

1902

1940

2007

# Carrier Kanatlanıyor

1930'larda ticari havacılık yeni yeni geliyordu. 1927'de Lindbergh'in tek başına Atlantik'i geçmesi havacılık sanayisinde yeni olasılıkların yolunu açtı. Bu alandaki en büyük ve yenilmez gibi görünen engel, kış koşullarının yarattığı tehlikelerdi. Uçak kanatlarının, kuyruğun ve pervanenin buzlanması en büyük sorundu. Kuzey Amerika ile Avrupa arasındaki en kısa yol Kuzey Kutbu üzerinden geçiyordu, ama burada uçmak çok tehlikeliydi.

II. Dünya Savaşı sırasında 100'ün üzerinde kargo uçağının Himalaya Dağları üzerinde uçarken buzlanma nedeniyle düşmesi, Atlantik'i aşma projelerini geciktiriyordu. Bu soruna bir çözüm bulmak gerekiyordu. Sonunda Ulusal Havacılık Danışma Komitesi (UHDK), Uçak Motoru Araştırma Laboratuvarı'ndaki (bugün Lewis Araştırma Merkezi olarak biliniyor) Yükseklik Rüzgar Tüneli'ne bir Buzlanma Araştırma Tüneli eklenmesine karar verdi. Bu önemli görevi yerine getirmek amacıyla UHDK mühendislik alanındaki önde gelen beyinlere başvurdu. Carrier de bunlar arasındaydı.

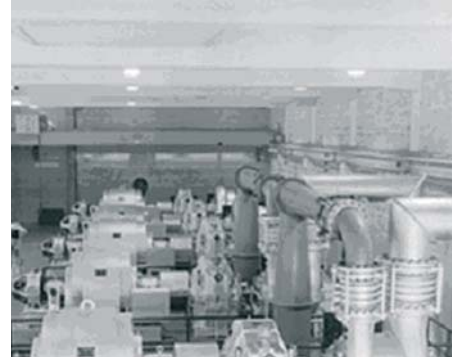
Willis H. Carrier ve en iyi mühendislerinden oluşan ekip, Yükseklik Rüzgar Tüneli ve Buzlanma Araştırma Tüneli soğutma sistemleri tasarımı üzerine çalışmaya başladı. Tasarımın her aşamasında yeni kavramlar yaratmak gerekiyordu. Carrier ekibi yeni görüşler geliştirdi, bunları test etti ve başarılı olmayanları yeniden tasarladı. Ve bütün bunları, savaş kısıtlamaları altında zamana karşı yarışarak yaptı.

Bu yenilikler sayesinde Hava Kuvvetleri, çok düşük sıcaklıklarda ve çok yükseklerdeki düşük basınç koşullarında B-29 motorlarını deneyebildi. Willis Carrier 1950'de ölümünden hemen önce şunları söylüyordu: "Bir keresinde olanaksızı başardım. Yani ilk ele aldığımda, önümüzdeki görevi başarmak olanaksız gibiy-

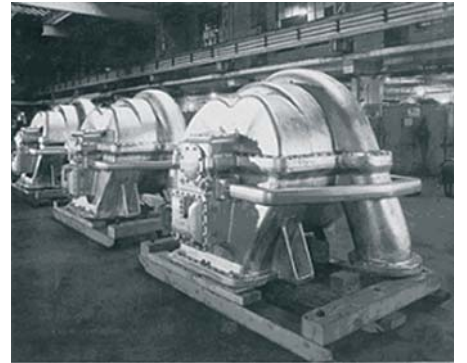
di. Ama başarılı olduk ve Hava Kuvvetleri'ndeki komutanlar bu sayede II. Dünya Savaşı'nın daha kısa sürede sona erdiğini söyledi". Bir yaşam boyu art arda gelen başarılar zincirinde bu, "Şef" in en çok gurur duyduğu andı.

Havacılık alanındaki yenilikler bununla sona ermedi. 1950'lerde Buzlanma Araştırma Tüneli püskürtme sistemi, uçak parçaları üzerinde buzlanma koşullarını yaratabilecek küçüklükte damlacıklar oluşturabiliyordu. Testler 1950'ler boyunca devam etti.

1960'larda Ulusal Havacılık Danışma Komitesi, Ulusal Havacılık ve Uzay Araştırmaları Yönetimi'ne (NASA) dönüştü ve uzay araştırmalarına başladı. Buzlanma Araştırma Tüneli pek kullanılmıyordu ve birçokları artık kapanabileceğini düşünüyordu. Ama 1970'lerde buzlanmaya ilişkin yeni araştırmalara gerek duyuldu ve 1978'de NASA yeni bir buzlanma araştırma programı başlattı. 1980'lerde Buzlanma Araştırma Tüneli yeni görevlerini yerine getirebilmek amacıyla 3,6 milyon dolarlık bir yenilenmeden geçti. Kuruluş bugün de hükümetin ve uçak sanayisinin karşılaştığı sorunları çözmek amacıyla çalışmalarını sürdürüyor. Uçaktaki buzlanmayı gidermek amacıyla uçağınızın geç kalkacağını duyduğunuzda şunu unutmayın: Carrier'ın savaş sırasında yaptığı yenilikler olmasa uçuşlar toptan iptal edilirdi.



Lewis Araştırma Merkezi'ndeki yükseklik rüzgar tüneli ve buzlanma araştırma tüneli



Lewis Araştırma Merkezi'ndeki Carrier kompresörleri simülasyon için, atmosferin yüksek bölgelerindeki çok soğuk hava koşullarını aynen sağlayabiliyordu

# 1928

Carrier'in iç ortam havalandırma sistemi ABD Temsilciler Meclisi'nin açılış sırasında meclisle birlikte görev yapmaya başladı.



Carrier'in, 4500 m<sup>3</sup>/h'a kadar hava gerektiren ticarethanelere için tasarladığı ilk küçük "hava koşullandırma cihazı" Merchants Soğutma Şirketi'nin yumurta depolarında çalışmaya başladı.

Carrier konutlarda yaz soğutmasına ek olarak kış mevsiminde ısıtma yapacak, havayı nemlendirecek, temizleyecek ve ortamda do-laştıracak ilk kış hava koşullandırma cihazını "Weathermaker" markası ile pazara sundu.

