on beş yaşında."

"Bir yıla kadar ölecekse, enikonu yşslı biri olmalı."

"Aklıma gelen her şeyi denedim. Bill'e ulaşabilmek, onunla konuşabilmek için beynimi çatlattım ..."

Ben hâlâ kendi on sekiz yaşımı düşünüyordum. İki koltuklu hafif bir uçak benim hayatımı değiştirmişti. Sabahın yedisinde başlayan o motor sesi, otlar üzerindeki o çığ damlaları, kırlarda-

ki evlerin bacalarından çıkan o ince gri dumanların dosdoğru yukarıya, duru sonbahar göklerine yükselişi.

"Bakın size ne diyeceğim ... Benim havaalanında bir uçağım var. Yarın öğleden sonraya kadar buradan gitmiyorum. Bill'e bundan söz edin, olmaz mı? Eğer ilgilenirse onu Cub'a bindirir, uçururum. Kontrolları ele almanın verdiği duyguyu görür. Belki hoşlanmaz ama ... belki de hoşlanır. Eğer hoşlanırsa, ondan sonrasını getirebiliriz. Onu bekleyen bir uçak gezisi olduğunu söyleyin ona olmaz mı? Eğer isterse ..."

Biraz daha konuştuk. Kadının sesinde artık belli belirsiz bir umut sezilmeye başlamıştı. Oğlunu kurtarabilmek için kendisine uzatılan her dala sarılıyordu. Derken akşam sona erdi.

O gece çocuğu düşündüm. Bizim gibi uçan kimselerin, ödemeleri gereken bazı borçları olduğunu düşündüm. Bize hayatta yeni bir yön kazandıran ilk uçuş hocamıza gidip ödeyemeyiz o borcu. Ancak bu armağanı başkalarına da aktararak ödeyebiliriz. Bizim bir zamanlar yaptığımız gibi hayatta kendi yerini, kendi özgürlüğünü arayan birinin ellerine teslim ederiz onu.

Eğer beğenirse, çocuk uçuş derslerine karşılık Cub'ı yıkayıp cilalamayı üstlenebilir, diye düşündüm. Yıkanacak uçaklar ortaya çıktığından bu yana çocukların hepsinin yaptığı gibi, bir yandan çalışarak bir yandan derslerinde ilerler. Ve günün birinde gökyüzünde serbest kalır, benim borcumun da bir kısmı ödenmiş olur.

Ertesi sabah erkenden alandaydım Uçuşu hevesle bekliyordum. Kimbilir? Belki de çocuk doğuştan yetenekli çıkardı bu konuda. Uçuş fikrini içgüdüleriyle çabucak algılar, karşısına tüm hayatını değiştirebilecek bir şey çıktığını anlardı. Bir saate kalmaz, düzgün biçimde uçuyor olurdu. Yükselişler, dönüşler yapardı. Belki inişi bile deneyip ...

Cub'ın iplerini çözerken bunu düşünüyordum. Uçuş öncesi kontrollarını yaptım, motoru ısıttım. Tabii hiç sevmeyebilirdi de. Dünyada uçağı güzel ve sihirli bir varlık olarak görmeyen insanlar da var. Masmavi bir gökte yalnız olup aşağıdaki manzarayı seyretmeyi zerre kadar istemeyenler de var. Belki çocuk onlar-

dan biriydi. Ama ben yine de armağanımı sunmuş olurdum, o da kendisine gereken o şeyin, arayıp durduğu o şeyin uçmak olmadığını anlamış olurdu. Hangisi olursa olsun, bir yardımı olurdu zavallıya.

"Ne müthiş!" dedim sonradan seyir yardımcıma. Birlikte kendi kentimize doğru uçuyorduk. "Yani, harika bir şey! Gökyüzünden biri çıkageliyor, aşağıya iniyor ve sana uçmanın tadını sunuyor. Daha önce hiç denemediği bir serüven. Ve çocuk, nedir diye bakınaya bile çalışmıyor! Ben olsam, daha güneş doğarken burada olurdum, sinirli adımlarla dolaşa dolaşa beklerdim!"

Seyir işareti nedeniyle bir an sessiz geçti. "O teklifin ona nasıl ulaştığını hiç düşündün mü?" diye sordu.

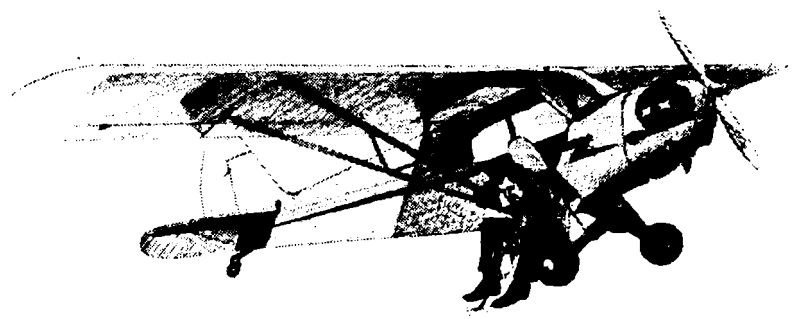
"Ne fark eder nasıl ulaştığı? Önemli olan serüvenin kendisi ... nasıl öğrendiği değil."

"Annesi söyledi ona. ***Annesi!*** On beş yaşındaki bir âsî, ***annesinden*** duyduğu bir şeye ilgi gösterir mi sanıyorsun?"

Cevap vermeye gerek yoktu. Gerçekler, rüzgârın ve motorun sesine rağmen mesajlarını iletmeyi başarırlardı.

İşte hikâyenin sonu. Belki bugüne kadar o çocuk aradığı şeyi bulmuştur, belki eroine takılmıştır, belki de ölmüştür. Onun da kendi hayatını yaşaması gerekir tabii. Ve onu kendi istediği gibi yaşar. Biz bir armağan sunabiliriz, ama istemeyen birine onu zorla kabul ettiremeyiz.

Cesaretimi kaybetmiş değilim. Tekrar deneyeceğim. Belki günün birinde ilk hocam Bob Keech'e olan borcumu ödemeye başlayacağım. Bir sabah havaalanında benimle buluşan, gülümsemesi ve sözleriyle hayatımı değiştiren Bob Keech'e. "Bak, kanat dediğimiz şey işte şu ..."



Rüya gibi bir uçuş buluşması

Katıldığım en garip uçuş buluşmasıydı. Belki de rüyaydı ... o kadar garipti çünkü. Şu saten gibi gökyüzü vardı bir kere. Tam da gerçek gibi değildi. Puf ipek bulutlar çok yukarlardaydı (güneşi tıkayacak kadar kalabalık değillerdi, güneş de bu arada limon rengiydi), inmek için kadife yeşili çimenler, kalkmak için fildişi gibi bembeyaz betonlar vardı. Çevrede birkaç ulu ağaç, tepelerinde yapraklı geniş şemsiyeler ... insanlar altına oturup uçanları seyretsin diye. Sandviçler. Soğuk portakal suyu.

Bu hafif eğimli alanın orasına burasına parketmiş uçaklar görünüyordu. Yirmi kadardılar. Kimi ilerleyip bir ağaç gölgesine giriyordu.Çoğu iki koltuklu, yüksek kanatlıydı.

Ben işte bu yerde, Cub'ımın kanadı altında oturuyor, bu garip manzarayı seyrediyor, bir Cessna'nın inişine bakıyordum ki adamın biri yaklaşıp yanımda durdu. "Güzel bir Cub bu sizinki," dedi. "Teste katılacak mısınız bununla?"

Kendini dünyanın en yetenekli havacısı gibi gören herkes gibi, ben de yarışma tekliflerine açıktım. Bu Test'in de öyle bir şey olacağını düşünüyordum. Bu kelimenin bu anlamda daha önce kullanıldığını hiç duymamış olsam bile.

"Tabii," dedim.

"Sizi aramızda gördüğümüze sevindim," dedi, uçağımın nu-

marasını elindeki bloknota kaydetti. Adımı sormadı.

"Altmış beş beygir mi bu motor?" diye sordu.

"Seksen beş."

"Pervane yüksekliği?"

Amma soru! "Pervane yüksekliği mi? O size niçin lâ...? Yedi fit kadar herhalde."

Başını iki yana salladı, cebinden mezurasını çıkardı. "Teste gelip de pervanelerinin yüksekliğini bile bilmeyen pilotlara ne demeli?" Cub'ın burnuna yürüdü. "İzin verir misiniz?"

"Buyurun. Ben de öğrenmiş olurum."

Mezurayı dikkatle çekti, yerden pervanenin burnuna kadar olan uzunluğu ölçtü. "Dokuz fit ve bir çeyrek," deyip bu sayıyı da bloknotuna yazdı. "Şimdi de faktörünüzü istiyoruz."

"Faktör mü?"

"Performans faktörünüz. Kanat yükü bölü güç yükü. Siz ilk defa mı Test'e katılıyorsunuz?" Şaşırmış gibiydi.

"Doğrusu pervane yüksekliklerinin, faktörlerin kaydedildiği bir Test'e ilk defa katıldığımı kabullenmem gerek."

"Ya! Üzgünüm! Aramıza hoş geldiniz! Geldiğinize sevindik." Listesine baktı. "Durun bakalım. Uçağınız Reed Clip-Wing Cub, motor gücü seksen beş beygir ... işte şurada. Kanat yükünüz sekiz buçuk, güç yükü on dört virgül üç, faktörünüz de bir virgül yedi." Bunu da yazdı. "Siz bunlara kaygılanmayın," diyerek gülümsedi. "Uçmanıza bakın."

"İlk önce ***Geçit*** . Motoru tam zamanında çalıştırım. Elinizden geldiği kadar iyi uçun." Bana ince bir broşür uzattı, sonra elinde bloknotuyla bembeyaz bir Taylorcraft'a yürüdü. O uçak da karşı yamaca serilmiş battaniyenin ve piknik sepetinin yanına park edilmişti.

Broşüre baktım, lacivert mürekkeple, kabartma yazıyla basılmıştı. Ziyafet davetiyesi kadar zarif bir şeydi.

PİLOTLARA
TEST
14 EKİM 1972

Kuşkuya kapılmıştım. Uçuş buluşmalarının bu kadar aşırı düzenlenmiş olmasından hoşlanmazdım.

İlk sayfanın ortalarında bir yerde şöyle deniyordu: "Uçuş buluşmalarının bu kadar aşırı düzenlenmiş olmasından hoşlanmayanlar için, bölgemizde düzenlenen gayriresmî uçuş buluşmalarının listesi sayfa on dokuzda verilmiştir. Bu buluşma, dünyanın en iyi havacıları arasında olduklarına inananlar içindir. Test de öyle olup olmadıklarının göstergesidir.

Bu buluşmanın tarihçesi konusunda da açıklamalar vardı. Performans faktörüyle ilgili biraz teknik bilgi, sonra da bir dizi acayip uçuş becerilerinin listesi. Böyle bir şeyi daha önce hayalimde bile canlandırmış değildim. Broşürde çoğu pilotların pratik yapmaksızın uçak kullanımında beceri kazanmadıkları söyleniyor, ama pratik bir yana, testte başarılı olmanın tek şartının gerçekten ustaca uçmak olduğuna işaret ediliyordu.

Bunu okuyunca yutkundum. Ben kendimi en iyiler arasında düşünmekten hoşlanırdım ama ... presizyon uçuşları konusunda fazla pratik yapmamı engelleyen bir yığın neden vardı doğal olarak. İnsanın hayatını kazanması da şarttı ne de olsa.

Giriş yazısının en sonunda bir cümle daha vardı. Belki de komik olduğu düşünülerek eklenmişti oraya: "Kötü uçuşlar için gösterilen bahaneler anlayışla dinlenecek, fakat test sonuçlarını etkilemeyecektir." Bir kere daha yutkundum, sonra sayfayı çevirdim.

