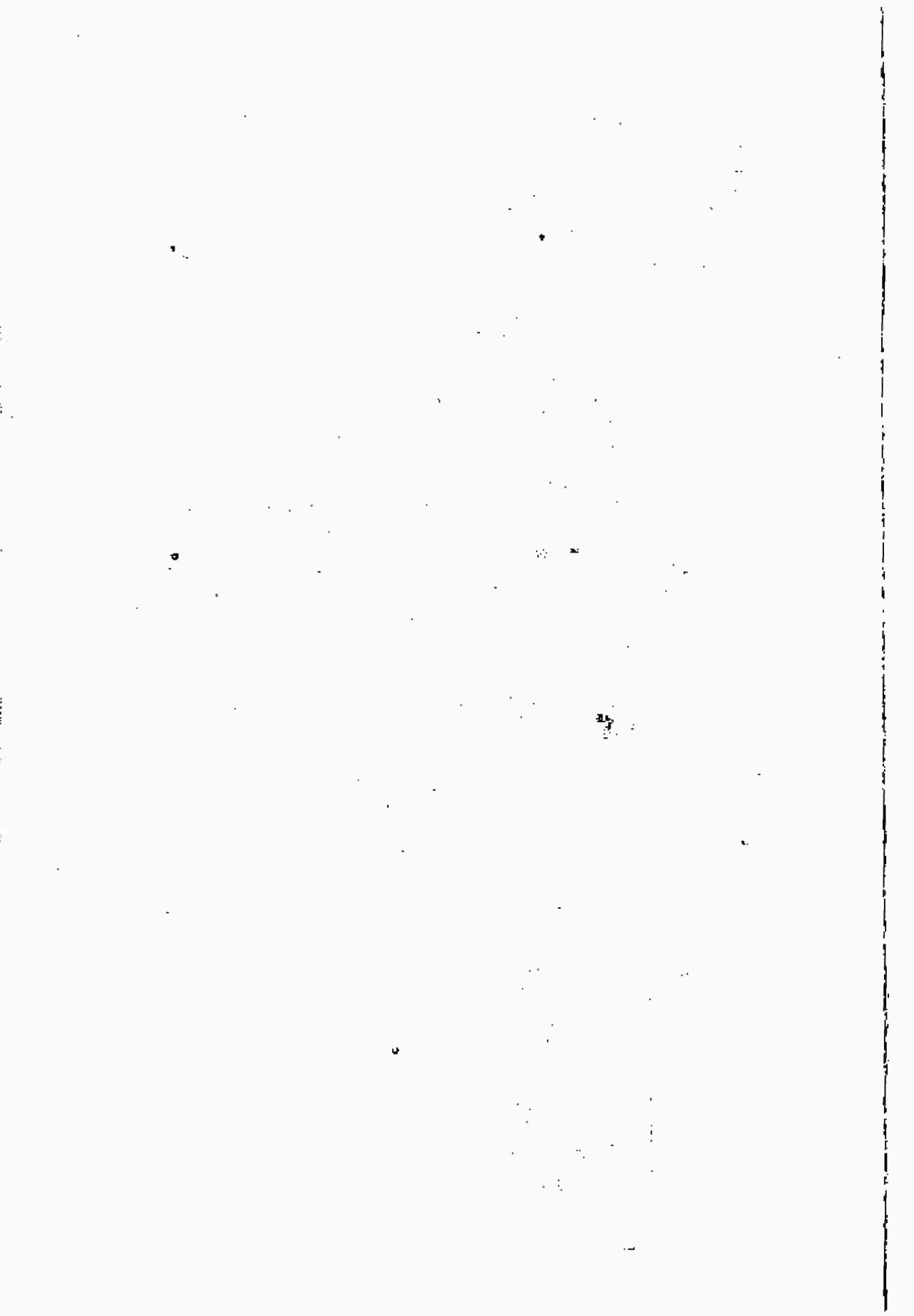


الطيران فوق الأتلنطيك

صار طيران فوق البر اسماً محققاً لا خطر فيه أو لا يزيد خطره على خطر السير بالآلة المويبل كما كان منذ عشر سنوات . ولكن لا دليل حتى الآن على أن للطائرات مستقبل لفرض تجاري وغاية ما يمحتمل أنها تستعمل في غير الترحلة والافراض الحربية نقل البريد المستعجل . والحق مبدرة الآت في حمل الطائرات سير فوق البحار الكبيرة وقد جرى سيرها فوق الأوقيانوس الأتلنطيك من اميركا الى أوربا وهو أشد خطراً من سيرها فوق البر لانه اذا وقع خلل في الطائرة وهي طائرة فوق البر استطاع الطيار ان ينزل بها وينسحبها راما فوق البحر فلا يستطيع ما لم تكن من الطائرات البحرية أو الزوارق انطيارة كما يسميها الاميركون

