

الى القطب الشمالي ذهاباً واياباً

في ١٦ ساعة

طيران الكومندور يرد الاميركي

من اهرب الامور في تاريخ الارتياح ان ينقضي على الرواد ما يزيد على اربعمائة سنة منذ كشفت اميركا لا يصل منهم الى القطب الشمالي سوى رائد واحد هو الكومندور بيرى الاميركي سنة ١٩٠٩ . ثم انتشر الانباء البرقية في شهر مايو سنة ١٩٢٦ : ان ٢٠ رجلاً تمكنوا من بلوغ القطب الشمالي في اسبوع واحد اثنين منهم بطيارة والباقين في بلون . وسيفلذ ذكر هاتين الرحلتين الجريتين الى القطب الشمالي في تاريخ الارتياح لما احاط بهما من الحزم والاقدام وما تعرض اصحابهما له من المخاطر التي تنطوا عليها بما ريسوا عليه من الشجاعة والصبر وما تميزوا به من معدات العلم ومستبطاتوه

وقد تقضي سنوات قبل ان تتشأ الخطوط الجوية تمر فوق القطب ثقل البضائع والمسافرين بالبلونات والطائرات بين البلدان الشمالية ، ولكن طيران يرد وبت بطيارة ، وامندسن ونوبلي وصحبهما بالبلون نورج ، اثبت انه في الاسكان استعمال طريق جوي فوق القطب للتواصلات وان كل بقعة من الكرة تحيط بالقطب لا بد ان ينتابها الرواد يكتشفون بمحاولها

قضى بيرى خمساً وعشرين سنة يستعد ويحاول بلوغ القطب الشمالي ولما بلغت واراد الرجوع قضى شهوراً عديدة قبل ان عاد الى العمران وتبلى تمكن من نشر انبائه في الصحف والكتب . واما الكومندور يرد فطار من سبتسبرجن الى القطب الشمالي وعاد الى سبتسبرجن في اقل من ست عشرة ساعة ، وطار امندسن ونوبلي وصحبهما بالبلون نورج من سبتسبرجن فوق القطب الى الاسكا مسافة ٢٧٠٠ ميل في ٤٦ ساعة . وكانت اختيارهم تذاع بالراديو ساعة ساعة وتشر في كبريات صحف العالم . وصنف فيما يلي رحلة الكومندور يرد تليهما عن مقالة له في المجلة الجغرافية الوطنية الاميركية مقين الكلام فيها بضمير الحكيم قال :

منذ سبع عشرة سنة قضى الكومندور بيرى في رحلته الى القطب الشمالي ذهاباً واياباً

هر ١٣ شهرًا ، اما نحن — اي برود ورفيقته للبريد بنت — تمركزنا معاً في الممران صباح احد الايام باكراً وطرقتنا الى القطب فبفتناهُ وحوطنا فوقهُ وعدنا الى مقرنا بعد ظهر ذلك اليوم لما سمعني وزير البحرية الاسيوكية المستر وليور انه مستعد لانا . يندعني اجازة هذه الغاية دعيت الى المستر ادولف نورد (ابن نورد المشهور) لاطلب معاونةهُ فلما اطلتته على خطتنا وظلمت منه في حياة تأييدنا بنال اجاب طلبنا من غير تردد وانضم اليه بعض احد قائلو فجددنا ما يلزمنا من المان على اهون سبيل

اخترنا طيارة من صنع فُكر ذات جناح واحد (مونوبلاين) طولها ٤٢ قدماً و ٩ بروسات والمسافة بين طرفي جناحها ٦٣ قدماً و ٣ بروسات تحمل ٤ خزانات للبنزين اثنين يسان ٢٠٠ جالون والاثنين الاخرين يسان ٦٧ جالوناً وفيها ثلاثة محركات اثان منها كافيان للتبويض بالطيارة والظهيران بها فاذا اختلف احدنا كان المحركان الباقيان كافيين لتسييرها ودعيناها « جوزفين نورد » وهو اسم ابنة المستر ادولف