GEÇİT

> TEST: *Yükselti kontrolu. Geçit , pistin orta çizgisini keser biçimde yerleştirilmiş bir dizi kurdele engeldir. En yüksek kurdele on beş fittedir, diğerleri her on fitte bir üç inç alçalmakta, iki yüz kırk fit uzunluğunda bir tünel oluşturmaktadır. En alçak kurdele, yarışmacının pervane yüksekliğinden iki inç yukardadır ...*

Ayrıntılar devam ediyordu. Tekerlekleri piste değen ya da orta çizgiden uzaklaşan pilotların nasıl diskalifye edileceğini anla-

tıyor, ikinci hak verilmeyeceğini söylüyordu. Dört kurdeleden fazlasını koparan pilot, kurdele takan ekibe bir testi portakal suyu ısmarlamak zorundaydı. Bu da babacan bir tavırla, geleneksel bir espri olarak ilâve edilmekteydi ... ama portakal suyunun kaça olduğu belirtilmemişti.

Alnım birden ter içinde kaldı. O kurdeleler tuzağının bana doğru yaklaşması canlandı gözümün önünde. Geçit denilen bu yarışmanın daha ilk aşama olduğunu hatırladım. Pilotlar ısınmak ve eğlenmek için uçacaklardı orada. Bu sefer alnım buz kesildi. Pervane yüksekliği artı iki inç.

Broşürün sayfalarını hızla taradım ve insanın özsaygısı uçağını uçurma yeteneğine sıkı sıkıya bağlı olduğu için de, ateşken buza, buzken ateşe dönüşmeyi sürdürdüm. Durumum giderek kötüleşiyordu.

Benim gördüğüm tek bu tür olay bir alçak uçuş yarışıydı. Len von Clemm'in yıllık şenliğinde, antika uçaklar Watsonville-California'da buluştuğu zaman yapılmıştı. Bu seferkinde, pilotun orta çizgi üzerinde uçtuğu süreye kendi performans faktörü sapması uygulanıyor, puanı ona göre bulunuyordu. İnsanın yalnız alçak uçuşu bilmesi yetmezdi. Puan alabilmesi için alçak uçuşu ***yer etkisinde*** bilmek zorundaydı.

Belki bu heveslendirici bir zorlama sayılabilirdi ama testin geri kalanı umut kırıcıydı.

Bir Slalom olacaktı. Delice kıvrılıp duran bir millik bir yolda, en hızlı pilotun kim olduğu ölçülecekti. Kıvrımlar sicime takılmış dev balonlarla işaretlenmiş olacaktı.

Kısa alanda kalkış yarışı da vardı. Alanın sonuna eğik bir kontrplak konmuş olacaktı. Altı inç yüksekliğinde. Pilot rampaya kadar kendi minimum uzaklığını kendi seçiyor, kalkışını kuyruk tekeri yerde (ya da burun tekeri havada, diyordu broşür... çünkü yarışmaya altı tane deburun tekerli uçak katılmaktaydı) olarak yapıyor, rampanın üzerinden fırlıyordu. Eğer uçak rampadan çok önce havalanırsa ya da rampadan sonra tekerleri bir daha yere değerse, o zaman dereceye bile giremiyordu.

Bir de spot inişler testi vardı. Pervane daha bin fit yüksektey-

ken hareketsiz kalacak,sonra uçak dört fitlik bir alan içinde tekerleklerini yere değdirecekti.

Bir de ölü motor yarışı. Her uçak, deposuna normal seyirde on dakika yetecek kadar yakıt alacaktı. Kalkış dakikası kaydedilecek, en uzun süre yukarda kalabilen kazanacaktı.

Bunun ardından, balon ve kurdele engelleri arasında yer alan bir yarışma daha vardı. Kanat uçları arasındaki mesafeden daha dar yerlerden geçerken kanat eğme zorunluluğu vardı. Kırmızı kurdelelerin üzerinden atlanacak, mavilerin altından geçilecekti. En azından üç kere de, dik tırmanışlı sol dönüşler vardı. Ardından da sert dalışlı sağ dönüşler izliyordu.

Devam edip gidiyordu liste. Aerobatikler, ekipler için formasyon testleri, hattâ yüksek hızla yerde gitme yarışı bile vardı. Uçağını iyi tanımayan adama burada yer olmadığı gibi, yeteneklerinden söz edip edip de iyi uçamayana da yer yoktu. Kısacık bir an için, kendimin ikinci grupta olabileceği gibi mantıksız bir düşünce geçti kafamdan ... ama o an hemen geçti ... o sırada jüriden biri hoparlörde konuşmaya başladı. "Lütfen ***Geçit*** için motorlarınızı çalıştırın."

Karşımdaki beyaz Taylorcraft canlanmıştı. Pilot ağaçların altında, battaniyede kalan genç, güzel bir kadına neşeyle el salladı. Kurdeleler tünelinden korkmuşa benzemiyordu. Korkmuş görünmek zorunda değildi. O ufacık uçağa bindi, havalanıp bir kere döndü. Havuzun ucuna varıp dönüş yapan bir yüzücü kadar rahat. Sonra bir tek düzgün hareketle ***Geçit***'e daldı. Birkaç saniye boyunca çevresini kurdeleler sardı, sonra onlardan sıyrıldı, Arkasında kurdeleler dalgalanıyordu ama hiçbiri kopmuş değildi. Boğazım kupkuru kesilmişti.

Bir Ercoupe havalandı, döndü, tembel tembel ***Geçit***'e girdi, aynı şeyi yaptı. Kurdeleler sallanmadı bile.

Cub'ın motorunu çalıştırdım. Artık inanmıştım. Bir Cessna 140'ın tünelden geçişi sırasında, herhalde göründüğünden kolay olur diye düşündüm. Ne de olsa, yıllardır uçan bir pilottum ben ...

Testiyle portakal suyu. Buzlu. Fiyatı $21.75'di. Kurdeleleri de

öyle ikiye bölüp bırakmak mümkün değildi. Silindir pervaneleri onları ufacık parçalara ayırır, birer birer toplanacak hale getirirdi.

Bu iş bitince ***Geçit*** için nasıl alışmam gerektiğini kararlaştırmıştım. Kendi kendime, evimin yanındaki alana bir tek kurdele gerecek, altından uçacaktım. İyice ustalaşana kadar. Sonra onu yavaş yavaş alçaltacaktım. Öteki kurdeleler, pilotun sakin olup olmadığını denemek için konmuş palavralardı. İnsan en alçak kurdelenin altından geçmeye konsantre olursa, diğerleri sorun değildi. Ama o dalgalanan parıltının içinden uçmanın verdiği dehşet (bir tek bende vardı bu duygu, başka hiç kimsede yoktu görünüşe göre) gerçek bir dehşetti. Sanıyorum kurdelelere vardığımda aşağıya çöktüm ... ve bağırdım.

Test devam etti. Sanki benim gibi birinin katılması olağan bir şeymiş gibi. Amaç ne de olsa, hangi pilotların iyi, hangilerinindaha az iyi olduğunu saptamaktı. Başka her şey ayrıntı sayılırdı ... ama herhalde seyircilere eğlenceli geliyordu.

Birkaç istisna dışında, tüm yarışmalar alandan görülebilecek yerlerde yapılıyordu (on millik alçak uçuş yarışı gibi şeyler için bu söz konusu olamazdı tabii). İnsanların ellerinde Test Seyircisi Broşürü vardı. Ustalarla palyaçoların nasıl yanştığını izliyorlardı.

Pek aceleye getirilmiyordu yarışmalar. Ağır tempodaydı. İki olayın arasında zaman geçiyor, pilotlar çene çalıyor, sandviç yiyor, patates cipslerini kemiriyorlardı.

Benim ödülüm, yarışmalarla ilgili o bilinen sözü hatırlamam oldu. En az bilen, en çok öğrenir. Kenarda durup da az ilerde birinin, bu söylediklerini demin uçuşuyla kanıtlamış biri olduğunu bilmek, azımsanacak bir sevinç değildi.

Örneğin Ercoupe'un pilotu. O kadar aleyhinde konuşulan o küçük uçak, o adamın ellerinde uçarken geniş bir çayırda koşan ceylana benziyordu.

Ben sorduğumda, "O kadar da mesele değil," dedi. "İyi bir uçaktır. Bir süre sonra öğreniyor huyunu insan. Onu sevmeye başlıyor. Siz izin verirseniz bir iki numara yapabileceğini de anlı-

yorsunuz."

Dönüşler yarışmasını kazanan Ercoupe oldu. Kâğıt duvara en yakın uçmuş, sonra kanadı üzerinde dönüp ters yöne uçmuştu. Bir Ercoupe'un bunu yapamayacağıma bahse girmeye hazırdım oysa.

Bütün bu zor uçuşların sonunda hiçbir ödül verilmiyordu. Kazananlar hakkında anonslar da yapılmıyordu. En önemlisi, pilotların ne kadar iyi uçtuklarını kendilerinin de görmesi, ne kadar daha iyi uçmak istedikleriyle karşılaştırmalar yapabilmesiydi. Ödül öyle kupa veya nişan değil, herkesin çok değer verdiği bir bilinçlenmeydi.

Herbirine kapalı bir zarf verildi, onlar da onu buluşmadan sonra açmak üzere ceplerine koydular. Açarlarsa tabii. Zarfın içinde, o kişinin diğerlerine oranla nasıl uçtuğunun bir değerlendirme listesi vardı. Örneğin ben zarfımı açmayı gerekli bulmadım.

Test sırasındaki performansımı ayrıntılarıyla anlatmamı beklemeyin lütfen ... çünkü biliyorsunuz, bu hikâye benim pilot olarak yeteneklerimin hikâyesi değil, böyle rastlanmadık yarışmaları açan o garip uçuş buluşmasının, uçaklarıyla birlikte bu kadar ustalaşmayı başaran öteki pilotların hikâyesi.

Bütün bunların bir rüya olup olmadığından yine de pek emin değilim. Son derece canlı ... ama rüya yine de. Bir kere, eğer bu kendine mahvetmeye yönelik bir ***Freudian*** rüya değil de gerçek olsaydı, ben o yarışmaların hepsinde biraz daha iyi uçardım.

Evet, öyle olmalı. Bunlar gerçekte yer almış olamaz. Eğimli çayırların düzleşip pistlere dönüştüğü, insanın uçağını ağaç gölgesine kadar sürebildiği, o tür bir gökyüzüne, o tür çimenlere sahip bir yer olamaz ki dünyada! Ama hepsinden önemlisi de, o Taylorcraft'la uçan, Cessna 140'la uçan adamlar gibi pilotlar olamaz. Hele Ercoupe'unu Slalom'dan hiç ipek kurdele kıpırdatmadan indiren kır saçlı adam?

Ben kendim de o kadar fena bir pilot değilimdir. Kurdelelere çarpmayacak kadar iyiyimdir aslında. Durun size şu Skyhawk'la

uçtuğum zamanı anlatayım. Bambaşka bir hikâye tabii. Hiçbir şey ifade etmeyen, çünkü gerçek olmayan bu saçma rüya gibi değil. Ama eğer karşılaşırsak ve siz de benim aslında ne kadar iyi pilot olduğumu daha dürüst biçimde görmek isterseniz, bana Skyhawk olayını sorun. Motorun on bin fitte stop ettiği, tek inecek yerin de ağaçlar arasındaki minicik açıklık olduğu olayı. Korkmuş muydum? Yoo, hiç korkmamıştım, çünkü uçağımı iyi tanıyordum ve ön cam baştan başa yağ kaplı olsa bile bu iş çocuk oyuncağıydı benim için ...

Evet, bana Skyhawk olayını sorun bir gün. Size zevkle anlatırım.

