

Ankraj kiriş ve İtalya ciheti terminal istasyonu : Cosiac - Palermo

Ankraj donanımı ve suspensiyon takınılan : SAE - Milano

Suspensiyon ve ankraj izalâtör teçhizatı : S. E. V. - Milano

Sicilyadaki izolatörler : S. C. i. - Laveno

İtalya cihetindeki izolatörler : S. C. R. O. - Milano

Ankraj segmanları ve katepillar rayları : Caretti e Tanfani - Milano

Motor trolley : Agudio - Torino

II. Derviş Boğazı Atlaması

H1 - tenslon Netrs'den

Çeviren: Hasan Halet İŞIKPINAB
Y. Müh.

JERVİS Boğaz atlaması, Dünyanın en uzun hava hattı atlamalarından bindir.

Açıklığı 10302 ayak yani, 3380 metredir. Bu atlama çok müşkül şartlar altında başarılmıştır.

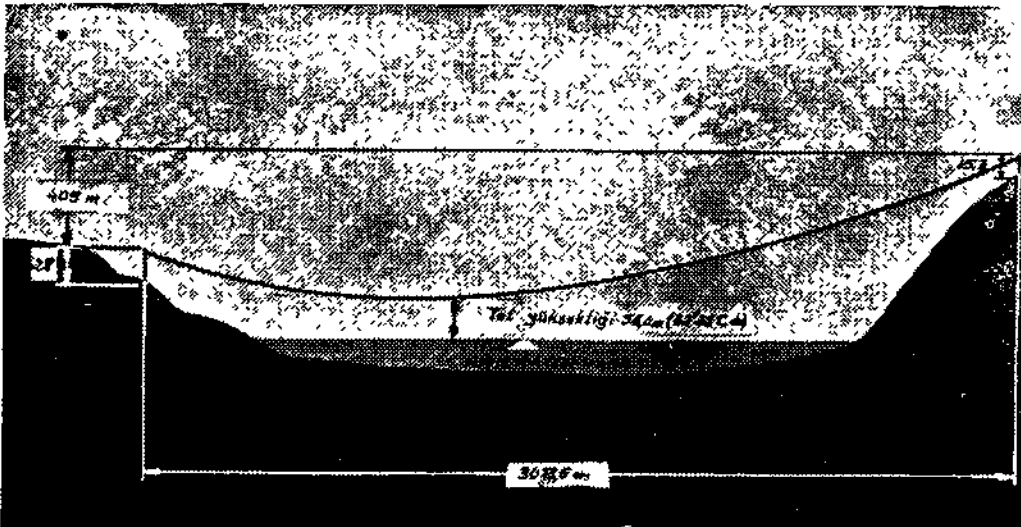
Kanada'da British Columbia Elektrik Şirketinin Cheeky - Po-well Nehri üzerinden geçirdiği 132000 Voltluk Hava Hattı, arızalı, sık ormanlarla kaplı ve tepelerle dolu araziden geçmektedir

Bu hattın, ilk arazi etüdüleri yapıldığı zaman, bazı noktalanna ancak Deniz vasıtalarıyla erişmek mümkün olabilmiş idi ve hattın güzergâhı da, çok sarp bir kaya cephesinin üzerinden 1000 Ayak = 330 metre yüksekliğe tespdjf ^diyordu

Powel Nehri üzerindeki büyük bir sellüloz ve kâğıt fabrikasına enerji nakletmek için 163 Km uzun'.uğrrd^m i hava hpttını yapmak icabediyor ve en mühim projelerden birini de JERVİS Boğazı üzerinden yapılacak atlama teşkil ediyordu.

Boğazın üzerinden bir hava hattı ile aşmak veya suyun dibinden bir kablo geçirmek gibi iki hal çaresi de tatbikatta ciddi müşküller arz ediyordu. Nihayet, Nehrin 120 metre derinlikte olması, dibinin çok kayalık ve saattî4 ilâ 5 mil süratinde akıntılı olması, hattın, havadan çekilmesine karar verilmesine sebep oldu.

Atlama için lüzumlu teknik çalışmalara, 1955 senesinde başlandı ve 1956 senesinde atlama ikmal edildi.



Kanada da Jeryls Boğazı atlaması (3380 metre)

İnşaata başlamadan evvel, yapılacak işin heyeti umumiyesinin ölçülü modelleri yapıldı ve bu modeller üzerinde, lüzumlu germe kuvvetleri ve açıklıklar etüd edildi.