اصغنا الطيارة لسيل سافرا من امريكا فوجدناها واقية بالبرام لا تحرق سوى ٢٨ جالوناً من البنزين في الساعة وهو اقل مما كنا نتظر وتسرع في الطيران حتى تبلغ سرعتها ١١٧ ميلاً في الساعة

سافرا معنا هذه الطيارة على الباخرة « شانيد » الى سبتسبرجن فبلغنا خليج الملك الساعة الرابعة من صباح ١٩ ابريل فوجدنا امدد من نوبلي وصحبيهما يعدون معدات البلون نروح للطيران فوق القطب

- كان اقرباً مقلتي بتضع الجليد مما جعل اذني من الرصيف متعفراً فرسونا على ٩٠٠ قدم من الشاطئ واخذنا نعد طوقاً من الواح الخشب لنقل طييد الطيارة الى البر . وفيما كنا تفعل ذلك اخذ الثلج بتساقط والحواء يبرد وتكن ذلك لم يبرد هممتنا وربط احد رباني السفينة الطيارة ربطاً محكماً ورفعت عن ظهير السفينة وانزلت الى الطوف نساها بها البحارة الى البر سالمة . لكننا في عملنا هذا جازفنا بمجازفة كبيرة لانه لو اتفق هبوب ريح شديدة حينئذ لمزقت قطع الجليد انطوف التعميف وتطمعت الطيارة التي بها ساط آماننا

نزلنا الى البر وشرعنا نعد الطيارة للطيران فوضعنا فيها كل لوازمها ولوازمنا ولما حاولنا ان نطير بها لامتحانها . انكسرت احدى المزالق التي تجري عليها فوق الجليد وكادت تنقلب الطيارة شراً منقلب وانحنت احدى آلياتها على ان الياض لم يجامر فنوب

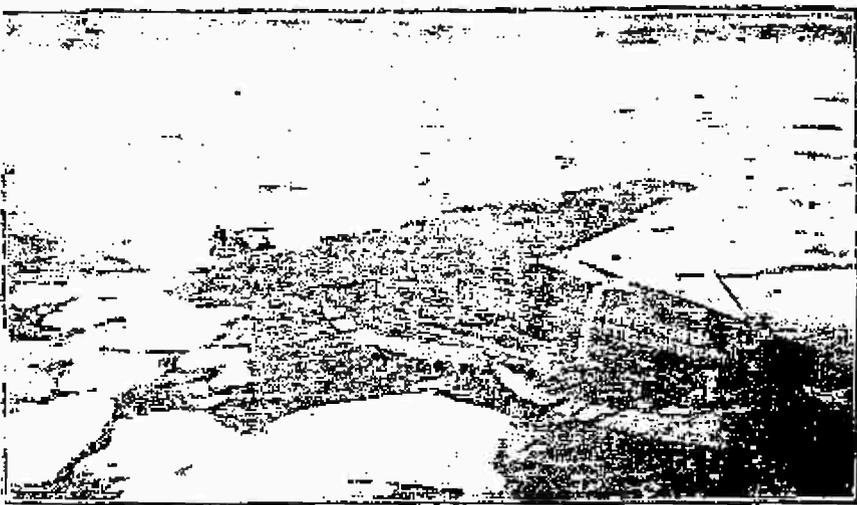
رجوعاً واخذ بنظم بطيخ - يوجب اصلاحاً فيها - واخرى من بيدهن سزائق جديدة دسرها
بفتحة حربي يدان زلقها عيج الجليد والياقوتاً مبدلاً لها طريقاً متخديراً فوق الجليد طرقتنا
ثموسين لتجري عليه الطائرة قبل عيرانها . ان طرقتنا ثانية مدة ساعتين لامتحانها ثبت
مدان كل شيء وفيها عني ما يرام .