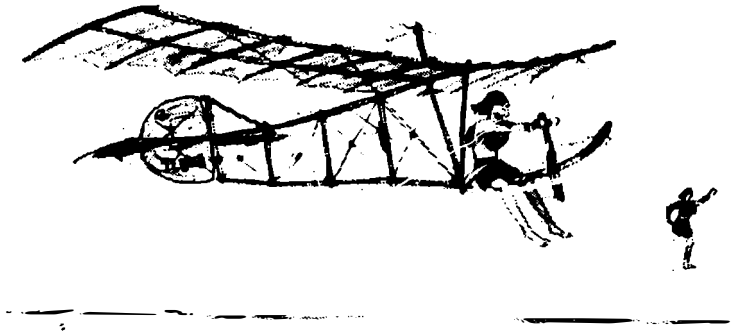
Mısırlılar günün birinde uçacak

Kartacalılar yapabilirdi. Ya da Etrüskler. Ya da Mısırlılar.Dört bin, beş bin yıl önce uçabilirlerdi onlar.

Eğer siz ve ben o çağda, şimdi bildiklerimizi bilerek yaşıyor olsaydık, sırf ahşaptan bir uçak yapabilirdik. Sedr ağacından, çubukları bambu, birbirine kancalarla tutturulmuş, kasein tutkalıyla yapıştırılmış, üstüne kâğıt veya ince kumaş yapıştırılmış, kök boyayla boyanmış. Kontrol kabloları yerine, örülmüş kordonlar. Tahta ve deri menteşeler. Tümüyle hafif, geniş kanatlı bir uçak. Hiç metale ihtiyacımız olmazdı. Bir tele bile. Lastik veya pleksiglas olmadan da idare ederdik.

İlk uçağı çabucak yapardık. Biraz kaba, ama sağlam. Yamacın yukarısından raylarla inip rüzgâra kendini koyveren bir uçak. Sonra bir dönüş yapar, yükselen havayı bulur, bir saat kadar uçardı. Mesele termalleri avlamaktaydı.

Sonra tekrar atölyeye dönerdik. Artık tezimizi kanıtlamış olduğumuza göre, ya tek başımıza ya da Firavunun usta teknisyenleriyle birlikte, bu sefer planörlerden bir filo kurardık. İlkeleri bir kere öğrenince, çevremizdeki adamlar uçmanın ne olduğunu keşfederlerdi artık. Bu sanata kendi yöntemlerine göre katkıda bulunurlardı. Birkaç yıl geçmeden yirmi bin fite yükselir, iki yüz mil uçardık. Daha bile uzağa.



Bu arada, sırf eğlence olsun diye, metallerle, yakıtlarla, motorlarla da çalışmaya başlardık.

Mümkündü. Onca yıl önce de yapılabilirdi. Hiç kimsenin uçuş ilkelerini uygulamayışı, hiç kimse o ilkeleri anlamadığı içindi. Hiç kimsenin anlamaması da, insanların uçabileceğine inanmadıkları içindi.

Ama insanlar neye inanıyor ya da neye inanmıyor olurlarsa olsunlar, ilkeler yine de vardı. Kıpırdayan havanın içindeki kıvrılmış yaldızlı kâğıtta yükselme gücü vardır. Hava bugün de kıpırdasa, bugünden bin yıl sonra ya da on bin yıl önce de kıpırdasa, bir şey değişmez. İlke aldırmaz ona. O kendini bilir ve her zaman da doğrudur.

Aldırış eden biziz ... insanlar. Bunu bilmekten türlü türlü özgürlükler kazanacak olan da biziz. İyi bir şeyin mümkün olduğuna inanın, onu doğru kılan ilkeyi bulun, o ilkeyi uygulamaya koyun ... ve ***işte!*** Özgürlük!

Zamanın hiçbir anlamı yoktur Zaman yalnızca, bizim bir şeyi bilmeme durumuyla bilme durumu arasındaki, yapmama durumuyla yapma durumu arasındaki boşluğu ölçme biçimimizdir. Küçük Pitts Special biplan bugün dünyanın her yanında, garajlarda, bodrumlarda yapılıyor. Yüz yıl önce yapılsa, mucizevî bir Tanrısal gücün işareti sayılırdı. Günümüzde göklerde sayısız

Pitts Special uçuyor, ama hiç kimse onların uçuşunu doğaüstü bir şey gibi görmüyor.(Bazılarımıza çift düşey snap'dan sonra dış kare takla atıp ***lomcevak*** 'la bitirmek baştan beri doğaüstü gözükür, o da başka.)

Bahse girerim ki çoğumuz için uçuş, Pitts Special'ın da ötesinde bir şeydir.Çoğumuz gizliden gizliye, en iyi uçuş biçiminin uçaktan tümüyle kurtulmak olduğunu düşünüyor olabiliriz. Bizi tek başımıza göklerde özgür bırakacak bir ilkeyi ne yapıp yapıp bulmak gerekir o zaman. Bu sırra en fazla yaklaşanlar ***skydivers*** diye bildiklerimiz. Onlar da dosdoğru aşağıya iniyorlar ... ki bu da pek uçmak sayılamaz.

Asansör platformlar, roket kayışları falan gibi mekanik şeyler ise rüyayı mahvediyor. Teneke kutu olmadı mı hapı yutarsınız. Yakıt biter, yeri boylarsınız.

Günün birinde uçaksız uçmanın bir yolunu bulmayı öneriyorum ben. Diyorum ki, bunu mümkün kılan bir ilke şimdi de vardır. Yalnız mümkün olmakla kalmayıp, üstelik basit bir şeydir de. Bazı kimseler bunun geçmişte arasıra yapıldığını bile söylüyorlar. Onun orasını pek bilemem ama bence bu işin cevabı, görülmeyen tüm evreni kurmuş olan gücü toparlamak. Aerodinamik dediğimiz şey yalnızca o gücün gözle görülen, âletlerle ölçülen, uçan makinemizin o kaba demirleriyle dokunulabilen ifadelerinden biri.

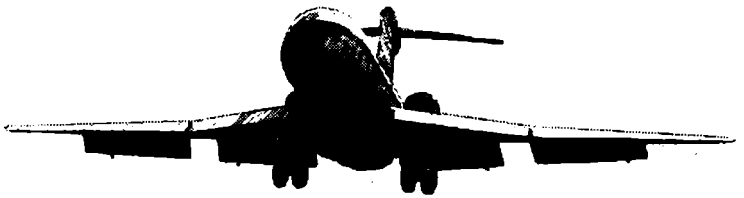
Eğer bu gücü toparlamak makineyle olmuyorsa, o zaman düşüncelerimizin ulaşabileceği bir şeydir. Duyu dışı sezgileri ve telekinetiği araştıran kişilerle insanın sınırsız bir primal güç olduğunu söyleyen düşünürler ilginç bir yolda ilerliyor. Belki şu anda bile laboratuarlarında uçup duran insanlar vardır. Bu imkânsızdır demeyi reddediyorum ... ama bir an için bize doğaüstü gibi geleceği kesin. Kumlu bir vadinin içinde durmakta olan eski Mısırlıya bizim planörün de doğaüstü görüneceği gibi.

Şimdilik, bizler bu sorunun üzerinde çalışırken, bildiğimiz bez-çelik uçak da hava ile aramızda durmayı sürdürecek. Ama er ya da geç tüm bizim gibi Mısırlıların uçabileceğine inanmadan edemiyorum.

Cennet öznel bir şeydir

Onları ister ellerinde siyah çantalarıyla pist üzerinde uçaklarına yürürken göreyim, ister gümüş pırıltılarla kırk bin fitte göreyim, bence havayolu pilotları dünyanın en profesyonel havacılarıdır. En profesyonel demek, en çok para alan demektir, o da tabii ***en iyi*** anlamına gelir. Eğer hiç havayolu pilotluğu yapmamışsam, dünyanın en iyi pilotuyum demeye asla cesaret edemem, ayrıca da, para ... Mantıkla yapılmış bir tablodur bu ... ve nice adam da o tablonun içine girivermiştir.

Yıllarca, bu iş sonunda havada otobüs kullanmaya dönüşebilir, can sıkıcı olabilir diye korktuktan sonra, sonunda belki de havayollarına karşı önyargılı davranıyorum, dedim kendi kendime. Eğer ben uçuşla ve gökle ilgili bilgilerimde gerçekten mükemmelsem, herhalde yerim bir Boeing'in pilot kabini olmalıydı ve bu ne kadar çabuk olsa o kadar iyiydi. United Air Lines'a hemen başvurumu yaptım. Listeler halinde uçuş sürelerimi bildirdim, sertifika numaralarımı, uçurduğum uçak tiplerini ekledim ve bunları da içim güven dolu olarak yaptım, çünkü biliyorum ki iyi yapabildiğim bir tane iş varsa o da uçak uçurmaktır. Kendime Beech Staggerwing'i, Spitfire'ı, Midget Mustang'ı ve Libelle planörü hemen almak istiyordum. Havayolu kaptanı maaşıyla.



İş başvurumun incelenmesi, benim kişiliğimin sınavdan geçirilmesini de kapsıyordu.

Lütfen evet ya da hayır diye cevap verin: Bir tek gerçek Tanrı mı vardır?

Evet ya da hayır: Ayrıntılar çok önemli midir?

Evet ya da hayır: İnsan her zaman doğruyu mu söylemeli?

Evet ya da hayır: Hımm. Havayolu pilotu olabilmek için verilen bu test beni uzun süre terletti. Ve sonunda çaktım.

United'da pilot olan bir arkadaşım, olup biteni anlattığımda kıkır kıkır güldü.

"Dick, o test için bir kurs gerek! Bir okul var, oraya gidersin, yüz dolar para verirsin, onlar sana havayollarının hangi cevapları istediğini söyler. Sen o cevapları verir, işe alınırsın. Soruları kendi başına cevaplamaya kalkmadın, değil mi? Doğru mu, yanlış mı, söyleyin: Mavi, kırmızıdan daha güzeldir! Buna sen tek başına mı cevap verdin?"

Böylece ben de o testin hakkından gelme yollarını planlamaya başladım. Harika bir havayolu pilotu olacağıma hiç kuşku yoktu ama o test yoluma konmuş bir tuzaktı. Yine de cevaplar için gerekli parayı ödemeden önce havayolu pilotlarının hayatı

nasıl geçer, diye bir soru soracağım tuttu bir gün.

Kötü bir hayat sayılmazdı. Birkaç yıl geçince insan, eğlencelerin en güzeli saydığı bir şeyi yapma karşılığında evine bu kadar kocaman bir maaş çeki götürmekten suçluluk bile duyuyordu.Tabii ki şirketin iyi bir elemanı olmanız beklenirdi, o doğal bir şeydi. Pabuçlarınız cilalı, kravatınız düzgün olmalıydı. Tüm kurallara uyacaktınız tabii ... ve sendikaya girecektiniz ... saçlarınızı da şirket politikasına uygun biçimde kestirecektiniz. Ayrıca, sizden daha önce işe girmiş pilotlara, uçuş tekniği geliştirme önerilerinde bulunmak da akıllıca bir şey değildi.

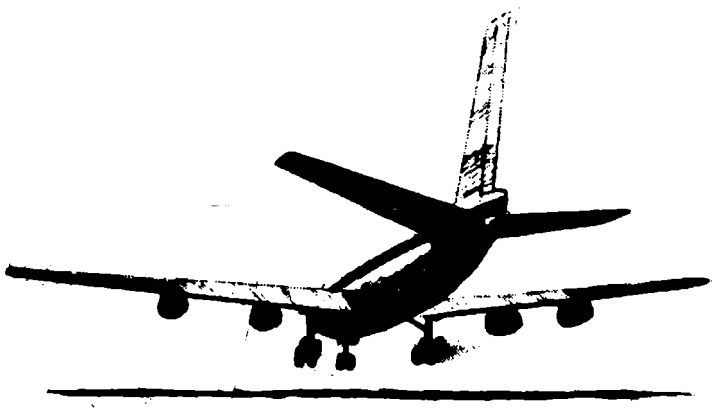
Liste uzayıp gidiyor, bitmek bilmiyordu. İçimde kurt gibi bir şeylerin beni hafiften kemirmeye başladığını hissettim. Evet, içimdeki adam rahatsızdı. Bir garip olmuştu. İstersem uçağı ve sistemlerini öğrenme konusunda dünyanın en istekli adamı olayım, istersem nice yeteneksizleri uçak kullanma konusunda canla başla eğitmeye uğraşmış olayım, istersem salt presizyon uçuşlarını kusursuz gerçekleştireyim, eğer saçlarım politikaya uygun kısalıkta değilse, o zaman ben bu işe en uygun adam sayılmayacağım, diye düşündüm kendi kendime. Sendikaya üye olmayı istemiyorsam, o zaman şirketin iyi bir elemanı sayılmayacaktım. Günün birinde bir kaptana nasıl uçulacağı konusunda bir şey söyledim mi de ...

