

الطيران بعد خمس سنوات

تناول هنري فورد الانوموبيل فقلب اساليب صناعتهم رأساً على عقب وجعل انوموبيله المشهور في متناول كل احد لخص ثمنه وبساطة تركيبه ومثانة بنائه وسهولة اصلاحه. وقد تحول اهتمامه حديثاً الى الطائرات فاشترى شركة طيران باسمها وبني لها معامل متسعة في مسقط رأسه ديربورن وميداناً للطيران يحسب مثلاً للياديين من نوعه وعهد في ادارة هذه الشركة الى مؤسسها الاول المتنبط والمهندس المشهور المستر وليم ستوت وهو اول اميركي صنع طائرة كل اجزائها من المعدن فكان بذلك رائد عهد جديد في الطيران التجاري وخصوصاً بعد ما اتفق مع فورد — هو يستخدم قدرته الفنية والعلمية وفورد بعضه — بامواله ومساكنه الصناعية والتجارية. وقد قابله حديثاً مكاتب مجلة الاميركان جغري بينما حديثاً على مستقبل الطيران تلخصه فيها بلي يمتاز الطيران في ارتقائه ثلاث مراحل. المرحلة الاولى هي التوسع في استخدام الطائرة في التجارة والصناعة. والمرحلة الثانية هي بناء الطائرات الضخمة لنقل المسافرين بين القارات مع مقادير كبيرة من البريد والبضائع والمرحلة الثالثة حين تشكل من جعل الطائرات صغيرة الحجم رخيصة الثمن حتى يستطيع الافراد ان يمتلكوها كما يمتلكون الانوموبيلات. نحن الآن في المرحلة الاولى ولا بد من بلوغ المرحلة الثانية في خمس سنوات ان التغير الكبير في صناعة الطائرات التجارية سيأتي من ناحية المواد التي تصنع منها. فقد كنا في الماضي نستعمل الخشب في بناء الطائرة وقد اخذت الانظار نتيجة الآن الى صنع طائرات معدنية. ثم لا بد من جعل الطائرة الواحدة تعتمد على محركين او ثلاثة محركات على الاقل بدلاً من ان تعتمد على محرك واحد. ففي صارت الطائرة الواحدة تعتمد على ثلاثة محركات صار يصح الاعتماد عليها كل الاعتماد من حيث سلامة المسافرين والنقلات. وقد بدأنا فعلاً تبني طائرات من هذا الطراز في معامل فورد بديربورن واحداً ما تستخدم الآن بين فروع معامل فورد في مختلف المدن الاميركية وهي مجهزة بثلاثة محركات من نوع محركات ريط وفي استطاعتها ان تحمل ١٥ الف رطل من البضائع. فاذا اخلت احد هذه المحركات استطاع المحركان الباقيان ان يطيرا بالطائرة من غير ان يضطر السائق الى تخفيض سرعتها. واذا اخلت محركاً من اثنين من محرك واحد وقوته كافية لان تطير بالطائرة مسافة غير قليلة يتسنى في اثباتها للسائق ان يجد محلاً

ملائماً للتزول فلا يتعرض لخطر النزول في مكان غير ملائم. اما اذا كانت الطائرة تعتمد على محرك واحد وطراً خلل ما على ذلك المحرك اضطر سائقها ان ينزل بها الى الارض سواء كان مكان التزول ملائماً او غير ملائم. والطائرات التي فيها ثلاثة محركات يندر ان تحتل المحركات كلها في وقت واحد. فالطيران في الطائرة المعدنية التي تحتوي ثلاثة محركات اسلم عاقبة منه في الطائرة التي تصنع بعض اجزاها من الخشب وتعتمد على محرك واحد. ولكن ثمن الاول نحو ٢٥٠٠ جنيه وثنى الثانية ٤٥٠٠ جنيه. هذا فيما يتعلق بالطائرة التجارية المستعملة الآن وهي الطائرة الخاصة بالمرحلة الاولى

اما الطائرة التي ينتظر بناؤها حين يلغى المرحلة الثانية فتكون كبيرة جداً وتكلف نحو ٢٠ الف جنيه. ثم متى توسعنا في العمل يهبط ثمنها الى ١٠ آلاف جنيه ويكون في كل طائرة خمسة محركات او ستة نبرمة كلها بالهواء فتستطيع ان تنقل عشرين مسافراً او أكثر مع صناديقهم وما زنته طن من البريد ومقداراً من الوقود يكفيها لتطير من نيويورك الى بولن مثلاً بسرعة مائة ميل في الساعة من غير ان تخط على الارض. وتحتوي غرف المسافرين فيها على كل وسائل الراحة والزنازة ومعلمها بين جناحي الطائرة فان لها جناحين على كل جانب احدهما متصل بالآخر فيظهران كجناح واحد

اما الطائرة الصغيرة الرخيصة الثمن التي يستطيع الفرد ان يستعملها كما يستعمل انوموبيله فقد لا تأخر اكثر من ثلاث سنوات على ابعده تقدير. ولا تستطيع ان تكون الآن بشكلها على وجده من التدقيق ولكنها تصور انها تشبه انوموبيلاً طائراً وتستطيع ان تنقل من شخص الى خمسة اشخاص وتسهل ادارتها حتى يستطيع كل احد ان يتعلم ادارتها بعد خمس ساعات من التمرن. وكل طائرة منها تجهز بما يمكنها من الحط على الارض او سطح الماء على السواء ويبلغ ثمنها في البدء الف جنيه ثم متى كثر المصنوع منها خفض الى ٣٠٠ جنيه. اما ما يقال عن استعمال هذه الطائرات في الذهاب الى السرق لشراء بعض الحاجات والعودة بها الى البيت فمن قبيل الخيال الذي لا تدعمه الحقائق لاني اشك كل الشك في وصول الطائرة الى درجة من السهولة تستعمل فيها كما يستعمل الانوموبيل. واكثر ما تستعمل له هذه الطائرات الصغيرة يكون في السفر من مدينة الى اخرى. وقد تستعملها المخازن التجارية الكبيرة في توزيع البضائع على اصحابها او في احكام الاتصال بين فروع المخزن المنتشرة في مدن مختلفة. ولكنها تستعمل في البدء للترعة والتعليم كما تستعمل الانوموبيل اولاً