وقد تمكنت طارتان من عبور الأتلنطيك في هذه الأشاء اولاًها بحرية اميركية والثانية برية انكليزية . أما الاولى فديرغا الكوندريد ومعه خمسة رجال وهي من ذوات الزروق طار بها في السادس عشر من شهر مايو الماضي من تراباسي بنيو فوندلند في الطرف الشرقي من اميركا الشمالية قاصداً ان يقطع الأوقيانوس الأتلنطيك الى البرتغال بطريق جزائر الأزورس فوصل الى الأزورس في اليوم التالي والمسافة بينهما ١٣٨١ ميلاً قطعها في ١٥ ساعة و ١٨ دقيقة فكان متوسط سرعة ٨٦ ميلاً وسبعة اعشار ثلث البحر في الساعة . وطارت معه طارتان اخريان ولكن اكتشفهما الضباب فتمذر عليهما السير فاضفرتا ان تنزلا الى البحر ونجا ركبهما لان الحكومة الاميركية كانت قد بنت سفنها في كل النقط الذي سارت فيه هذه الطيارات من اميركا الى أوربا حتى لا يفتق ركبها سكرود . وبعد ان اقام ريد بطيارته يومين في الأزورس طار في ٢٦ مايو قاصداً مدينة لسبون في البرتغال فوصلها سالمًا والمسافة بينهما ٤٠٤٤ اميال ثم صار فوق البر الى شمال اسبانيا ومن هناك فوق البحر الى مدينة بليوث في بلاد الانكليز مسافة ٥٥٥ ميل قطعها في خمس ساعات فقط فوصل بليوث في ٢٦ مايو وكان وصولها اليها احتفال عظيم جداً والعبرة هنا في المسافة الاولى وهي ١٣٨١ ميلاً طارها

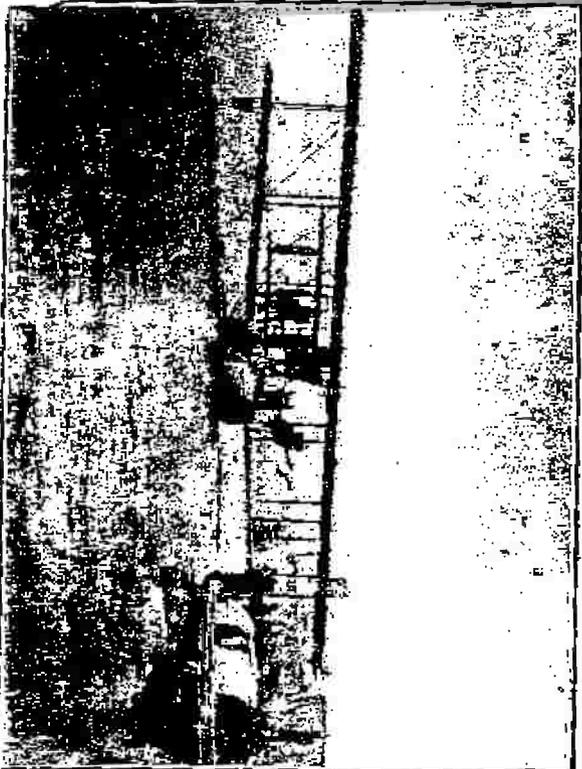




الطيارون والبحرية وقد استدر رجالها بجوجون الى زورق البحر

هتديتف يولييه ١٩١٩

الملك المنصورية



الطيارون والبحرية ورجالها على ١٠٠٠

شوطاً واحداً ولو استطاع ان يمتد في هذا الشرط ٤٢٠ ميلاً لبلغ انكسرا
وهذه الطائرة مزينة في الطيران فوق البحر لانها اذا وقع فيها خلل طفيف
استطاع الطيران ان ينزل بها الى سطح الماء ويقف ويصلح خللها ثم يطير بها
لان في اسفلها زورق متصل بها ولكنها لو طارت فوق البر ووقع فيها خلل لما
استطاع ان يقف بها ويصلحها . ولا بد من استنباط وسيلة تتمكن بها الطائرات
من الوقوف في البر والبحر . ويظهر لنا ان ذلك ممكن بان يجعل للطائرة البحرية
اربع عجلات او طاً من قاربها نحو قدم فاذا نزلت في البحر غاصت هذه العجلات
في الماء واذا نزلت في البر استقرت عليها لانها او طاً من القارب