Dinledikçe yavaş yavaş United'ın haklı olduğunu anlamaya başladım. Bu konu yalnız çubukla, dümen pedalıyla, âletlerle ve sistemlerle bitmiyordu. Ben iyi bir havayolu pilotu olacak tip değildim. Hele şirket politikalarının tümüne karşı duyduğum o doğuştan gelme kuşku da hesaba katılırsa, herhalde çok kötü bir havayolu pilotu olacaktım.

Havayolları benim gözümde her zaman sisli bir Valhalla olagelmişti. Her zaman pilot ihtiyacı duyacaklar ve her zaman da, ayda birkaç saatliğine o tam teçhizatlı, zarif ve bakımlı jetleri uçurma karşılığında o pırlanta değerindeki çeki verecekler, derdim. Oysa şimdi kafamdaki cennet pencereden uçup gitmişti. Onlar en iyi pilotlar değildi ki aslında! Şirket pilotuydu onlar.

Böylece yine kendi küçük biplan'ıma döndüm, yağını değişti-

rip motorunu çalıştırdım kalkış için piste doğru ilerledim. Yakam iliklenmemiş, pabuçlarım çamurluydu. Saçlarım iki haftadır kesilmemişti. Yukarda, bir yaz bulutunun kenarında, pilot kabinimden huzurlu yeşil kırların güneşle parıldayıp sınırsız serin gökle yıkanışına bakarken, havayolu pilotu cennetine asla sahip olamayacağıma karar verdim. Daha iyi bir şey çıkana kadar bu cennetle idare etmek durumundaydım.



Bir başka gezegende yuva

Clip-Wing'e binmiş, biraz sekans çalışıyordum. Önce takla, ardından yuvarlanıp dönerek Immelmann. Zevk için. O gün Immelmann'ı yaparken düşmediğime çok seviniyordum. Hilesi levyeyi tepedeyken tâ öne itip, acayip çapraz kontrollu dümen pedalı yapmak ve aileron basmaktı. Bunu ilk yarısında yapıp, sonra dümen pedalını ters yapıp bitirecektiniz. Kolay bir uçuş değil tabii, ama bir süre sonra insan bu şık manevradan bir doyum duygusu almaya başlıyor. Geçmişte Immelmann'larımı görenler bana, "Vay canına, ne kadar kötü bir yuvarlanma yapıyorsun," derlerdi. Onlara Hava Kuvvetlerinde insanlara asla negativ G-manevraları öğretmediklerini, benim bunları kendi kendime geliştirdiğimi, hocasız öğrendiğim için de, uçağı yere düşmeden önce çevirebildiğim için yine başarılı sayılmam gerektiğini anlatmak zorunda kalırdım.

Bu seferkini de bitirdim. Oldukça iyi bir sekans ve sonunda da oldukça iyi bir Immelmann. Sonra biraz uçtum, kabinin açık tarafından aşağıda çalışan, okula giden, daracık ve yavaş yollarda teneke oyuncak otomobillerle gezen insanları seyrettim. Sonra indim. Bir anda motorum elli dakika önce, yani kalkmadan önce olduğu kadar sessiz oluverdi. Normal bir uçuşa nor-

mal bir son. Uçaktan indim, ipi bağladım, dümen pedalını yerine kaydırdım.

Ama tam bu gündelik normalliğin orta yerinde, içinde dünyanın en acayip duygusu uyandı. Uçak, güneş ışığı, otlar, hangarlar, uzaktaki yeşil ağaçlar, elimdeki pedal kilidi, ayaklarımın altındaki toprak ... yabancıydı bunların hepsi. Yabancı, acayip, uzak.

Bu benim gezegenim değil. Bu benim yuvam değil.

Hayatımın o garip anlarından birini daha yaşıyordum. İlk defa geliyordu başıma. Ellerim pedal kilidinden ayrıldı, sarkıverdi.

Bu dünyanın bana acayip görünmesi, acayip olduğu içindi. Ben buraya geleli çok olmamıştı. Benliğimin derinlerindeki anılar başka zamanlara, başka dünyalara aitti.

Amma garip bir düşünme biçimi, dedim kendi kendime. Çık bunun etkisinden, evlât. Ama çıkamadım. Hattâ bu duygunun çeşitli parçalarını hep hatırladım. Her uçuştan sonra, dünyaya döndüğümde içimde bu gezegenin bir tatil yeri ya da okul ya da ders ya da test olabileceği, ama yuva olmadığı duygusu beliriyor.

Ben başka bir yerden geldim ve günün birinde o başka yere döneceğim.

O kadar esir edici bir ruhsal durumdu ki bu, uzaklaşmadan önce lastikleri muayene etmeyi unuttum, bir sonra uçmaya çıktığımda kendimden bir sunturlu küfür işittim. Lastiklerine bile bakmayı unutan boş kafalı bir sersemden ne beklenirdi zaten?

Yine de bu hayalet duygu, Cub'la yaptığım o uçuştan sonra zaman zaman içimde belirdi durdu. Buna ne anlam vereceğimi bilemiyorum, bir tek ... doğru olabileceği geliyor aklıma. Ve eğer doğruysa, eğer biz hepimiz bu gezegenden bir tür tecrübe, eğitim ya da test için geçiyorsak, bunun anlamı ne peki?

Eğer doğruysa, herhalde ***kaygılanmayın*** demek. Bu gezegendeki hayatta hoşuma giden, ilgimi çeken şeyleri alabilir, onlara gezegene gelmiş bir konuk gözüyle bakabilirim demek. Ve içimden, bunlar aslında bana hiç dokunmaz, diyebilirim demek. Her nedense benim açımdan bu büyük bir fark yaratıyor.



Burada konaklayan tek konuğun kendim olduğunu düşünmüş değilim. Elimde pedal kilidiyle dururken, Immelmann'ları yaparken, bir uçağı ailerona karşı tam pedalla güvene almaktan çok daha başka şeylerin de yer almakta olduğunu hissettim ben. Uçan herkesin de bu bilinci arasıra paylaşmış olabileceğini düşündüm. Mantığa göre bize tanıdık ve yuva gibi görünmesi gereken bu dünyada onlar da bir gariplik hissediyor olabilir. Haklıydım da. Çünkü bir gün yaz bulutları üzerinde yaptığımız güzel bir formasyon uçuşundan sonra, bir arkadaşım aynı şeyi kendi ağzıyla söyledi.

"Uzaya gitmekten bu kadar sık söz ediliyor, oysa ben şu anda buraya dönüyormuşum gibi hissediyorum. Garip, biliyor musun ... sanki ben Venüslüyüm ya da öyle bir şey. Ne demek istediğimi anlıyor musun? Sana hiç oldu mu bu? Ne diyorsun sen buna?"

"Belki," dedim. "Bazen. Evet. Ben de düşündüm bunu." Demek ki deli değilim, diye geçirdim içimden. Yalnız değilim.

Şimdi aynı şey bana giderek daha sık oluyor.. Ayrıca kabul etmem gerekir ki, kökleri başka bir zamanda olmak hiç de tatsız bir duygu değil.

Acaba bizim oralarda uçuşlar nasıl?

Uçan bir yazlıkta serüvenler

Uçağını bana satıyordu çünkü paraya ihtiyacı vardı. Ama yine de, hayatının üç yılını vermişti o uçağa. Onu seviyor, onun da kendisini sevdiğini ummak istiyordu. Sanki uçak canlı bir şeymiş gibi, onun dünyada mutlu yaşamasını istiyordu. Benim onu güvenli biçimde uçurabildiğimi gördükten ve ben de ona çeki verdikten sonra, dayanabildiği kadar dayanıp bekledi, ve en sonunda Brent Brown bana dönüp bir soru sordu. "Ee, ne diyorsun? Beğeniyor musun onu?"

Cevap veremedim. Ona ne diyeceğimi bilemiyordum. Uçak Pitts olsa, Champ olsa ya da fiberglas motorlu bir planör olsa, "Harika! Nefis! ne güzel bir uçak!" derdim. Ama bu uçak 1947 yapımı Republic Seabee'ydi. Seabee'lerin güzelliği, kapak kızı veya sinema artisti olmayan bir kadının gözlerinin derinliklerindeki güzellik gibidir. O güzelliği görmeden önce kadının kim olduğunu tanımaya başlamanız gerekir.

"Bilemiyorum, Brent. Uçak güzel uçuyor, ama ben daha onun çok gerisindeyim. Bana hâlâ bir hayli büyük ve acayip geliyor."

Hava açıp da ben uçağa atlayarak Logan-Utah'ın karlarından uzaklaştığım zaman bile, Brent Brown'a uçağı çok sevece-

ğimi söyleyebilecek durumda değildim.

Şimdi aradan yüz uçuş saati geçtikten sonra, Seabee ile kış Amerika'sının üzerinden Florida'ya ve Bahamalara uçup yeniden ilkbahara girdikten sonra, sorusuna cevap vermeye daha yeni yeni başlayabilirim. O uçakla ikimiz on üç bin fite çıkıp kırık çelik parçalarına benzeyen dağları aştık. Motoru dursa bir hayli sorun yaratırdı. Nice kere kuduran sular arasından okyanus kalkışları yaptık. Oralarda benim Seanbee'ler konusundaki ağır acemiliğim herbir parçamızı suların dibine gömerdi. Bütün bu saatler içinde, Seabee'nin genellikle güvene lâyık bir uçak olduğunu anladım. Belki o da bende aynı şeyi buldu. Ve belki Logan-Utah'daki Brent Brown da bunu gerçek bir sevginin başlangıcı olarak nitelendirebilir.

Güven bazen kolayca doğar. Örneğin Bee benim sahip olduğum uçakların en büyüğü. Koca kanatları ve aşağıya sarkık uçlarıyla eni elli fite yakın. Düşey stabilizatör öyle yüksek ki, uçağın kuyruğunu bir merdivene tırmanmadan yıkayamıyorum. Toplam ağırlığı bir buçuk ton kadar. Onu tâlî yolda tek başıma itmeme imkân yok. İki kişi biraraya gelsek kuyruk tekerini yerden kaldıramıyoruz.

Bu koca makineyi, diyelim ki Rock Springs-Wyoming'e götürdünüz ve yirmiden otuza tırmanmakta olan yan rüzgârda elli derece iniş yaptınız (çok şükür ki Seabee'lerin yan rüzgârda inişiyle ilgili söylentiler doğru değil), onu zar zor park rampasına yürüttünüz (bir yandan yan rüzgârda yerde gitmekle ilgili söylentilerin doğru olusuna küfrettiniz), orada gece donmasına engel olamadınız, yağı zift oldu, frenleri de taş kesildi. Sonra şafak söktüğünde onu uçurmaya çalışın. Tıpkı donmuş bir mamutu uçmaya razı etmek gibi birşey. Cub ya da Champ olsa, onu çalıştırmak için yardıma ihtiyacınız olmaz. Ama Seabee için bazen olur.