واقمنا كل المعدات يوم ٨ مايو ولما اخبرنا المستر هايز انثيروولوجي ان القطب
صالح اعرفنا المحركات واخذنا ما يحتاج اليه من البنزين والظمام ولحفا كل الآلات التي
منها زعمت مع صديقي بنت الى الطائرة ولكنها لم نظر بنا . وذلك لان ثقل
ما حملت كان فوق طاقتها فلم تنهض عن الارض بل جرت بنا فوق الطريق المتخدير المهبط
وفي آخره اصطدمت بطيخ من الجليد وكادت تتقلب وتطمع . فخرجت من الطائرة
جزعاً ونفست المواتق وآلة الزبول فوجدتهما صليبين فسرتي عني بعض الشيء تخففنا
حملها بضع مثات من الارطاط وجروناها الى اعلى المخدر واشتعلنا كل الليل تهيبه ثانية
كان الجو لا يزال صافياً فزعمنا ان نبدأ رحلتنا من جديد حوالي منتصف الليل ولما
مضى عني انتصاف الليل نصف ساعة كنا قد اعددنا كل امر لترحيل وكان قد انقضى
عليّ وعن رفيقي بنت ٣١ ساعة من غير ان ندرق ظم الكرى فتوسل الينا الدكتور
اوبرين ان نأتم قليلاً قبيل السفر فلم نعمل لاننا رأينا الفرصة سانحة والشمس الى
الشمال تدعوننا

- سرنا لمرّة الراحة فوق المخدر الجليدي وقبل ان نبلغ آخره ارتفعت بنا الطائرة
كان معنا آلة راديو صغيرة بنية على محرك يدار باليد نستطيع استعمالها اذا اضطررنا
وزنقة نقل طعامنا ، وطعام يكفيننا نحو عشرة ايام وملابس وبنديفة ومسدس
وشحمة وقاس وسكين وكل ما يحتاج اليه في تلك الاقطار النائية
ونظرونا الى تحت فرأينا زفافنا بلوحون لنا بايديهم وبرايتهم كأنهم يتمنون لنا النجاح
في مهمتنا . ما زلت حياً لا اسي فضل اولئك ارفاق ! انهم انكروا نفوسهم وبدلوا جهدهم
ليهم والنا سبيل الطيران الى القطب

مصاحب الطيران فوق البحر القطبي

لست تجد فوق قطع الجليد القطبية في البحار القطبية ايعلاماً او معالم تهدي بها في اشكال
الطيران . فالطيارة من هذا القبيل اشبه شيء ببخرة في عرض الاوقيانوس ليس لها ما

