

## رکورد طولانی‌ترین پروازهای بشر

جریان مداوم روغن‌موتور در موتورهای پیستونی هواپیما برای جلوگیری از ساییدگی اهمیت ویژه‌ای دارد. از این‌رو، یکی از نمایشگرهای اصلی خلبان‌ها، گیج فشار روغن است.



جام جم آنلاین: جریان مداوم روغن‌موتور در موتورهای پیستونی هواپیما برای جلوگیری از ساییدگی اهمیت ویژه‌ای دارد. از این‌رو، یکی از نمایشگرهای اصلی خلبان‌ها، گیج فشار روغن است. اگر فشار روغن به کمتر از سطح مینیمم افت کند، موتور پس از طی مسافت اندکی متوقف خواهد شد و این موضوع در آسمان اصلاً خوشایند نیست.

اگرچه همه موتورهای هواپیما روغن مصرف می‌کنند، اما میزان مصرف عمدتاً بسیار کم است و خلبان می‌تواند مطمئن باشد که در پایان یک پرواز برد متوسط، مقدار فراوانی از روغن در موتور باقی مانده است.

تا زمانی که پرواز هواپیماها محدود به چند ساعت بود، موضوع روغنکاری محدودیت خاصی را برای هواپیما ایجاد نمی‌کرد.

اما از دهه 1930 میلادی که به تدریج رکوردزنی مداومت پروازی به موضوعی جذاب برای مهندسان و طراحان تبدیل شد، بتدریج مصرف روغن در کنار مصرف سوخت تبدیل به یک مسأله مهم شد.

سال 1935، فرد کی و آل کی - دو برادری که فرودگاه‌های مریدیان و می‌سی‌سی‌پی‌را اداره می‌کردند - بعد از تلاش‌های ناموفق بسیار، طرحی را پیشنهاد کردند که یک رکورد جدید از مدت پرواز مداوم در مسیری دایره‌ای شکل بر فراز مریدیان با تجدید سوختگیری از یک هواپیما دیگر توسط لوله خرطومی به‌جا بگذارند.

آنها برای جلوگیری از بیرون ریخته‌شدن سوخت در طول انتقال آن و پیشگیری از خطر جدی آتش‌سوزی، یک قیف ابداع کردند.

این قیف طوری طراحی و نصب شده بود که اگر لوله به طور اتفاقی جدا می‌شد، دهانه قیف به طور خودکار بسته شده و جلوی ریخته‌شدن سوخت به بیرون را می‌گرفت.

اما مسأله بعدی روغنکاری موتور در حین پرواز بود. آنها برای حل این مسأله نوعی داربست روی دو طرف موتور ساختند که فرد می‌توانست از آن بالا برود و کارهای تعمیر و نگهداری مانند روغنکاری موتور را انجام دهد. اگر چه اجرای این کار مشکلاتی را برای خلبان و هواپیما ایجاد می‌کرد، اما این ایده در نهایت عملی شد.

در پایان، برادران کی، 6000 گالن سوخت و 300 گالن روغن را در یک پرواز مصرف کردند که به مدت 27 روز و پنج ساعت و 34 دقیقه طول کشید.

این دو مرد، بیش از 400 بار با هواپیما پستیان خود برای تأمین غذا، تدارکات و سوخت ملاقات کردند. هنگام فرود، ده‌ها هزار نفر در فرودگاه مریدیان به استقبال آنان آمده بودند.

تقریباً 25 سال بعد، رابرت تیم و کمک‌خلبان وی از این ایده استفاده کرده و رکورد مداومت پروازی برادران کی را با هواپیماي سسنا 172 شکستند.

آقای تیم با تغییر مسیر خطوط جریان روغن دیواره بین موتور و کابین هواپیما، سسنا 172 را اصلاح کرد به طوری که روغن می‌توانست در داخل کابین جایگزین و تعویض شود و احتیاجی به راه‌رفتن خلبان روی یک داربست در حال پرواز نبود.

تیم و جان کوک، خلبان کارکشته، در 14 دسامبر 1958 از فرودگاه مک‌کارن برخاستند و تا هفتم فوریه سال 1959، به مدت 64 روز و 22 ساعت و 19 دقیقه و پنج ثانیه پرواز مداوم را تجربه کردند.

امیر توکلی کاشی - جام جم