Vücudumu Bee'nin düzgün bir alüminyum dağa benzeyen gövdesine doğru fırlatırım ... bir daha ... bir daha. Ben titreyerek yıkılma noktasına getirim, ama o bir santim bile kıpırdamaz. Derken rüzgârın içinden havaalanı müdürü Frank Garnick çıka-

gelir. Yardım edip edemeyeceğini merak etmektedir. Müdürün kar küreleme âletini mamuta doğru süreriz, sonra onu sıcak bir yere çekeriz, tekerlerin buzları erir, tekerler dönmeye başlar. Motor bölümüne bir ısıtıcı koyarız, aküsünü de şarj ederiz. Yarım saat geçtiğinde mamut artık kuş olmuştur. Motoru sanki burası Rock Springs değil de Miami'ymiş gibi mırıldanmaktadır. Ama işte her zaman her şeyi yalnız başınıza yapamazsınız. Bu zor bir derstir ve yardımdan yüksünmeyen biri tarafından kolay hale getirilmiştir.

Uçak büyükse insan sistemleri, onların nasıl çalıştığını da öğreniyor. İniş takımlarıyla flapları ele alın. Bunlar hidrolik sistemin o sakin fizik kurallarına göre inip çıkarlar. Bu öyle güvenli bir şeydir ki, ne mekanik desteğe ihtiyaç gösterir ne de acil durum moduna. Bu durumda, Fort Wayne-Indiana'da, pist 22'ye bir gece inişi yaparken iniş takımlarınızı hidrolik el pompasının kırk kadar darbesiyle indirirseniz ... ve takımlar tam inip yerine kilitlenmeden tekerleriniz yere değerse, kulağınıza **ZAP!** diye bir ses gelir, bir an sonra da devrik marşandiz kayaların üzerinden kayarak gidiyormuş gibi korkunç gıcırtılar duyarsınız.

İçinizde bir tiksinti duygusuyla motorunuzu kapattıktan sonra kabinin içi sessizleşir. 22 numaralı pistin ortasındasınızdır. Oraya kuleden bir ses ulaşır.

"Sorununuz var mı, Seabee altı sekiz Kilo?"

"Evet, sorunum var. İniş takımı çöktü burada."

"Tamam, altı sekiz Kilo," der ses. Öyle sevimlidir ki, Amerika'nın kendisi konuşuyor sanırsınız. "Yer kontrol'u arayın, bir iki bir virgül dokuz."

Bunu dinler, sonra gülmeye başlarsınız.

Tabii ki fabrikanın da her zaman söylediği gibi, tekerlek inmeden beton yüzeye yapılan iniş, sizin yeni Seabee'nizden ancak bir inçin on altıda biri kadar madeni traş edip götürür. Fort Wayne Hava Servisi bütün uçaklara yardımcı olma konusunda bu dersi bir kere daha tekrarlar. İniş takımında bir kırık var. Teknisyen bana kırık parçanın yerine bir yenisini bulur.

"Bunun için size borcum nedir?"

"Hiçbir şey.

"Bedava mı? Siz uçak [illegible]isyenisiniz ... bir yabancıya bu parçayı parasız mı veriyorsunuz?"

Gülümsüyor, aklından bir fiyat düşünüyor. "Siz rakip firmanın alanına park etmişsiniz. Gelecek sefere bizim tarafa park edin."

Sonra Maury Miller beni yine bedava olarak Baer Field'den geçiriyor. Konsolide Havayolları'ndan John Knight bana bir iniş takımı retraksiyon testi yaptırıyor. O da bedava. Ya Seabee'de bir şey var ya da bu insanlarda ... ya da bugünkü şafak söküşünde. Ama her nedense, Fort Wayne bana nasıl yardımcı olacağını bilemiyor.

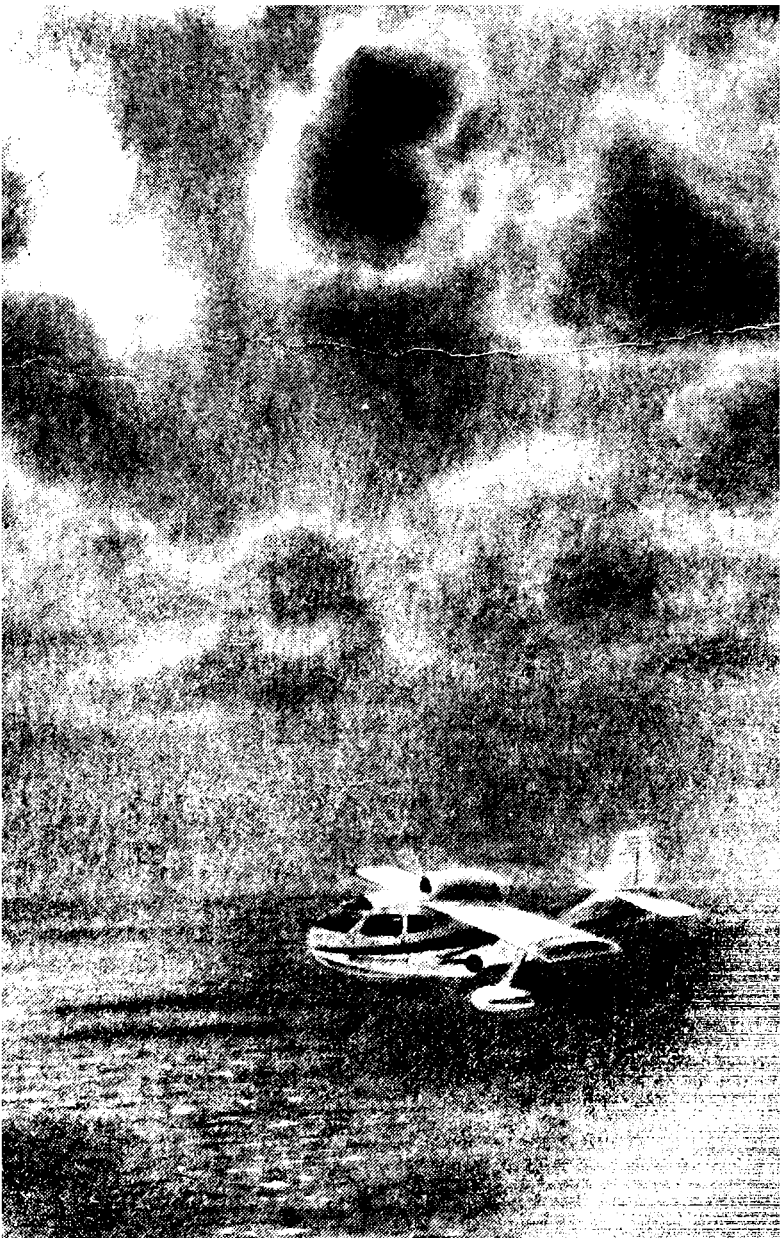
Don Kyte yıllar önce bana, "Seabee'yi suya iniş yapabilen bir uçak olarak düşünme," demişti. "Onu uçabilen bir tekne olarak düşün." Uçabilen bir tekne ... tabii uzun mesafeleri pek de çabuk alamamasına razıysanız. Bee düşük hızda saatte doksan mil falan alır, hızlandırırsanız yüz on beşe çıkabilir. Bu hız artı sabır, sizi gitmek istediğiniz her yere ulaştıracaktır. Düşük hızda yetmiş beş galonluk deponuz yaklaşık sekiz saat uçurur sizi. Yüksek hızda beş saati pek az aşabilirsiniz.

Teknesini Indiana'nın, Ohio'nun, Pennsylvania'nın üzerinden uçururken kaptan aşağıya bakmaya vakit bulur, orada bir yığın küçük kasaba görür. Bunlar mavi göllerin, geniş nehirlerin kıyısına kurulmuştur. Zaman geçtikçe kaptan Seabee'ye verilen paranın karsılığını böyle böyle almayı da öğrenir.

"Uçabilen bir tekne, dostlar ... beş dolar karşılığında havada on dakika gidebilirsiniz! Son derece güvenlidir, pilotunuz devlet lisansına sahiptir, adı da Kaptan Bach'dır. Hava şampiyonlarından. Olaysız binlerce uçuş yapmış biri. Eskiden HongKong - Honolülu seferlerinde Clipper pilotuydu. Uçağı kendisi kullanacaktır!"

Kasabalar, göller aşağıdan akıp geçiyor. Tabii. Yapılabilir bu dediğim ... neden olmasın?

Bee'de yirmi saat geçirdikten sonra kendimi evimdeymiş gibi rahat hissetmeye başlamıştım. Uçak gözüme her gün biraz da-



ha küçük görünüyordu. Sanki manevrası kolaylaşıyor, gökte bir tekne ev olmaktan çıkıp daha kontrol edilebilir bir yaratık haline geliyordu ... ama tabii tekne evdi aslında hâlâ. İçindeki kabinin boyu dokuz fitten fazlaydı. Hem de motor altındaki o boşluğa giden kapağı açmadan önce. Açınca üç dört fit daha ekleniyordu kabin boyuna. Koltuklar arkaya yatabiliyor, iki kişilik rahat bir yatak oluşturuyordu. Seabee Hilton. Evet, aslında uçan oteldi bu. Upuzun yatabiliyordum içinde. Bütün gece horul horul uyuyabiliyordum. Issız göllerde demir atıp gece geçirmeyi planladığınız bir makine için, doğrusu yabana atılacak bir özellik değil.

Seabee'nin üç tane dev kapısı vardı. Sağ kapı, sol kapı, bir de ön kapı ... yardımcı pilot koltuğunun dört fit ilerisinde. Broşüre bakarsanız bu kapı "Rıhtıma yanaşma ve balık tutma" kapısıymış. Ayrıca Bahamalarda öğle saatlerinde harika bir havalandırma kapısı olarak da görev yapabiliyor, çünkü aksi halde kabin güneş altında fena halde kızışıyor.

Kaptan eğer kayalık bir kıyıya iniş yapmışsa ya da uçaktan çıkmayı istemeyip kanat üzerine yaydığı havluya uzanarak güneş banyosu yapmaya heves ediyorsa, yazı yazmak, düşünmek, dalgaların sesini dinlemek istiyorsa, bu da mümkün.

Bir ispirtolu ocak var, onunla kabinin üstünde veya içinde kendine sıcak yemek pişirebilir.

Seabee'nin Franklin motoruyla ilgili bir hayli cesaret kırıcı söylenti dinlemiştim. Garip bir motordur, upuzun özel bir pervane şaftı vardır, uçağa ters takılmıştır. Yani pervane bu sefer itici durumundadır. Duyduğum şeylere rağmen başımdan yalnızca bir tek kısa süren motor sorunu geçti. Seyir halindeyken motorun, manyetoyla çalışan bujilere mmmmmmm dediğini, ama distribütörle çalışan bujilere mmm-m-mmmm-mm-mmm-m dediğini farkettim. Bir yandan uçarken arkadaki atölye dolabına uzandım, motor sorunlarını giderme kitabını çektim, distribütör uçlarının biraz körelmiş olabileceğini öğrendim. Olabilirdi tabii. Bir sonraki inişimde uçları değiştirdim, yerlerine yenilerini taktım (bunlar '57 modeli Plymouth'lara da uyuyor) ondan sonra motor bütün bujilere mmmmmmm demeye başladı.

Bakım onarım kitapçığına göre Franklin altı yüz milde bir bakımdan geçmeli. Son bakımından bu yana iki yüz elli saatlik uçuş yapmış olan uçağım, normal seyirde saatte üçte iki quart yağ yakıyor. Bu benim hoşuma gidiyor, çünkü nice Seabee'lerin Franklin'i o kadar yağı düşey stabilizatörün üstüne akıtıyor da yine normal sayılıyor.

