

مدرسة الطيران الحربى كيف تصبح طياراً حربياً؟ « لمدوب الرسالة »

—

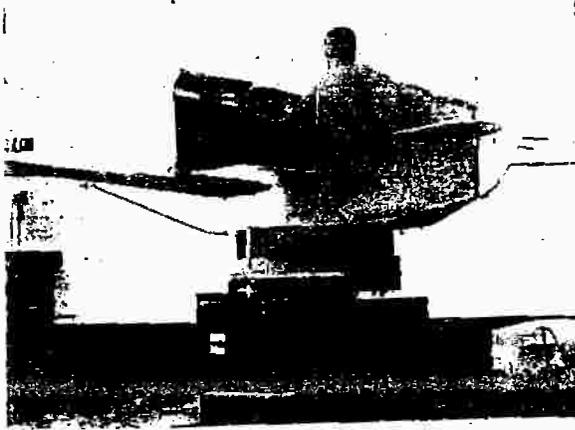
« تكلمنا فى مقال سابق عن مدرسة التصوير الجوى وبيننا أهميتها. وتحدث اليوم عن مدرسة الطيران الحربى حيث يتلقى ضباطنا الطيارون دروسهم العملية والعملية فيكونون أم وسائل القتال الحديث. فقد أصبح الطيران الحربى عماد الجيوش فهو الذى يؤدى مهمة استطلاع مواطن العدو، وهو الذى يدسر بتناوله موارد جيوشه، ويمطل طرق تموينه بنفس السكك الحديدية أو المصانع الحربية والحاجيات الأخرى، فهو الذى يدعم الحرب الاقتصادية ».

قوة الأعصاب

على طرف مسطرة ممدودة فى يد أحد الطلاب أوقف مسار على سطحه المستوى. والمسطرة وذراع الطالب فى مستوى كتفه يتحركان ذات التيين وذات اليسار تبعاً لأوامر الطيب دون أن يهتز السمار أو يسقط. فالطيب يختبر قوة أعصاب الطالب ليقرر إذا كان يصلح لدراسة فن الطيران الحربى أو لا يصلح. وينتقل الطالب من اختبار إلى آخر، فهنا يختبر الطيب حدة بصره وسلامته من العيوب فيقرب جسماً صغيراً من وجهه ليرى زاوية التقاء البصر فى الميتين، وهناك يدرس حساسية أجزاء الجسم فيمر أجساماً غريبة على جلده ويلاحظ الانفعالات المختلفة، وهكذا يمر طالب الالتحاق بمدرسة الطيران الحربى من مرحلة إلى أخرى، حتى يتأكد الطيب أن جسمه من أصلح الأجسام وأقواها، فإن الطيار يتعرض لضغوط جوية مختلفة تودى بحياته إذا كان جسمه لا يتحملها.

فإذا قبل الطالب فى مدرسة الطيران الحربى، فهو يبدأ دراسة فنية عمادها الخبرة العملية وتطبيق النظريات العملية مع

ملاحظة سرعة الخطر وحضور البديهة. فالطيران الحربى فن الطوارىء سواء كانت طبيعية أم صناعية، فقد يقابل الطيار أثناء تحليقه فى الجو إعصاراً، وقد يفسد منه أحد الأدوات، فمليه أن يدبر نفسه ويصلح خذله وإلا كلفه جهله أو ارتباكاً ممناً غالباً إذا لم يكن حياته فهو الطائرة التى يركبها. وقد تقابله أثناء قتاله مع العدو قوة أقوى من قوته أو خدعة لم تحطه على بال، فمليه فى هذه الحالة أن يتصرف ويحيد التصرف، وعليه أن يقامر ويحسن الغامرة وإلا أفسد المهمة التى كلفه بها قائده وكلف جيشه وأمتة خسائر مادية ومعنوية كبيرة.



فى هذه الطائرة الثابتة يتلقى الطيار أول تمارينه على الطيران لمدة ١٥ يوماً

الطيران الثابت

يبدأ الطالب دراسته فى مدرسة الطيران الحربى فى غرفة سفيرة فى أحد جوانبها جهاز صغير على شكل حجم الطائرة، ودرسم على حائط الغرفة الأفق وزوايا الطيران المتعاقبة. وفى جانب آخر يجلس المدرب أمام جهاز لاسلكى يعرف بواسطته حركات الجهاز كما يصدر أوامره بالاتجاه إلى التيين أو إلى اليسار والأمام. ويدور هذا الجهاز بالكهرباء، فيجلس الطالب على مقدمه فيجد أمامه عصا القيادة وأقيسة اتجاهات الريح والضغط والبطارية وغيرها من الأدوات التى لا غنى عنها لطيار. ويعمل الجهاز فتتولد فيه عدة تيارات هوائية تمثل التيارات الهوائية الجوية، ويتعرض جهازه لمدة أخطاء فيتعلم الطالب كيف يضبط جهازه