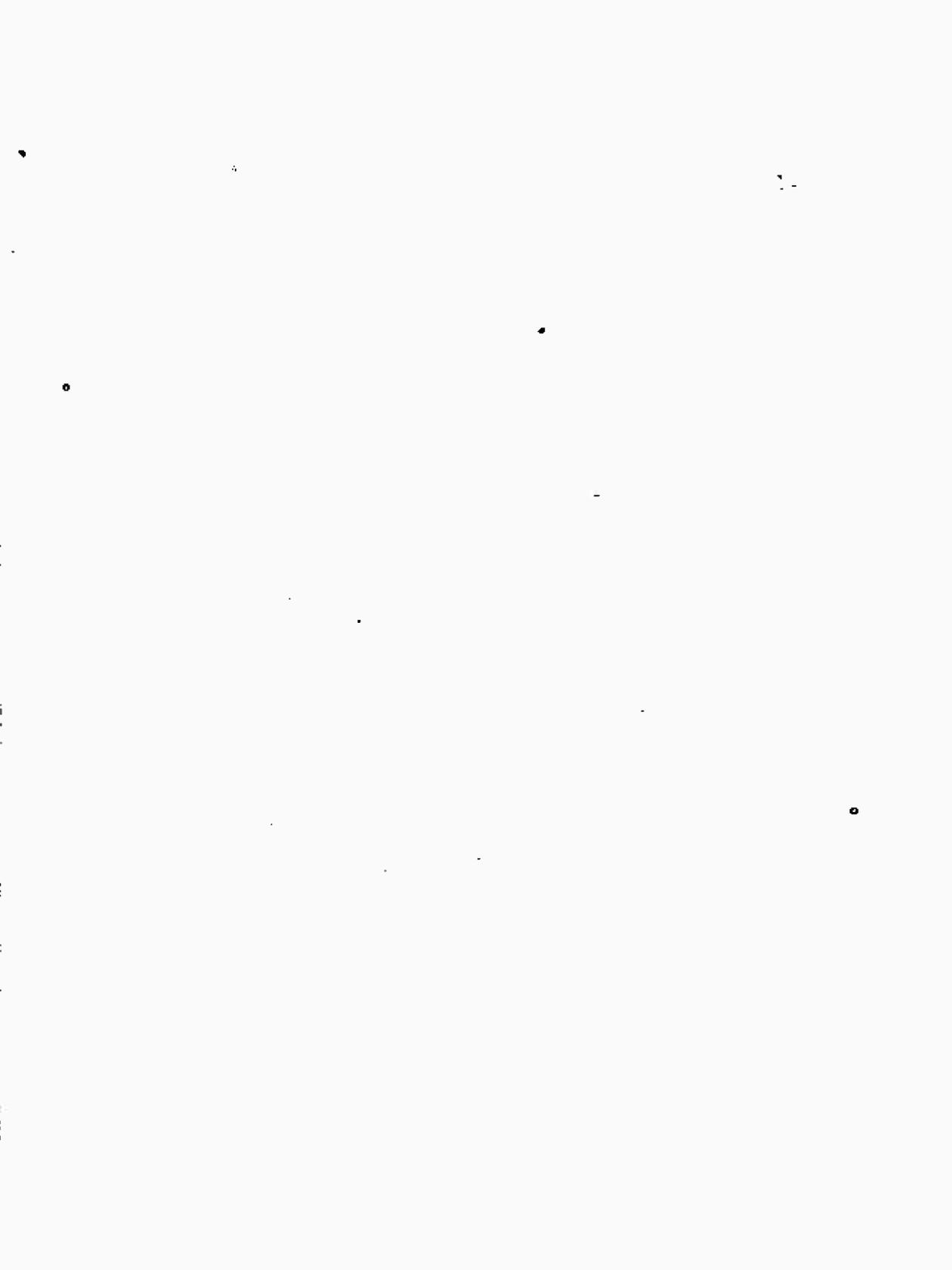


العليلة جوزفين نوردي نقل على طرف الى البر وازدها منطى بتطوع خبيد



«نوردي» في وسط ربي شريفة «بيت» فيس صمدومم الى الظيارة

متحف نوفمبر ١٩٦٦



تهندي يدسرى القمر والنجوم فيقيس ربانها بالمدس (مكشفت) علو احد النجوم فوق الافق ويستخرج من ذلك موقعة الحقيقي اسمية رياضية طويلة . على ان افق البحر القطبي لا يعتمد عليه لان قطع الجليد وجباله تحجب الافق الحقيقي . كذلك لا يستطيع الطيار ان يضيح وقتاً في عملية رياضية طويلة لانه اذا كان سائراً خطأ تعرف عن محبته عشرات الالبال قبل الانتهاء من عملية رياضية بدأها لمعرفة مكانه . لذلك يجب عليه ان يجد طريقة اخرى يعرف بها مكانه معرفة سريرة حتى يجني فائدة هذه المعرفة