وقد صنعت هذه الطائرة في اميركا هي وكل ادواتها في معمل كرس فنال بها
الاميركيون لخر السبق في قطع الاوقيانوس الاثنتيكي طيراناً وتري صورتها في
الشكل المقابل في القسم الايمن منه لا يزال رجالها فيها فوق زورقها حينما وصلوا
الى بليوث وفي القسم الايسر اخذوا يخرجون منه الى زورق اتي لاستقبالهم
وكان الطيار هوكر الانكليزي الاسترالي قد طار من نيوفوندلند في ١٨
مايو قادماً ارلندا بطائرة برية فيها قارب يسهل فصله عنها فاخلت طيارته واضطر
ان يفصل القارب منها وينزل فيه هو ورفيقه فرأتهما الباخرة ماري في
منتصف الطريق بين نيوفوندلند وارلندا واقدمتهما لانه حالما وصات طيارتهما
الى سطح الماء جعلت تفرق . الا ان مافات الانكليز في السفرة الاولى احرزوه
في الثانية فقد جاءت الاخبار التلغرافية ان طيارين من طيارهم طارا بطائرة
برية من نوع نكرس من طرف اميركا الشمالية الى ارلندا فلبثاها سالمين وهما
الكبتن الكوك والملازم برون وقد استغرق طيرانهما ١٥ ساعة و٥٧ دقيقة
وكانت الريح اولاً حلامة ولكن حالة الجو كانت من اسوأ ما يكون وكان معظم
الطيران بين الغيوم وطبقات الضباب الكثيف فلم يكدر الطياران برؤن الجو
والبحر وقد حلقا في الجو الى علو ١١ الف قدم فلم يستطيعا التلمس من الغيوم
ونزلا الى علو ٣٠٠ قدم عن سطح البحر فكان الضباب كثيفاً هناك ووقف
مقياس السرعة عن العمل . وكانت الطائرة في بعض الاحيان في حالة خضرة
ولم يكونا يشمران بوجود الاقن وكان الجو شديد التقلب والريح شديدة حتى

على سطح الماء وكان ماء المطر يجمد على المعدة وغطى الجليد نوافذ الطائرة وظلت بلوراته تنزل وتصيب وجهيها فتفعل بهما فعل المدى اما في ما سوى ذلك فلم يتألما من البرد والاعياء وقد شربا القهوة والبيرا واكلا السندويش والشكولاته . ولما صارا على بعد ساعة ونصف ساعة من البراضا مكثها . ولم يوقدا سوى تليي البنزين الذي كان معها . ويزي الكبتن الكوك ان عبور الاتنتيكي في الجو يجب ان يكون بزورق طيار كالذي طار به الطيار الاميري

وقد صنعت طائرة فكريس لتطير ساعات بعيدة وتليي التنازل . وقرة عدتها ٢٠٠ حصان وسرعها في طيرانها ٩٠ ميلاً في الساعة ويسع حوضها من البنزين ١٦٥ غالوناً تكفي لطيرانها ٢٤٤٠ ميلاً . وقد خدم الكبتن الكوك في الحرب مع تركيا وكان في سلاح الطيران البحري ووقع اسيراً في يد الترك فخلط طراً على عدة طيارته فظل في الاسر الى انتهاء الحرب . اما الملازم برون فخدم في فرنسا ككريب وجرح واسر سنة ١٩١٥ واعيد الى وطنه سنة ١٩١٧ بعد اختلاله في سويسرا . وقد نزلت طيارتهما الآن في حماة فاصيبت بعطل يسير وكاد برون يفقد صوابه وصمّت اذا الكوك من شدة الصدمة عند نزول الطائرة على الارض

وقال الكبتن الكوك من حديث ان السر العظيم في عبور الاتنتيكي بطيارة هو حسن العناية بعديتها فان سرعة طائرة فكريس العادية ٩٠ ميلاً في الساعة وكان في استماعنا ان نحملها ١١٥ ميلاً ولكننا لم نفتح المصرف مرة واحدة وهبت ريح ملامعة فتكنا بها من جعل متوسط سرعة الطيران ١٢٠ ميلاً في الساعة وقد جاءت طائرة فكريس بثماني مئة رسالة ولم يتكّن الكبتن برون من تعيين موقع الطائرة الا بالاستماعة بالشمس والقمر ونجم القطب الشمالي والنسر الواقع

وجاء في ٢٠ يونيو ولتقتطف مائل للطبع ان هذين الطيارين استحقا جائزة الديبي ميل وهي عشرة آلاف جنيه فاعطتها اباهما في مادية اعنتها لها