ارتفاعات كبيرة لا يمكنها رؤية تفاصيل الأرض أو في مناطق متشابهة كالصحاري أو البحار والمحيطات ، فعلى ضوء هذه الأدوات وحدها يمرف الطيار طريقه وبمساعدها يصل إلى هدفه

ورأت إدارة المدرسة أن تستغل هذا الجهاز لتعليم البتدئين لغة نفاقاته ولبمده عن الخطر ، فإنه يدار بالكهرباء التي لا تكلف الدولة إلا نفقات زهيدة لا تذكر إلى جانب ما تستهلكه الطائرة الحقيقية من وقود وآلات . ويعرّف هذا الجهاز كل طالب يدرس فن الطيران سواء كان ضابطاً أو مجاهداً (صول)

والمعروف أن الطيارين لا يحتاجون إلى كثير من تنظيم الصفوف وتعليم المشية العسكرية والحركات الحربية الأرضية ولكنه يجب على كل طيار أن يقضى أربعة أشهر يتعلم فيها هذه الحركات لتكتسب عضلاته المرونة الرياضية وليتمود الحياة العسكرية ، فإذا أتقنها بدأت حياته كطيار



في الفصل : الأستاذ يقن طلبته درسا في الكهرباء

بين طبقات الهواء

وبعد أن يتقن الطالب السيطرة على إدارة هذا الجهاز ينتقل إلى المرحلة التالية فيخلق بطيارة حقيقية في الهواء . وتحتوى طائرة التدريب عادة على مقعدين أحدهما خلف الآخر جهم كل منهما بجميع أدوات القيادة، وامتاز مقعه للدرب « بزرة » إذا ضغط عليه انتقلت عملية القيادة إلى أدواته . يجلس الطالب في مقعده ويجلس

في الوضع الصحيح بتحريك عصا القيادة في اتجاه بصحيح أخطاء الريح فإذا مال الجهاز بفعل التيارات إلى اليمين صححه الطالب



باشجاويز يختبر محرك احدى الطائرات قبل استخدامها ويرى فوق العجلة العمامات التي تنزع ليوضع محلها للدافع السريعة الطلقات

وتعرف هذه الرحلة بالطيران الثابت ، ففيها يتعرض الطالب لجميع مؤثرات الطيران ، ولكن جهازه لا يفارق الأرض ، وإن سمح له أن يدور إلى اليمين أو إلى اليسار . ويمكث الطالب على هذه الحالة عشر دقائق في اليوم لمدة ١٥ يوماً . فيتاح للطلاب البتدئىء أن يعرف كثيراً من أسرار الطيران دون أن يعرض حياته ومال الدولة للهلاك . أضف إلى ذلك أنه يكون بمبدأ عن ضوضاء الحركات مالكاً لأعصابه فيسهل عليه أن يفهم إرشادات مدربه بسهولة لا تيسر له إذا استعمل طائرة حقيقية ، ثم وجد نفسه لأول مرة معلماً بين الأرض والسماء

الطيران الأعمى

والأصل في هذا الجهاز أن يتمرن عليه الطيارون فيما يسمى بالطيران الأعمى، إذ يطفى سقفه فيتمزل القائد عن العالم ولا يبقى أمامه إلا خريطة وأجهزة لضبط بها الاتجاه الذي يجب أن يسير فيه . وهذا المران هام جداً لمن يريد قطع مسافات طويلة على

رغم حداثة عهدها إذ أنشئت سنة ١٩٣٨ . ولم تكن هي أولى مدارس الطيران في مصر ، فقد أنشأ سلاح الطيران الحربى البريطانى مدرسة فى أبى قير سنة ١٩٢٩

ويبذل مدير المدرسة عبد الحميد الدغيدى افندى كثيراً من الجهد والوقت حتى تؤدى المدرسة مهمتها بتقديم طيارين صالحين يقدرون للهمة الملقاة على عاتقهم بالدفاع عن مصر وكرامتها ، ويعرفون أن الطيران أصبح من أشد وسائل القتال خطورة

صيانة واصلاح

وإذا قلنا مدرسة الطيران الحربى فإننا فى الواقع نتكلم عن أربع مدارس مجتمعة فى مكان واحد وتحت إدارة واحدة . فإن الطيران الحربى يحتاج إلى مدرسة ميكانيكية يتعلم فيها رجال الجيش كيف يصلحون المطب الذى يحمل بطائراتهم والعناية بها ، فإن مهمة حفظ هذه الأدوات لا تقل خطورة عن مهمة قيادتها . فإن أقل خلل فى جهاز الطائرة يعرضها للتلف كما يكلف الأمة فقد أرواح عزيزة عليها