Bu uzunlukta bir açıklığın hesabında özel eğrisinin de nazarı itibare alınması icabediyordu Aksi takdirde, telin sehminde GO santimlik bir hata meydana geleceği muhakkak idi.

Sahilde bulunan her iki kule arasında 504 metrelik bir rakım farkı vardı Bu atlanmanın başlıca ölçüleri aşağıda gösterilmiştir:

Atlama, azamî yük şartlarına göre hesap edilmiştir — 12,2 Santigrat ısı derecesinde tel üzerinde 12,5 milimetre Buz ile 3 Kilo 660 gram rüzgâr tazyiki esas alınmıştır. Bu şartlar altında, tellere tesir eden, beher santimetre kare çekme 8,5 tondur

Şimal kulesi mesnedinde rakım	113 metre
Cenup kulesi	560 »
Nakilin en aşağı seviyedeki rakımı (32,2 derece santigratta) . .	63 »

Suyun vasati en yüksek seviyesi rakımı (32,2 derece santigratta) 1,8i »

Kuleler üzerindeki tesbit demirlerinin arasındaki ufki mesafe . 3340 »

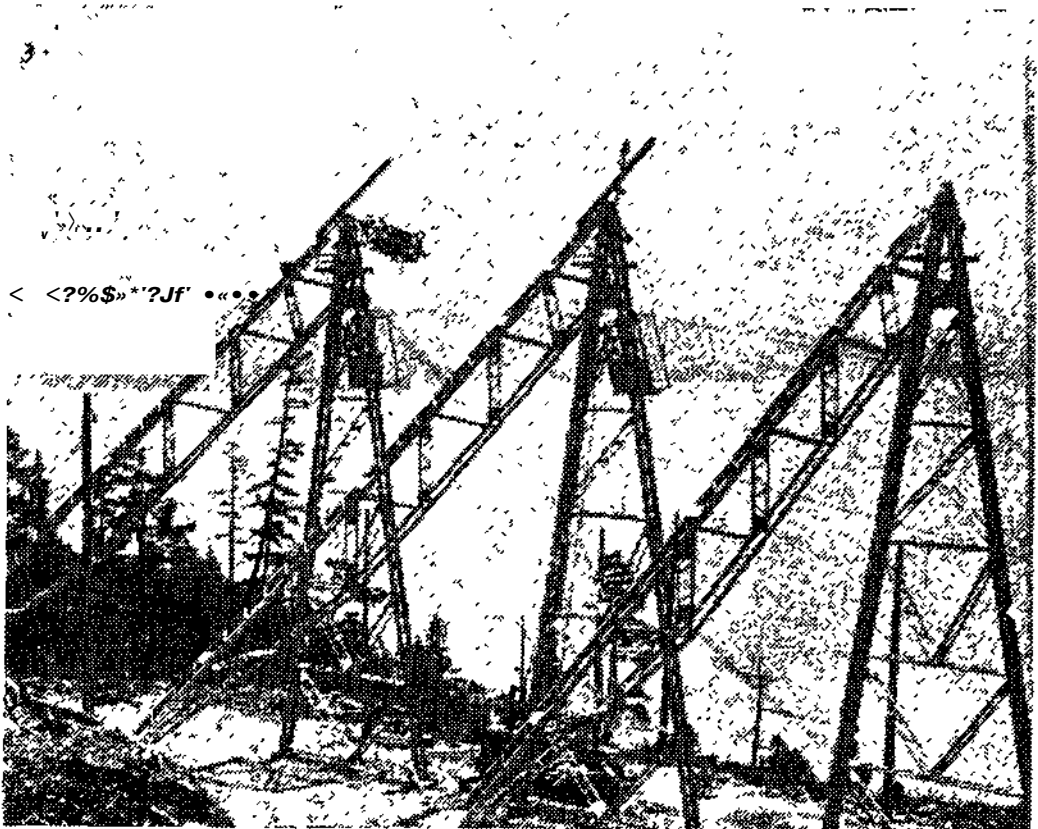
Socket Pimden Socket pim'e kadar 31,8 Tonluk yükte nakilin uzunluğu 3380 »

Nakillerin arasındaki mesafe . 19,7 metre

Her hattın her ucunda izolatör dizilerinin ve askı tertibatının uzunluğu 7,25 »

Nakilin imalatı esnasında, sarma ameliyatında. Telin her tabakasında sıcak NoOX - IDXX mahlülü sürülmüştür. Germeden evvel de, müteakip tahammuzu önlemek için, nakile, tekrar No - oX - İD mahlülü sürülmüştür.

