عبور الاوقيانوس الاتلنتيكي بالطيارة

رأي الكومندر برد اول من طار الى القطب الشمالي

نكتب هذه السطور وقد انقضت عشرة ايام على شروع الطيّار الفرنسوي نجسر ورفيقهِ كولي في محاولة الطيران من باريس الى نيو يورك دفعة واحدة مغادرا باريس قبل فجر الاحد في ٨ مايو الماضي وقيل في اليوم التالي انهما بلغا نيو يورك سالمين فقام الجمهور الفرنسوي وقعد فرحًا بهذا الفوز الجديد في الطيران البعيد المدى . على انهُ لم يلبث فرحهُ ان تحوّل ترحًا لانهُ لدى التثبت ظهر ان نجسر ورفيقهُ لم يصلا الى نيويورك فطُيّرت الانباء الى البواخر التي تشق عباب الاوقيانوس ان تتسمع اخبارهما وهبّت الطيارات الاميركية وبواخر مصلحة الشواطئ الى البحث عنهما في جوار جزيرة نيوفوندلند وشواطئ لبرادور ونوفاسكوشا فلم تقف لهما على اثر . على ان الامل بوجودهما لم يقطع بعد اذ قد يكونا نزلا في البحر قرب خليج من الخلجان الصغيرة النائية عن العمران

ولا يخفى ان الطيران بالطيارة من باريس الى نيو يورك او من نيويورك الى باريس في شوط واحد عمل محفوف بالمخاطر لان الشقة بينهما نحو ٣٦٠٠ ميل لا تستطيع الطيارة ان تجتازها في اقلّ من اربعين ساعة ولا بدّ ان يكون جانب من الرحلة في اثناء الليل وهذا يزيد المخاطر التي يتعرض لها الطيّار اذ لا منائر في البحر يهتدي بنورها اذا ضلّ السبيل. اضف الى ذلك ما قد يثور في وجهه من العواصف التي تحملهُ على تخفيف سرعة سيره او على تنكّب الطريق الذي رسمهُ . وقد يضطرّ ان يهبط على سطح الماء في بحر ثائر متلاطم الامواج واذا اتفق حدوث هبوطهِ ليلاً فهناك الويل الاكبر

على ان في صدور بعض الناس قوة تدفعهم الى اقتحام المخاطر في الصحاري المحرقة والاصقاع المتجمدة والمسالك الجوية والبحرية الحافلة بالمخاطر والمشاق . هذه هي القوة التي دفعت كولمبوس وماجلان وسكوت وبيري وشكلتون وكوبهام وامندسن وده بنيدو وبرد وحسنين وغيرهم من الروّاد الذين كانت اعمالهم اعلامًا يهتدى بها على طريق التقدم والارتقاء

وقد اطلعنا على مقالة في مجلة العلم العام للكومندر برد الاميركي اول مَن طار الى

القطب الشمالي ذهاباً واياباً جاء فيها على ذكر المعدات التي اعدّها للطيران من نيويورك الى باريس فاقتطفنا منها ما يأتي :

لما وضعت الحرب الكبرى اوزارها اخذتُ اعدُّ العدة لعبور الاتلنتيكي بالطيارة فسبقني الى ذلك الكومندر ريد اذ طار في مايو سنة ١٩١٩ من جزيرة نيوفوندلند الى جزائر الازورس والمسافة بينهما ١٣٨٠ ميلاً اجتازها في ١٥ ساعة و١٨ دقيقة وتلاهُ الطياران ألكوك وبرون في يونيو من السنة نفسها فطارا من نيوفوندلند الى ارلندا مسافة ١٩٦٠ ميلاً في ١٦ ساعة و١٢ دقيقة . على ان المسافة بين نيويورك وباريس تبلغ نحو ٣٦٠٠ ميل ويستغرق اجتيازها نحو اربعين ساعة ولم ينز احد بعدُ بعبورها بالطيارة دفعة واحدة مع ان البلون الالماني الذي سُمي لوس انجلوس طار من همبرج الى نيويورك سنة ١٩٢٤ مسافة تزيد على خمسة آلاف ميل في نحو ثمانين ساعة . واودّ كثيراً ان يتاح لي ان اكون اول من يفوز بالطيران من نيويورك الى باريس لان من يفعل ذلك يكون من اعظم المحسنين للعمران