Seabee'lerin kanat eklemeleri olmadıkça uçmaya isteksiz olduğunu da duymuşumdur. El kitabı da yepyeni Bee'nin su kalkışlarında 13.690 fite kadar çıkabildiğini söylüyor. Uçağı hiçbir zaman kanat eklemeleri olmadan uçurmadığım için bir şey söyleyebilecek durumda değilim. Tek bildiğim 68K'nın Bear Lake-Utah'da, deniz seviyesinden altı bin fit yukarda bir yaz boyu, tam yolcu kapasitesiyle uçmuş olduğu. Uzun kanatlarda ekleme uçlar pek bir fark yaratmıyor.

Seabee sahiplerinin bir özel zevki de pilotun başı üzerindeki küçük levyeyle ilgili. O levye, pervanenin geri kontrol levyesi. Oraya konmasının nedeni. Bee'nin pontun uçaklardan farklı olarak normalde bir rıhtıma kafadan yanaşması. Bu nedenle de rıhtımdan ayrılırken geri geri gitmek zorunda. Pratik bir pilotun elinde geri levye uçağa iri bir timsah kadar manevra kabiliyeti kazandırabiliyor.

Bu geri levyeyi karada da kullanmak mümkün. Kaptan uçağı tâlî yoldan benzin pompasının yanına sürüyor, depoyu dolduruyor, sonra herkesin ne olacak diye soran meraklı bakışları altında, bir esniyor, ağır ağır gerileyip park ettiği yerden çıkıyor, yola koyuluyor.

Bundan iyisini düşünmek kolay değil, ama uçağın daha başka, daha iyi özellikleri de var. Geçen ay onunla iki bin beş yüz mil uçtum. Bu yolun çoğunu bir iç su yolu üzeinde yaptım. Ömrümde yaptığım en güvenli ve garantili uçuşlardan biri oldu. Motor arıza yapsa, tek yapacağım ileriye doğru planör inişine geçmek, ya da biraz sapıp suya inmek. Uçsuz bucaksız bataklıkların üzerinden uçtuk. Altımdaki Cub olsa, inecek sağlam toprak bulamazdık. Bee için bunların hepsi uluslararası havaalanı sayılabilirdi. Canımız nereye isterse oraya inerdik. Piste de, rüzgâra

karşı da, rüzgâr yönünde de, yan rüzgârda da ... yeter ki başka trafik olmasın. Uçak gerçi âlet uçuşuna göre yapılmamış, ama bu koşullarda insanın karşısına çıkabilecek en iyi âlet uçağı sayılır.

Hatteras burnunun iç kıyısını izliyorduk. Bulutlar alçalıp iki yüz fite indi, görüş uzaklığı bir milin biraz üstüne kadar düştü. İnsan kara uçağında böyle bir şeye asla razı olamazdı, meğer ki bir beton pistin üzerinde uçup duruyor olsun. Seabee'de ben alçalıp suyun elli fit üzerine geldim, baş parmağımı haritaya dayadım, gelecek yılın modeli bir Chris-Craft gibi gazlayıp gittim. Görüş uzaklığı daha da bozulunca yarım flapları indirip yavaşladım. Hava daha da beter olmaya başladı, inmeye karar verdim. Levyeyi çek, burunu hafif kaldır, o kadar. Ama tam değeceğim anda aşağıdaki dalgalara baktım, üzerlerinde oynaşan ışıklar bakışlarımı ileriye çevirdi. Bir dizi ışık. Demek ki o tarafta bulutlar daha yüksekti.. Hava taksisi gibi bir mil daha gittik ve durum düzelmeye başladı. Ben hava konusunda hayli korkak olduğum için, Seabee'nin en sevdiğim yanı bu zaten.

Uçağın tek tehlikeli yönü, bütün amfibi uçaklarla paylaştığı bir şey. Bu da her yere inebilme yeteneğinin öbür yüzü. Seabee'yi tekerlekleri inikken suya indirmiş üç pilotla konuştum. İki tanesi, uçak başaşağı dönerken kabinden çıkıp yüzmek zorunda kalmış, üçüncüsü de sular çarpınca hasar gören burun kısmını baştanbaşa yeniden yapmak zorunda kalmış. Bu yüzden her seferinde yüksek sesle söylenmeyi alışkanlık haline getirdim. "Bu bir kara inişi, tekerlekleri indir," ya da "Bu bir su inişi, tekerlekleri kaldır, kontrol et, kalkmış mı, sağ ana takım yukarı, sol ana takım yukarı, kuyruk takımı yukarı. Çünkü bu bir su inişi." Su inişinde bunu iki kere kontrol etmekten, iki kere tekrarlamaktan bir rahatlama duyuyorum, ama yine de üç bin iki yüz libre ağırlığı üzerimde hayal etmekten kendimi alamıyorum. Beni gölün dibine doğru iten korkunç bir ağırlık. Neyse, ben aşırı ihtiyatlı olmaktan bir zarar gelmeyeceğine inananlardanım. Ayrıca Bee benim en büyük uçağım olmanın yanısıra, en pahalı uçağım. Servetimin dokuz bin dolarını harcadıktan sonra, sulara bir

sandaldan bakmak hoşuma gitmezdi. Normal fiyatlı bir Seabee olsa, beş binle yedi bin dolar arasında olsa, belki aldırmazdım.

Bu uçakla elli saat uçtuktan sonra, onu nasıl indirmek gerektiğini iyice öğrendim. Bu sürenin otuz saatini, tekerler değdiği zaman bu kadar yüksekte bulunmaya alışmak aldı, geri kalan yirmi saatını da, tekerlerin değmiş olmasının uçağın hâlâ uçmadığı anlamına gelmediğine inanmakla geçirdim. Her ikisini de öğrenmemin nedeni aynıydı. Seabee'nin o kadar uzun oleo amortisörleri var ki, tekerlekler sizin sandığınızdan çok daha aşağıya iniyor, uçak daha uçarken yerde dönüyor.

Uyarılara göre Seabee'nin bakımı pahalı. Ben böyle olduğunu pek farketmedim, çünkü uçaklar üzerinde çalışmaktan hoşlanırım, şart olan bakımla şart olmayan bakım arasında da pek bir fark görmem. Ama uçağı satın aldıktan kısa bir süre sonra hazırladığım alışveriş listesini size de gösterebilirim:

Çıpa ve zincir
Raft
Yağ tabancası, yağ
Silikon çimento
Silikon sprey
Kötü hava brandası
ADF
Makaslı kriko
Hikrolik sıvı
Fren hortumu
Pompa
Bisiklet
Mantar

Yukardaki her maddenin bir hikâyesi var.Mantarın bile. O mantar motor bölümündeki yağdanlığa kapak olacak, yağların beyaz gövdeye püskürmesini engelleyecek.

Pervanenin her yirmi saatte bir yağlanması gerekiyor. Tekerlek ayakları ve iniş takımlarının diğer kısımları da öyle. Bunların hepsi eğlenceli olabilir. Uçağın sağına soluna tırmanırsınız, bu alüminyum dağın servisini yaparsınız.

Bee ile uçmanın diğer gereklerini insan ancak tecrübeyle öğreniyor. Örneğin suların üzerinden ıssız bir kumsala çıkmak çok keyifli. Ama kumlar üzerinde iyice ilerlemeli, uçağı çevirmeli, ancak ondan sonra motoru kapatmalı. Aksi halde kaptan saatlerce kürek savurmak zorunda kalabilir, krikolarla, tahta parçalarıyla boğuşur, Seabee'yi gömüldüğü kumlardan çıkarıp tekrar denize götürmek için canı çıkar.

Kanat yüzgeçleri silikon lastiğiyle kaplanmamışsa, su üzerinde, yan rüzgâr altında ilerlerken içeriye su dolar, rüzgâr yönünde giderken de insan yüzgeçleri tümüyle su altında bulabilir. Çeşitli yüklerle kalkarkenki düzey göstergesine mutlaka bakın. Bee bu konuda çok özen gösterilmiş bir uçak. Bir keresinde başıma geldi, burunu biraz yükselttiğim anda, uçağı yavaşlatmak, düz uçmak zorunda kaldım ... Birkaç dakikadan fazla dayanmama imkân yoktu çünkü.

Birisi bir zamanlar, önemli şeylerin hepsi biraz korkuludur, demişti. Bee konusunda ben de biraz korkuyordum, biraz da ihtiyatlı davranıyordum. Uçan bir yazlık evde neler yapmak gerektiğini, içine binip uçmadan nereden bilebilirsiniz ki? Ama zamanla kaptan, uçağın güçlü ve zayıf yanlarını öğreniyor, sırlarını keşfetmeye bşslıyor.

Seabee'nin sırlarından birini raslantı sonucu öğrendim. Öyle bir şeyle başka uçaklarda hiç karşılaşmamıştım. Dokuz bin beş yüz fitte, yirmi iki rpm ile, yirmi iki inçlik basınçla gidiyor ve hava hızı göstergesinde doksan yedi mil okuyorsanız, dışarı ısı da eksi beş Fahrenhayt ise, sol koltukta yalnızsanız ve o anda ***God Rest Ye Merry Gentlemen*** şarkısını ya da aynı frekanstaki başka bir şarkıyı söylüyorsanız, kendi sesiniz ***dört*** ayrı ses oluveriyor ... kendinizi uçan bir Balina WIllie olmuş buluyorsunuz. Bu garip akustiğin elbette ki havanın inceliğiyle de ilgisi var ... motorun rpm'siyle de. Ama sonuçta, kaptanların yal-

nızca dinleyici yokken şarkı söylemesi konusuna ilgi çekiyor. Dünyada başka hangi uçakta vardır bütün bu özellikler? Göldeki gizli evinize giderken bir de kuartet cabası!

Sayın okurum, size Seabee'yi sunuyorum.



Tanrı'dan korkan bir adamın mektubu

Artık susamam. Sizler gibi uçak kullanan insanlara birisinin er geç, her dakika uçuşlardan konuşmanızdan ne kadar usandığımızı söylemesi şart. Yok uçmak şöyle güzelmiş, yok Pazar günü gelip sizinle biraz uçar mıymışız, falan filan.

Birinin size söylemesi gerekir ki cevabımız hayır. Ne tatil gününde, ne de başka bir gün gelip sizin o tehlikeli sandukalarınızdan biriyle havalanacak değiliz. Cevap yine hayır, uçmayı hiç de o kadar harika bulmuyoruz. Bize kalırsa, eğer Wright kardeşler o çılgın planörlerini parçalasalar ve Kitty Hawk'a hiç gitmeselerdi, dünya bugün çok daha güzel bir yer olurdu.

Birazına dayanabiliriz ... insanların kendisine eğlenceli gelen yeni bir şeye başlarken etki altında kalmasını hoş görürüz. Ama sizin böyle gün içeri, gün dışarı, misyoner gibi aynı perdeden vurmanız işi biraz abartmak oluyor. Evet, misyoner gibi. Havanın içinden geçmekte kutsal bir şeyler varmış gibi davranıyorsunuz, ama ailelerine ve dostlarına karşı içinde hâlâ biraz sorumluluk duygusu kalmış olan bizlere bunun ne kadar çocuksu gözükeceğini hiçbiriniz bilmiyorsunuz.

Durum iyiye gidiyor olsa bu satırları yazmazdım. Ama giderek daha kötüye gidiyor. Ben bir sabun fabrikasında çalışıyo-

rum. İyi, güvenli bir işim var. Sendikam sağlam, emeklilik düzenlemeleri de çekici. Birlikte çalıştığım adamlar eskiden iyi, sorumluluk sahibi insanlardı. Ama şimdi, Üç Vat vardiyasındaki altı kişilik grubumuzdan beşi bu uçuş çılgınlığına kapıldı. Normal kalan bir ben varım. Paul Weaver'la Jerry Marcus bir hafta önce birlikte işten çıktılar. Birlikte! Şirket kurup havada uçakla ilan bezleri çekeceklermiş.