تتولى مدرسة الميكانيكا تعليم الطلبة اصلاح الطائرات وصيانتها فى مصنعها الخاص حيث يتلقون تعليمهم عمليا

ولهذا فقد اختص فريق من الطلبة بالدراسة فى هذا المعهد حيث يفحصون أجزاء الطائرات على نماذج مكشوفة عملت فيها قطاعات تبين أجزائها المختلفة حتى يشاهد الطالب بنفسه العمليات الداخلية فى الطائرة وأثرها . فى إحدى الغرف تشاهد محركا

المدرّب فى الثابى فاذا ارتفعت الطائرة فى طبقات الهواء ترك المدرّب لتلميذه مهمة قيادتها تبعاً للخبرة التى تلقاها عند ما كان فى مرحلة الطيران الثابى . فاذا أخطأ صحّح له أخطائه



أجزاء الطائرة التى تصاب بخلل تجب طبيها فى مصنع الميكانيكا

ويستمر هذا المران أشهراً ثلاثة يتلقى الطيار أثناءها فنون الطيران كالألحة الجوية وصيانة الطائرة وفنون الالاسكى واستعمال أسلحة القتال المختلفة، فإن المران العملى لا يستفد كل وقت الطالب إذ هو لا يتجاوز الساعة فى اليوم بينما يصرف باقى يومه فى تلقى العلوم النظرية ، وبثائق طلبة الكلية الحربية بعض هذه العلوم قبل التحاقهم بمدرسة الطيران

وينتقل الطالب أثناء مرانه على ثلاثة أنواع من الطائرات تختلف فى الوزن والسرعة والدقة ، ولهذا فهي تقسم إلى ثلاث مراحل أولها الطيران الابتدائى فيقود الطالب طائرة من طراز ماجستر ، وفى الطيران المتوسط تكون طائرة من نوع الإيفرو وفى الرحلة الأخيرة المعروفة باسم الطيران العالى يقود طائرة من نوع الأوداكس ، وتختلف سرعة الهبوط على الأرض فى كل من هذه الأنواع الثلاثة

مدرسة هيربست نايمو

فاذا نجح الطالب فى اجتياز هذه الفترات الثلاث جاز له أن يقود أكبر الطائرات وأكثرها تعقيداً . وقد تمكنت مدرسة الطيران الحربى من سد حاجات سلاح الطيران الجوى المصرى

من فكما تحتاج إلى حداد فهي تحتاج إلى نجار ، فبعض أجزائها يتكون من المعادن وبعضها الآخر يتكون من الخشب . أضف إلى ذلك ما يحتاجه سلاح الطيران من أمثا تعد به الحجرات وصناديق تحفظ فيها الذخائر والأجهزة

ويذهب مدرسة الطيران الحربى مدارس التصوير الجوى والمدفعية واللاسلكى . وقد تحدثنا عن الأولى فى مقال سابق وفى عدد قال نتحدث عن المدرستين الأخرين فإن كل هذه الفنون ضرورية للتطيار حتى يكون قادراً على تأدية مهمته سواء فى زمن السلم أو فى زمن الحرب

وفى مدرسة المدفعية يتعلم كيف يطلق القنابل ويستعمل مدافعه السريعة الطلقات ، وفى مدرسة اللاسلكى يتعلم كيف يتلقى الأوامر من قيادته وهو محلق فى الجوى

نورى الشترى

تظهر فيه مجارى الوقود وتبين تأثيره . وفى مكان آخر تشاهد نموذج جناح الطائرة وجزءها الخلقى وهو مكشوف يبين التركيبات الداخلية وقوة مقاومتها

ويتولى خريجوا هذا التسم الإشراف على صيانة الطائرات وإصلاحها ، ولا يباح للطائرة أن تغادر حظيرتها إلا إذا رأى الضابط المسئول أنها فى حالة جيدة وأن جميع أجهزتها سليمة . ولهذا يتولى المسئولون فحص الطائرات كل مدة معينة . وأحياناً يكون هذا الفحص كاملاً وأحياناً يكون سطحياً تبعاً لحالة الطائرة والمدة التى حلقها فى الجوى ، فلكل طائرة كتابتها الخاص الذى يبين تاريخ حياتها حيث تقيد فيه عدد ساعات تحليقها فى الجوى والأماكن التى زارتها والأعمال التى أدتها

ملفقه منصفه

وتستلزم الدراسة الميكانيكية لأجزاء الطائرات معرفة عدة

استوديو مصر يقدم

فاطمة رشدى حسين صدقى

فى أحدث منتجاته

العزيمة

مع مختار عثمان زكى رستم ثريا شغرى أنور وجدى

تأليف وإخراج كمال سليم

إصدار من الاثنين ٦ نوفمبر سنة ١٩٣٩

بسينا ستوديو مصر