ثم قال انهُ يعدُّ العدة لهذه الرحلة فاذا نجحت او اذا خرج منها سالماً على الاقل فانهُ ينوي الطيران الى القطب الجنوبي في اواخر هذه السنة . وسيجعل اعتمادهُ على طيارة من ذوات السطح الواحد كالطيارة « جوزفين فورد » التي طار بها الى القطب الشمالي ويكون لها ثلاثة محركات ككل الطيارات الانكليزية التي تطير بين هليوبوليس وبغداد . انما تختلف طيارتهُ عن هذه الطيارات في امر جوهري . ذلك ان المحركات الثلاثة في طيارته الاولى وفي الطيارات الانكليزية بعيدٌ احدها عن الآخر فتجد احدها عند مقدم الطيارة والاثنين الباقيين على كل من الجانبين بعد نحو خمسة امتار او اكثر عن مقعد السائق . فاذا اصيب احد هذين المحركين بخلل ما في اثناء الطيران تعذر على السائق او احد رجاله ان يتصل به ليصلح ذلك الخلل . وقد تلافى الكومندر ريد هذا الامر بجعل المحركات الثلاثة في متناول السائق او متناول احد رجاله من غير عناء كبير . وادخل على خزانات طيارته تحسيناً لا بدَّ منهُ اتقاء لبعض المخاطر التي قد يعرض لها اذا اضطر ان ينزل في البحر لصنع لها صمامات خاصة تمكنهُ من افراغ ما فيها من البنزين بسرعة ليخف وزن الطيارة ثم يسدّها سدّاً محكماً ويستعملها كطوافة تحفظ الطيارة عائمة بمن فيها الى ان يقيّض لهم من ينجيهم

لما طار ريد الى القطب الشمالي كان يرافقهُ معاون واحد فكان يتناوب معهُ تسيير

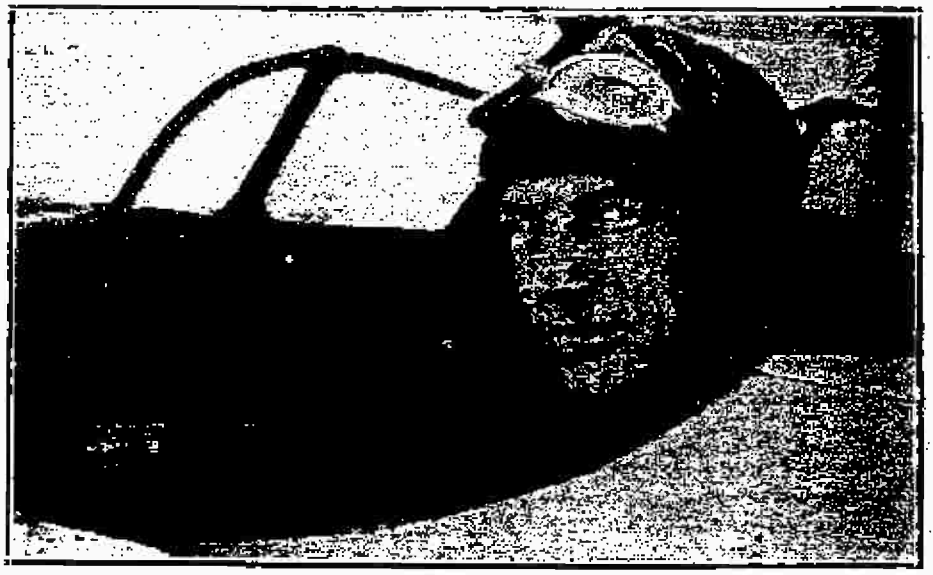
الطيارة وادارة دفتها . ولكن الرحلة الى القطب ذهاباً واياباً استغرقت نحو ١٦ ساعة فقط وينتظر ان تستغرق الرحلة من نيويورك الى باريس ٤٠ ساعة كما تقدم وعليه فلا بدَّ من معاون آخر يحلُّ محلَّ احدهما آناً ويعنى بآلة التلغراف اللاسلكي وباصلاح ما قد يطرأ على الآلات من خلل طفيف آناً آخر