Yalvardım onlara. Tartıştım da. Hayatın gerçeklerini anlattım ... maaş çeki, kıdem, sendika, emeklilik ... ama sanki duvarlara lâf söylüyordum. Para kaybedeceklerini biliyorlardı ("... başlangıçta," diyorlardı tabii. Ben de onlara, "İflas edene kadar," dedim). Ama uçma fikrine öylesine kapılmışlardı ki, bu işi sabun fabrikasından ayrılmaya değer buluyorlardı. Hem de on beş yıl buraya emek verdikten sonra!

Bana yapabildikleri tek açıklama, uçmak istiyoruz, demek oldu. Yüzlerindeki ifade, sen bunun nedenini anlayamazsın der gibiydi.

Gerçekten de anlayamıyorum. Pek çok ortak yönümüz vardı. Bu uçma konusu ortaya çıkana kadar çok iyi dosttuk. Uçuş Kulübü müdür nedir, birden fabrikadakiler arasında veba gibi yayıldı. Paul ile Jerry bir gün içinde bowling liginden çekilip uçuş kulübüne yazıldılar. Bir daha da dönüş yapmadılar. Şimdi artık geri döneceklerini sanmıyorum bile.

Dün yağmur altında vakit ayırdım, havaalanı dedikleri o çimen şeridine gittim, uçuş kulübünü yöneten adamla konuştum. Bütün kasabada yuvalar yıktığını, firmalar batırdığını bilmesini istiyordum. Birazcık sorumluluk duygusu varsa, ne demek istediğimi anlar, basar giderdi buralardan. İşte bu "misyoner" sözünü orada duydum. Bunu iyi anlamda da kullanıyor değilim. Şeytanın misyoneri diyorum o adama ... bu yaptıklarından ötürü.

Kocaman bir sundurmada, uçaklardan birinin üzerinde çalışıyordu.

"Belki ne yaptığınızın farkında değilsiniz," dedim ona. "Ama siz bu kasabaya gelip uçuş kulübünü başlattığınızdan beri, adlarını sayamayacağım kadar çok kişinin hayatını değiştirdiniz."

Ne kadar öfkeli olduğumu önce anlayamadı sanıyorum. Çünkü garip bir şey söyledi. "Ben yalnızca fikri getirdim," dedi. "Uçmanın nasıl bir şey olduğunu onlar kendileri gördüler." Sanki bunca hayatın mahvolduğunu söylerken ona iltifat etmiştim.

Yaşı kırk kadar gösteriyordu. Eminim daha da fazladır. Benimle konuşurken işine ara vermedi. Üzerinde çalıştığı uçak bezden yapılmıştı. Bildiğimiz bezden. Üzerine de metale benzesin diye boya sürülmüştü.

Batıcı bir sesle, "Bayım, siz burada bir iş mi yönetiyorsunuz, yoksa kilise mi yönetiyorsunuz?" diye sordum. "Etrafınızdaki insanlar Pazar gününü öyle bir hevesle bekliyorlar ki, kiliseye gelmeyi böyle beklemezlerdi. Hepsi yüksek sesle habire, Tanrı'ya yakın olmaktan söz ediyor. Oysa ben onları tanıdım tanıyalı ağızlarından Tanrı'nın adını duymuş değildim. Halbuki çoğunu bütün hayatım boyunca tanırım."

Sanırım sonunda kendisinden pek memnun olmadığımı anlamaya başlıyordu. Buradan gitmesini istediğimi kavramıştı.

"İsterseniz onlar adına özür dileyebilirim," dedi. Söylediklerini zar zor duyabiliyordum, İki büklüm olmuş, küçük uçağın ön panelinin altına girmişti. Göstergelerden birinin takılacağı boş deliğin içinden konuşmaya başladı. "Yeni öğrencilerden bazıları kendilerini çok kaptırıyorlar. Her akıllarından geçeni yüksek sesle söylememek gerektiğini onlara öğretmek bazen zaman alıyor. Ama hakları var tabii. Sizin de hakkınız var. Uçmak gerçekten de dine çok benzer." Bir an doğruldu, âlet çantasında bir şeyler aradı, küçük saplı bir tornavida daha buldu, bana gülümsedi. Çileden çıkaran bir gülümseme. Sırf sorumluluk sahibi insanlar öyle istiyor diye buralardan gitmeyeceğini anlatan bir gülümseme. "Herhalde bu durum beni de misyoner yapıyor."

"Bu kadarı yeter!" dedim. "Bu uçmanın Tanrıya yaklaşmak olduğu safsatasını öyle çok dinledim ki bardağı taşıran damla oldu. Siz hiç Tanrı'yı tahtında otururken gördünüz mü, bayım? Melekleri teneke uçağınızın çevresinde uçarken gördünüz mü?" Bu soruyu, onu sarsmak için soruyordum. Kibiri biraz dinsin diye.

"Hayır," dedi. "Ne tahtında oturan Tanrı'yı gördüm, ne de beyaz kanatlı melekleri. Gören bir pilotla da hiç karşılaşmadım." Yine ön panelin altına girmişti. "Bir gün vaktiniz olduğunda size insanların uçarken niçin Tanrı'dan söz edip durduğunu anlatırım, dostum."

Hiç farkında olmadan düşmüştü tuzağıma. Artık onu biraz yemleyebilirdim. Dinlerdim söyleyeceklerini. Kendi ipini kendi çekerdi o zaman. " ... şey ... yani ... ıı ..." gibi mırıldanmalar, sabun fabrikasında çalışmayı nasıl beceremiyorsa, Tanrı kelâmının aktarıcısı olmayı da beceremediğini ortaya koyacaktı.

"Siz anlatmanıza bakın, Bay Uçucu," dedim. Şu anda kulak kesilmiş bulunuyorum." Son otuz yıldan beri, kasabayı canlandırma toplantılarının hepsine katılmış biri olduğumu ona söylemeye gerek duymadım. Tanrı ve İncil konularındaki bilgilerimin de onun bin yılda zor öğreneceği kadar çok olduğunu söylemedim. Aslında biraz acıyordum ona ... kiminle konuşmakta olduğunu bilmediği için. Ama kendi düşmüştü bu tuzağa. Bu gülünç uçuş kulübü yüzünden düşmüştü.

"Pekâlâ," dedi. "Bir dakika ayıralım da, neden söz ediyorsak onun bir tanımını yapalım. Örneğin 'Tanrı' demek yerine 'gök' diyelim. Tanrı aslında gök değildir ama uçmayı seven insanların gözünde gök de Tanrı'nın bir simgesi olabilir ve pek de kötü bir simge sayılmaz düşünürseniz.

"Uçak pilotuysanız. gökyüzünün son derece farkında olursunuz. Hep oradadır gökyüzü ... gömülemez, başka yere taşınamaz, zincire vurulamaz, patlatılamaz. Gökyüzü gökyüzüdür, biz kabul etsek de, etmesek de, ona baksak da, bakmasak da, sevsek de, nefret de etsek. Eğer bunu anlayamıyorsanız, gökyüzü çok esrarengiz bir şeydir, öyle değil mi? Hep hareket eder, ama hiç gitmez. Kendisine benzemeyen hiçbir şeye aldırış etmez." Göstergeyi yerinden çıkardı, ama bir yandan konuşmayı sürdürdü. Pek acelesi yok gibiydi.

"Gökyüzü her zaman vardı, her zaman da var olacak. Gökyüzü yanlış anlamaz, duyguları incinmez, herhangi bir şeyi belli bir biçimde yapmamızı istemez, belli bir zamanda yapmamızı

da istemez. Bu durumda, Tanrı'nın o kadar da kötü bir simgesi değil, değil mi?"

Sanki kendi kendine konuşuyordu. Bir yandan da tellerin bağlantılarını çözüyor, göstergeyi ayırıyor, bunların hepsini çok yavaş ve dikkatli yapıyordu.

"Oldukça zayıf bir simge," dedim. "Çünkü Tanrı ... ister ..."

"Durun bir dakika," dediğinde, hemen hemen bana gülüyor sandım. "Biz bir şey istemedikçe Tanrı da bir şey istemez. Ama biz onun hakkında bir şeyler öğrenmeyi istediğimiz anda, karşımıza onun talepleri çıkar, tamam mı? Gökyüzü de aynı. Onun hakkında bir şeyler öğrenmek istemediğimiz sürece, gökyüzü de bir şey istemez ... biz uçmak isteyene kadar. İşte o zaman bizden türlü taleplerde bulunur, uymamız gereken yasalar koyar ortaya.

"Bir zamanlar birisi, din neyin doğru olduğunu anlamanın bir yoludur demişti. Kötü bir tanım sayılmaz. Pilotun da dini uçmaktır ... uçmak onun gökyüzünü öğrenme, anlama biçimidir. O yasalara da uymak zorundadır. Siz dininizin yasalarına ne diyorsunuz, onu bilemem ama, bizimkinin yasalarına "aerodinamik" denir. Onları izler, onlarla çalışırsanız, uçarsınız. Onları izlemezseniz, dünya kadar kelime, dünya kadar iddialı söz, beş para etmez ... yerden asla yükselemezsiniz."

Kıstırmıştım onu. "Ya inanç, Bay Uçucu? İnsanın inancı olmak zorunda ..."

"Boş ver onu. Tek önemli olan, yasalara uymaktır. Tabii bir kere denemek için inancınız da olması gerekir herhalde. Ama 'inanç' burada doğru kelime değil. 'Arzu' demek daha yerinde olur. Aerodinamik yasalarını denemek, işleyip işlemediklerini görmek için önce içinizde 'arzu' olmalı. Ama önemli olan o yasalara uymaktır, onlara inanıp inanmamak değil.

"Örneğin gökyüzünün bir yasası vardır. O yasa der ki, bu uçağı rüzgâr altında, saatte kırk beş mil hızla, kuyruğu aşağıda olarak, yerde yürütürseniz, uygun ağırlıka bu uçak uçar. Yerden yükselir ve uçmaya başlar. Buradan başlayıp devam eden pek çok yasalar vardır ama bu oldukça temel bir yasadır. Buna inan-

mak zorunda değilsiniz. Bir dener, uçağı saatte kırk beş mile çıkarırsınız, o zaman kendi gözünüzle görürsünüz. Yeterli sayıda deneme yaptınız mı, her seferinde öyle olduğunu görürsünüz. Yasalar sizin onlara inanıp inanmadığınıza aldırmaz. Yalnızca sonuç verirler. Her sefer.

"İnançla hiçbir yere varamazsınız. Ama bilmekle, anlamakla, çok yere varırsınız. Yasayı anlamıyorsanız, er geç ihlâl edersiniz onu. Aerodinamik yasalarını ihlâl edince de gökyüzünden hemen koparsınız, kesinlikle söylüyorum."

Ön panelin altından çıktığında gülümsüyordu. Sanki kafasında belli bir örnek varmış gibi. Ama onun ne olduğunu bana söylemedi.

"Şimdi ... bir pilot için yasayı ihlâl etmek, sizin "günah" dediğiniz şeye benzer. Siz de kendi "günah" kavramınızı, Tanrının yasasını ihlâl etmek biçiminde tanımlayabilirsiniz herhalde. Ama benim sizin "günah"larınız hakkında bildiğim bir tek şey varsa, bunların pek de anlayamadığınız nedenlerle hiç yapmamanız gereken kötü şeyler olduğu. Uçuşlarda günah konusunda müphemlik olmaz. Pilotların kafasında bu konu hiç de sisli değildir.

"Aerodinamik yasalarına aykırı davranırsanız, on beş derecedeki kanada on yedi derecelik açıyla saldırırsanız, Tanrı'dan aşağıya düşersiniz, hem de hızla. Pişman olmaz, aerodinamik yasalarına bir an önce geri dönmezseniz, bir takım cezalar ödemek zorunda kalırsınız ... örneğin uçağın onarımıyla ilgili dev bir fatura gibi. Ancak o zaman gökyüzüne yeniden dönebilirsiniz. Uçarken özgürlüğünüzü ancak gökyüzünün yasalarına uymakla elde edebilirsiniz. Canınız onlara uymayı istemiyorsa, ömrünüz boyunca yere çakılır kalırsınız. Bu da bir pilot için 'cehennem' dediğimiz şey olur."