وكانت غابتنا ان نجه اتجاهنا شمالياً من غير الخراف لكي نصل الى القطب اولاً ولكي نتمكن من الرجوع الى سببرجن ثانية لانه اذا لم نتمكن من معرفة اتجاهنا نعدر علينا ان نعود . وكانت البوصلة (الحك) لا تجدنا نقاً لان ابرتها نجه الى القطب المنطسي الشمالي وهو بعد نحو الف ميل عن القطب الجغرافي الشمالي جنوباً ولو ان ابرة البوصلة نجه تماماً الى القطب المنطسي لكان سهل علينا ان نستخرج من ذلك موقعا فوق البحر القطبي ولكن الابرة متأثراً بما حولها فقد توجد قريباً قطعة كبيرة من الحديد تحرفها عن اتجاهها الحقيقي ولذلك لم نستطع الاعتماد على البوصلة . كذلك لم نستطع الاعتماد على الدرامنة « الجيروسكوب » لانه كما اقتربنا من القطب الشمالي اتجه محورها اتجاه عمودياً

فلم يبق لدينا سوى الاعتماد على الشمس لتكرب دليلنا وذلك اخذنا معاً برصاة شمسية استطها المستر سببرجن رئيس الرسامين الفنين بالجمعية الجغرافية الوطنية ولولاها لما استطعنا ان نصل الى القطب ولا ان نعود الى سببرجن

وهذه البوصلة الشمسية كالمزولة الا انها انكس فعلها . ففي المزولة يلزم معرفة الجهة الشمالية فموقع ظل الشمس يدل على الوقت . اما في البوصلة الشمسية فاذا عرفنا الوقت عرفنا الجهة من اتجاه ظل الشمس

اضف الى ذلك ان الطائرة وهي طائرة تكون جزءاً من الهواء الذي تسبح فيه كيفية تسير في تيار . فاذا هبت ريج سرعتها ٣٠ ميلاً في الساعة حرفت الطائرة عن مسيرها المستقيم ثلاثين ميلاً الى اليمين او الى الشمال حسب اتجاه الريح . ولمعرفة هذا الاخراف كان لدينا آلة تدل عليه . وكان لا بد لنا في كل ذلك من معرفة وقت غربتنا معرفة دقيقة لذلك كان معي كرونومتران حفظتهما في غرني اسايح وعرفت مبلغ الخطأ الذي يصيبها من تقلص اجزائها اذا تعرضها للبرد الشديد . ودوت ذلك لادخلة في حسابي

كان بنت يسوق الطائرة وانا اعطيه تعليمات الاتجاه التي استخرجها من رصد الآلات التي معنا فاذن انحرقت الطائرة من وقت الى آخر كان ينظر الى الوراء فيخبره في اي اتجاه يجب ان يسير وكنا نفعل ذلك كل دقيقتين لتتحقق صحة المسير وكنت انا احقق مرة كل ثلاث دقائق قوة اتجاه الهواء لاكون على بينة من هبوب ريح متى هبت

ولما ثبت لي اننا سائرون في اتجاه شمالي مستقيم حولت نظري الى مغارة الجليد التي تحتنا وكنا حينئذ على ارتفاع ٢٠٠٠ قدم واستطيع ان ارى الى بعد خمسين ميلاً من الجبلين وخمسين ميلاً من اليسار فلم ازل اثاراً ما لليابسة ولو كان هناك اثر لليابسة في منطقة قطرها ١٠٠ ميل لكننا رأينا قمم جبالها لان الهواء كان صافياً

وكانت الحرارة حينئذ ٨ درجات فوق الصفر بيزان فارنهي٣ اي ٤٤ درجة تحت درجة الجليد اي نحو ١١ درجة تحت الصفر بيزان سنتراد. وكان في مغارة الجليد شقوق كثيرة في اتجاهات مختلفة وكان الهواء ساكناً ليس فيه تيارات متعارضة لتسطح الجليد وانتظام الحرارة وهذا كله سهل علينا الطيران

نظرت الى بنت فرأيت ان احل محله قليلاً في تسيير الطائرة لكي يستريح قليلاً ولكي يلائم الخزان بالترزين الذي كنا نحملة في صناديق صغيرة ولم يكن تسيير الطائرة سهلاً للأسباب المتقدم ذكرها فكنت ادير الدوالب بيد واحمل بيد اخرى البوصلة الشمسية لانه ثبت من اننا نسير في خط مستقيم متجهين الى الشمال ولما اتمت بنت املاء الخزان بالترزين عاد الى مكانه وحدث الى رصد الآلات وكاد يصيبي البهر من كثرة تحديتي الى الجليد لكننا كنا قد اخذنا معنا نظارات من لون الكهر ياه تمنع ذلك