واكبر خطر يعرّض لهُ الطائر من نيويورك الى باريس هو اضطرارهُ ان ينزل بطيارته في عرض البحر ليلاً . فاذا حدث للكومندر برد ما حملهُ على ذلك افرغ البنزين من خزانات طيارته بسرعة وسدَّها سدًّا محكماً حتى تبقى عائمة وقصَّ جناحي الطيارة ونصب فيها سارية ورفع على السارية شراعاً ومن ثمَّ يحاول ان يسير بها الى اليابسة كأنهُ في مركب شراعي صغير . ويقتات مع رفاقهِ حينئذٍ بما يصطادونهُ من السمك يأكلونهُ نيئاً . وقد ثبت لهُ في جهات القطب الشمالي ان اكل السمك نيئاً ليس امراً كريهاً . وعندهُ ان اكبر خطر يعرضون لهُ حينئذٍ هو الموت ظمأً لان الحصول على ماء للشرب اصعب المصاعب التي قد يلاقونها فماء البحر اجاج لا يشرب ومحركات الطيارة تبرّد بالهواء فلا ماء فيها يمكن شربهُ وما يستطيعون حملهُ من الماء معهم قليل لان الطيارة يجب ان تحمل اكبر مقدار تستطيع حملهُ من البنزين

ويجب الابتداء في هذا الرحلة عند طلوع الفجر ويستمرُّ الطيران طول النهار والليل وطول النهار التالي اي لا اقل من اربعين ساعة . ولما كانت حالة الجوّ في يونيو تبعث على الارتياح والرياح تهب من الغرب فتدفع الطيارة في سيرها الى الامام بدلاً من ان تعيقها فالمرجح ان الكومندور برد يشرع في رحلتهِ هذا في يونيو . وهو يعتقد ان مخاطر الطيران فوق الاتلنتيكي اقل من مخاطر الطيران من شرقي الولايات المتحدة الى غربها وسيحمل معهُ آلة لاسلكية ترسل الاشارات اللاسلكية وتستقبلها وبها يستطيع ان يبقى على اتصال بالبواخر التي تمخر الاوقيانوس بين اوربا واميركا

اما الفوائد التي تجنى في هذا الطيران فكثيرة اولها في رأيهِ انها تثبت للناس ان هذا الطيران في حيّز الامكان وقد قال في ذلك « ان طيراني الى القطب الشمالي اثبت ان هذا الطيران مستطاع وانهُ امين الجانب وكفى بهذا فائدة تُجنى منهُ » . ومن هذه الفوائد امتحان آلات الطيارة ومتانة المواد التي تبنى منها واصلح الاشكال لبنائها وهلمَّ جرّاً مما لا تثبت حقيقتهُ الاَّ بالامتحان الفعلي . ومنها معرفة حقائق جمة عن احوال الجوّ وامكان تسيير طيارات الركاب بين اميركا واوربا

الطيار الانكليزي كار الذي طار من لندن الى خليج فارس دفعة واحدة



الطيّار الفرنسوي نجسر الذي حاول اجتياز الاتلنتيكي بالطيارة فنقد

مقتطف يونيو ١٩٢٧

امام الصفحة ٦٠٨