Bu adamın din dediği şeydeki boşluklar öyle büyüktü ki, içlerinden kamyonla geçilebilirdi. "Sizin tek yaptığınız, kilisenin kelimelerini kaldırıp yerine sizin uçuşla ilgili kelimelerinizi koymak," dedim. "Bütün yaptığınız ..."

"Tam üstüne bastınız. Gökyüzü simgesi kusursuz değil, ama birçok insanların İncil yorumundan çok daha kolay anlaşılabile-

cek bir şey. Pilotun biri taklayı atarken kayıverse, hiç kimse gökyüzü istedi de öyle oldu demez. Bu işte hiçbir esrarengizlik yoktur. Adam düzgün uçuş yasalarına aykırı hareket etmiştir, kanat üstlerindeki ağırlığa fazla dik bir açı yüklemiştir, tabii düşmüştür aşağıya. Siz buna günah işledi diyebilirsiniz, ama biz bunu kötü bir şey olarak görmüyoruz, kalkıp da adamı taşlamıyoruz. Yalnızca aptallıktır diyoruz, daha gökyüzü konusunda öğrenmesi gereken çok şey var, diyoruz.

"Pilot iniş yaptığında gökyüzüne yumruğunu sallamaz. Kendine kızar yasalara uymadı diye. Gökyüzünden bir takım iyilikler istemez, ona mumlar, tütsüler yakmaz. Tekrar gökyüzüne döner, yaptığı yanlışı düzeltir, doğrusunu yapar. Biraz daha fazla hız belki ... taklalarına başlarken. O zaman bağışlanır. Ama bağışlanma her zaman hatâsını düzelttikten sonra gelir. Artık gökyüzüyle uyum halinde demektir, taklaları da başarılı ve güzel olur. Bu da pilot için 'cennet'tir ... gökyüzüyle uyum içinde olmak, onun yasalarını bilmek ve onlara uymak."

Tezgâhın üstünden yeni bir gösterge aldı, tekrar uçağın içine girdi.

"Bunu istediğiniz kadar ileri götürebilirsiniz," dedi. "Gökyüzünün yasalarını bilmeyen biri, kocaman, ağır bir uçağın, ipsiz telsiz yerden kalkıvermesine mucize der. Ama onun mucize oluşu yalnızca bu insanlar gökyüzünü bilmedikleri içindir. Pilot bunu mucize olarak görmez.

"Motorlu uçaktaki pilot da planörün hiç motorsuz yükselişini görünce, 'İşte bir mucize,' diye bağırmaz. Planör pilotunun gökyüzünü dikkatle incelemiş olduğunu, şimdi de o çalışmalarını uygulamaya koyduğunu bilir.

"Herhalde siz bu görüşe katılmazsınız ama biz gökyüzüne öyle doğaüstü bir şeymiş gibi tapmayız. İdoller yapmak, ona canlı kurbanlar sunmak zorunda olduğumuz kanısında da değiliz. Bizce tek gerekli olan, gökyüzünü anlamaktır, yasalarının ne olduğunu, bunların nasıl uygulanacağını bilmek, onlarla nasıl uyum içine girip özgürlüğümüzü kazanabileceğimizi öğrenmektir. İşte sevinç de bu noktada devreye girer. Yeni pilotlar bu yüz-

den aşağıya indiklerinde, Tanrı'ya yaklaşmış olduklarından söz ederler." Yeni göstergenin tellerini gerdi, dikkatle inceledi.

"Bir öğrenci pilot yasaları anlamaya başlayınca, bunların tüm diğer pilotlar için olduğu kadar kendisi için de sonuç verdiğini görünce, hemen yeniden havaalanına gitmeye heves eder. Papazlar halkın kiliseye gitmek istemesini nasıl umuyorlarsa öyle. Yeni bir şey öğrenmek için, onlara yeni bir sevinç, yeni bir özgürlük getirecek, onları dünyanın zincirlerinden kurtaracak bir şey daha öğrenmek için. Kısacası, gökyüzünü inceleyen bir piloy, hem öğreniyordur, hem mutludur, onun için gözünde her gün Pazar'dır. Kiliseye gidenlerin de böyle hissetmesi gerekmez mi?"

Sonunda kıskıvrak yakalamıştım onu. "O halde demek sizin dininiz, pilotların sefil günahkârlar olmadığını, yakında cehenneme gidip ateş içinde acılar çekmeyeceklerini söylüyor, öyle mi?"

Yine gülümsedi. Benden nefret ettiğini düşünüp rahatlamama izin vermeyen, çileden çıkarıcı bir gülümseme.

"Yo, takla atarken kaymadıkça, hayır ... "

Uçakta yaptığı onarımı bitirmişti. Onu itip sundurmadan açık havaya, güneşe çıkardı. Bulutlar aralanmaya başlamıştı.

"Bence siz dinsizsiniz, onu biliyor musunuz?" dedim. Toplayabildiğim tüm nefreti yansıtıyordu sesim. Tepesine bir yıldırım düşse de ölse, diye umdum. O zaman ne kadar dinsiz olduğu kanıtlanırdı.

"Bakın, size bir şey söylemek zorundayım," dedi. "Benim bu uçaktaki dönüş ibresini kontrol etmem gerek. Siz de gelsenize ... biraz uçar, gezeriz, o zaman dinsiz miyiz, yoksa Tanrı'nın çocukları mıyız, kendiniz karar verirsiniz."

Kurnaz planını hemen farkettim ... yükseldiğimiz zaman beni aşağıya itiverecekti. Ya da bir hava boşluğuna gelecek, bana olan nefreti yüzünden ikimizi birden öldürecekti. "Yoo, zor yaparsın," dedim. "Beni o tabuda dünyada sokamazsın! Numaranı anladım, onu bil. Sen dinsizsin ve cehennem ateşinde yanıp kavrulacaksın!"

Cevap verirken yine kendi kendine söyler gibiydi. O kadar al-

çak sesle konuşuyordu ki, zor duyuyordum onu.

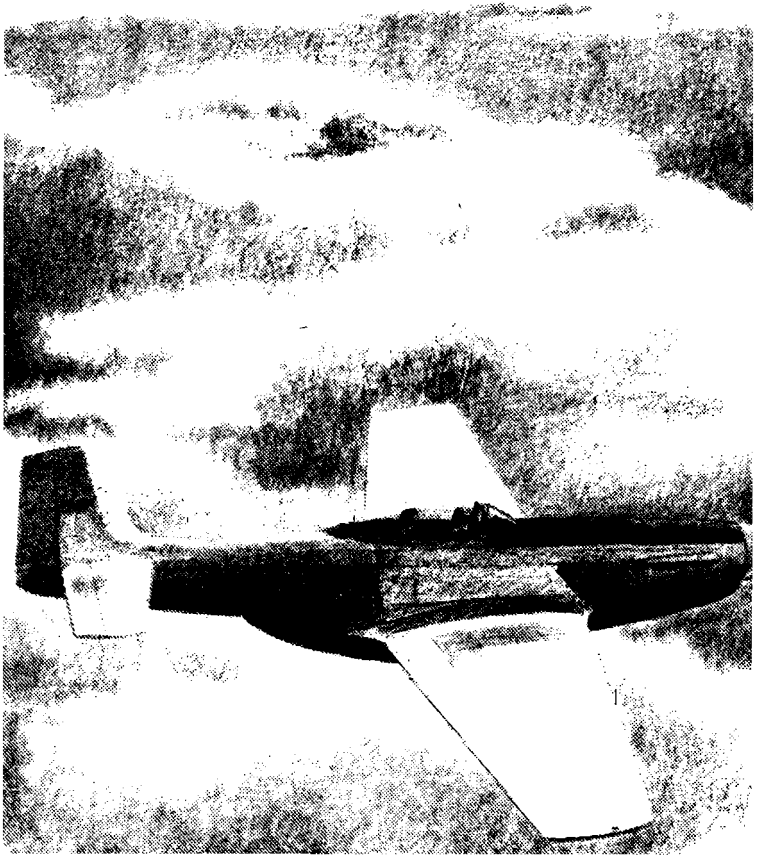
"Yasalara uyduğum sürece olmaz," dedi.

O küçük bez uçağa tırmandı, motoru çalıştırdı. "Gelmek istemediğinizden emin misiniz?" diye sordu.

Ona cevap vermeye tenezzül etmedim. Kendi kendine uçup gitti.

Yani kısacası, beni dinleyin, siz, uçan insanlar ... gökyüzünü tanımaktan, aerodinamik yasalarından söz edenler. Eğer gökyüzü Tanrı'ysa, esrarengiz demektir, gazap demektir, bu münkirliğinizden ötürü sizi yıldırımıyla çarpacak, hastalıklarla ezecek, ıstıraplar çektirecektir. İnin aşağıya gökyüzünden, Aklınızı başınıza toplayın, bizden de Pazar öğleden sonraları sizinle gelmemizi bir daha istemeyin.

Pazar ibadet günüdür, bunu da asla unutmayın.



Kronoloji

Uçan insanlar	*1968*
Rüzgârı hiç duymadım	*1959*
Kızıl Baron'u ben vurdum, ee n'olmuş	*1970*
Dualar	*1971*
Kayıp bir pilotun dönüşü	*1969*
Kelimeler	*1970*
Yağ basıncı göstergesiyle ülkeyi baştan başa	*1964*
Gök yine de vardır	*1970*
Çelik, alüminyum, civata ve somun	*1970*
Çok eski zamanlardan bir kız	*1967*
Kennedy Havaalanında başıboş	*1970*
Perspektif	*1969*
Birlikteliğin keyfi	*1968*
Alet kutusunda bir ışık	*1969*
Neresi olursa olsun	*1971*
Ne çok budala pilot	*1970*
Siyah düşün	*1961*
Pharisee'de bulunmuştur	*1966*
Kusursuzluk okulu	*1968*
Güneye, Toronto'ya	*1971*
Kedi	*1962*
Kule 0400	*1960*
Kar tanesiyle dinozor	*1969*

MMRRrrrow CHKkrelchkAUM ... ve	
La Guarda'daki parti	*1970*
Sam'in düsturu	*1971*
Pecatonica'lı bir kadın	*1969*
Martılara bir şeyler oluyor	*1950*
İmdat, ben bir zihinsel tutumun tutsağıyım	*1970*
Size uçak niçin gerekli .. ve onu nasıl elde etmeli	*1970*
Havacılık mı, uçmak mı ... seçin	*1967*
Karanlıktaki ses	*1960*
Bugünün gezinti uçuşları	*1968*
Bir avuç yeryüzü	*1961*
Pratik yapmayalım	*1971*
Kusursuz yere yolculuk	*1969*
Taklalar, sesler ve ölüm korkusu	*1970*
Kanepenin altındaki şey	*1970*
Yetmiş bir bin dolarlık uyku tulumu	*1969*
Öğleden sonra ölüm - bir planör öyküsü	*1971*
Havaalanında bir çocuğa armağan	*1971*
Rüya gibi bir uçuş buluşması	*1970*
Mısırlılar günün birinde uçacak	*1970*
Cennet öznel bir şeydir	*1970*
Bir başka gezegende yuva	*1969*
Uçan bir yazlıkta serüvenler	*1972*
Tanrıdan korkan bir adamın mektubu	*1968*

"...Büyük büyük dedesi Johann Sebastian Bach'ın yaptığına nasıl 'müzik yazmak' denemezse, Richard'ınkine de 'uçmak' denemez...solumak onlarınki..."

RAY BRADBURY

Bu yeni kitapta, bir kez daha, yaşam oyununun sınırsız ve büyülü ufuklarında Richard Bach'ın özgün bakış açısı parıldıyor.