Kulelerin germe tahkimatının heyeti umumiye konstrüksiyonu bir muvazeneleştirme veya salgı payını alma sehvası ile Ohio Brass fabrikası mamulâtı C O B tipinde beheri 0250 kilo cerre mütehammil 9 adet izolatörden yapılmış 12 dizi izolatörden terekkep



Cenup kuleleri

etmektedir Hattın her ucuna boşa alma tellen ve Stokbridge damperleri tesis edilmiştir.

Nakilin her biri hususi bir kulenin üzerine tesbit edilmiştir. Kulenin her bin, nakilin kopma mukavemetine müsavi tulanı yükü mukavemet edebilecek surette inşa edilmiştir ve emniyet emsali de yüzde 40 olarak alınmıştır.

Şımâl cihetindeki kuleler 29,6 metre yüksekliğinde ve cenup cihetindekiler de Batı istikametinde 14,5 - 17,1 - 18.8 metre yüksekliğinde inşa edilmiştir.

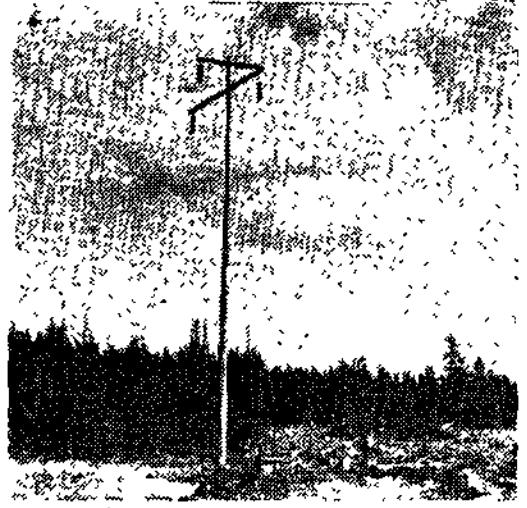
Atlama ameliyatı esnasında tehlikeyi en asgari hadde düşürmek için, tellerin her bin ayrı ayrı gerilmeye başlanmıştır Nakil güney Kuleden Kuzey kuleye doğru çekilmiştir. Nakiller mesnet olarak kullanılan, altı düz dört köşe dubalar üzerinde nehir üzerinden



Cenup Kuleleri : önde altı düz duba. Her nakil için ayrı, ayrı bir kule inşa edilmiştir.

geçinmiştir. Bu Dubalar, derin olan akıntılı deniz suyunda oldukça muvazene temin etmişler ve üzerinde çalışan işçilere, çalışacak bol yer temin etmişlerdir Her nakil, öbür sahile geçirildikten sonra 12 saat zarfında gerilmiştir.

Nakilin gerilmesi için kullanılan izolatör dizileri, cer altına girinceye kadar hafif zaviyeli bir iskele üzerinde gergin hale getirilmiştir. Nakiller, tamamiyle gerildikten sonra izo-



104 mü uzunluğundaki Cheekye - Powell Nehri 132 kVluk hava hattı taşıma direği (ağaç).

latorler yerlerine konmuş ve tam cer tatbik edilmiştir.

Montajı müteakip, teller üzerine hava hattı makaralı arabalar konmuş ve bu suretle gevşeyen tel klemenslerini sıkıştırmak, ve salınım damperlerini ayarlamak gibi vazifeler kolaylıkla yapılmıştır.

Makaralı vagonet iki kişiyi ve 227 kiloluk ağırlığı taşıyacak şekilde inşa edilmiştir

Jervis Boğazı atlaması, 132 kilovoltluk Cheekye transformatör merkezinden Powell nehrine kadar olan 146 Kilometre uzunluğundaki hava hattını tamamlayan kısmı teşkil etmektedir. Esas itibariyle, bu hava hattı, tek ağaç direkli olarak yapılmıştır. Maamafih, lüzum olan yerlerde H tipi ağaç direkler kullanılmıştır.

Nakil ACSR Tipi 266800 sirküler mil ebadındadır ve yedi tane Ohio Brass Fabrikasının 6820 kilo cerre mütehammil 14,6 santim x25,4 Santim ebadında, izolatör tarafından taşımaktadır. Bu izolatör, asgari 945 kitovolluk, saniyede iki Mu luk müsbet arkın geçmesine mütehammildir.

Jervis Boğazı atlaması, Powell nehri Şirketinin büyük genişleme programı için lüzumlu enerjiyi nakledecek ve o mıntakanın azami derecede gelişmesine büyük ölçüde hizmet edecektir.