

الكثيف غير حائلين بأحوال الجو . ففي سنتي ١٩٢٥ و ١٩٢٦ طارت هذه الطائرات نحو خمسة ملايين ميل فقتل بها أربعة أشخاص فقط

بتدل مما تقدم ان سلامة الركاب في الطائرات لا تنقص كثيراً عن سلامتهم في مكك الحديد والسيارات وعليه ترى ان السفر بالطائرات اخذ يشج في أوروبا وخصوصاً في ألمانيا بين رجال المال والاعمال

#### الطيران الحربي والباراشوت

إذا حصرنا النظر عن الطيران التجاري وجدنا ان الطائرات الحربية قد ارتفعت ارتفاعاً سريعاً من حيث سلامة ركبائها . وبعض هذا الارتفاع سببه اتقان الحركات والاكتناز من ساحات الطيران . ولكن الجانب الاكبر عائد الى استعمال الباراشوت في ساحات الخطر . وتأيداً لذلك تروى حوادث كثيرة غريبة نجا فيها الطيارون من الخطر باستخدام على الباراشوت . منها ان الملازم روجرس الاميركي كان طائراً بطائرة بسرعة فائقة في شباب كثيف ولما رفع زنده ليرى الساعة لحظ ان سير الجلد الذي يربطه بمقدمه في الطائرة مفكوك ولما حاول ان يربطه اختل موازنة الطائرة ناقصت ولم يلبث ان رأى الطائرة في ناحية من الجو وهو في ناحية اخرى هابطاً كالنيزك من عل . فشد بكل ما اوتي من رباطة الجأش حينئذ الجبل الذي يفتح مظلة ( الباراشوت ) وهبط الى الارض على مهل من غير ان يصاب باذى . اما الطائرة فترقت وتخطت

ومن غريب الحوادث التي تروى من هذا القبيل حادثة وقعت للماجور الايطالي فاتشدا . ذلك انه كان طائراً من تورينو الى ميلانو على علو ثلاثة آلاف قدم ولما صار فوق ميلانو اخذت طيارته لتفكك فوق محرهما في جهة وعملاقتها في جهة اخرى وباقي الطائرة وقعت على سطح معمل من معامل السيارات . ولم يصب الماجور فاتشدي وصاعده الا بمرض بسيط لانها نجا من الخطر المهدق باستخدام الباراشوت

#### صحة الطيارين وكثافتهم

يقولون الباحثون ان ٩٠ في المائة من نكبات الطيارين سببها خطأ الطيار لا خلل الآلة . ومن رأي احد الفقهاء الاميركيين ان الشبان الذين يدخلون الاكاديمية البحرية ويكونون في الغالب فوق المتوسط من حيث قوة بنيتهم وصحتهم لا يصلح منهم ليكونوا طيارين الا خمسون في المائة

المشهور ان غنيمير الطيار الفرنسي الذي اشتهر في الحرب الكبرى كان مصاباً بعمامة

لكنها لم تنم عن التفوق في الطيران ويؤخذ ذلك دليلاً على ان الطيران الجري لا يحفل بما يلزم به من ضعف او عامة في احد اعضاءه ولكن غنيمتة نزلت بحظنا ناشئ عن هذا الضعف العصبي . والطيار رماناتي مات لاقه طارحين اشار عليه طيبه بعدم الطيران . وكثيراً ما يحدث ان الطيار الضيف البصر يصعب عليه تقدير المسافة بين طيارته وجسم من الاجسام فيصطدم به

وعليه فالشركات الآن والحكومات تحتم على الطيارين سواء كانوا يشتغلون في الطيارات التجارية او الطيارات الحربية ان يخصصوا حصصاً طياً دقيقاً كل مدة معينة واهتم الاطباء في شركات الطيران يفحص صيون الطيارين لانه اذا كانت العضلات التي تحرك المثلة ضعيفة او غير منتظمة الفعل اتسبت للنظر واحداث الصداع فينجم عنها تعب عام في جسم الطيار وعدم عناية كاملة بالآلة التي بين يديه . وقد ثبت لاطباء الانكبيز الذين اشتغلوا بين الطيارين ان كثيراً من النزول الى الارض في غير وقت النزول او في غير مكانه سببه تعب العينين الناجم عن تعب عضلاتها . ويلزم للطيار ان يرى الاشياء التي على جانبيه ولو كان نظره مسدداً الى الامام . وهذه الصفة من الزم الصفات للطيارين الحربيين . اما حالة الاعصاب فلها شأن كبير في كفاءة الطيار ومقدرته لان عمله يستدعي اجهداً كبيراً لاعصابه فاذا لم تكن في حالة صحية تامة كان من ذلك خطر على صحة الطيار نفسه وعلى حياة المسافرين معه

\*\*\*

ومن الاسئلة الكثيرة التي يوجهها الجمهور الى الذين سافروا بالطيارات ما يتعلق بالتر الطيران في المسافر وهل يماثل اثر السفر بجرماً . والجواب ان التأثير يوقف على الجو . فاذا كان الهواء راکداً كان الطيران على غاية ما يرام من السهولة والانتظام وقلة الارتهاج . واذا كانت الريح تهب فتأثير الطيارات يوقف على مقدرة المسافر وقوة احتمالته لحركة الطائرة غير المنتظمة لانها تسير حينئذ كسفينة في البحر فتأخذها الامواج تلعبها حيناً وتضطرب آخر . وقد جرت العادة ان لا ترتفع طيارات المسافرين اكثر من ٢٠٠٠ قدم الى ٤٠٠٠ قدم فوق سطح الارض وهذا الارتفاع لا يؤثر مطلقاً في عمل القلب الخلاصة ان التقدم في صنع الطيارات وتوفير وسائل السلامة والراحة فيسبب وتعود الناس الطيران كما تعودوا ركوب سلك الحديد واليارات — كل ذلك يهد السبل لجعل الطيارات سبيل المواصلات المتبل