واخذت محلي بنت مرتين في الساعتين التاليتين. ولما دلت حساباتنا على اننا صرفنا ظي ساعة من القطب لحظت ان هنالك ثقباً في خزان الزيت الذي يزيت احد المحركين ورأيت الزيت يكف منه. وكانت بنت قد لحظ ذلك ايضاً فكتبت على وريفة (لاسيقف المحرك)

واقترح بنت ان نحاول الهبوط الى الارض لاصلاح الخلل. اما انا فكنت قد عرفت ان بثبات كثيرة كهبتنا نشتك لندوما فوق الجليد لقررنا ان نستمر في سيرنا الى القطب ولو اضطررنا ان نعتمد على المحركين الباقين فقط. لان الخطر في نزولنا قرب القطب اذا

اضطرتنا الى ذلك لا يكون اعظم من نورنا حيث نحن . ولو تبنا الخطة التي سار عليها
الرواد قبلنا لكننا فشلنا في مهتنا

ولما اخذت مكان بنت بعيد ذلك كنت انظر الى ذلك الثقب والى عداد الزيت
وجلاً لانه اذا خف الضغط في العداد وجب توقيت المحرك . على ان قبلنا كانت قد
صارت على قاب قوسين او ادنى بنا ولم نشأ ان نروي راجعين

القطب

وفي الساعة التاسعة والدقيقة الثانية (وقت غرينتش) دلت حساباتنا على اننا فوق
القطب فتحقت بذلك امية كانت تساورني منذ طفولتي

صورتنا بضع صور ثابتة وشمركة وسمرنا بضعة اميال في الجهة التي اتيانها ثم درنا
حول القطب في دائرة متسعة . هنا بضع كل حساب في الوقت والاتجاه لان كل
مكان وانف فوق القطب هو الى الجنوب

وفي الساعة التاسعة والدقيقة الخامسة عشرة اتجهنا الى سبتبرجن بعد ما عدلنا عن
المرور فوق كايب مورس بسبب الثقب في خزان الزيت ولكن دهشنا بعدئذ من
استمرار المحرك في عمله وتوقف الزيت عن الوركف من الخزان . والسبب ان الزيت كان
يكف من ثقب مساجر غير ثابت في مكانه فلما انخفض مستوى الزيت عن ذلك الثقب
وقف الوركف وبقي المحرك ساثراً على ما يرام

ران الكرى علينا من شدة الفرح في اتمام مهتنا ومن تأثير هدير المحركين ومن
التعب الذي نالنا من قلة النوم فغموت لما كنت اسير الطائرة مرة ، وحلقت محلاً بنت
مراراً لتعاصي وتصع

وكانت غابتنا القنة المسماة بريت غراي في سبتبرجن فلما رأينا اماننا عرفنا اننا
قد سرنا سيراً مستقيماً من القطب الى سبتبرجن . ووصلنا الى خليج الملك ونحن على علو
٤٠٠٠ قدم ولم تكن الا بضع دقائق حتى جعلنا نعاغ رفاقنا — بعد طيران نحو ١٦
ساعة متواصلة بلغنا فيها القطب الشمالي وعدنا منه سالمين آه

هذا وقد منح يرد مدالية هبرد الذهبية وسبح رفيقه بنت مدالية ذهبية في حفلة زاهرة
اقامتها الجمعية الجغرافية الوطنية الاميركية حضرها الرئيس كولدرج وخطب فيها وذلك
بعد ما حققت لجنة من العلماء ما دونت يرد على خريطة من الافية والملاحظات مما اثبت
انه اول من وصل الى القطب الشمالي عن طريق الجو