

الطيران التجاري بين اميركا واوربا

اراء الثقات المجرىين

« تقدم طيران بلريو من كاله الى دوفر انتظام السفر الجوي بين لندن وباريس وسهد له السيل . وتقدم طيران الملازم مينارد من نيويورك الى سان فرنكو انتظام البريد الجوي السريع يتنها وسهد له السيل . وتقدم طيران الكوك وهوكر ويريد الحفوف بالمخاطر طيران لندبرغ وتشيرلين وسهد لها الطريق . وتقدم طيران فدرين وكوبهام وضباط الجيش الانكليزي في مصر والمزاق انتظام السفر الجوي بين هليوبوليس وبغداد واثبت اسكان انتظامه بين لندن وهليوبوليس . ومن يدري فقد يكون طيران كويهام الى مدينة الكاب اولاً ثم من لندن الى استراليا ثانياً ، وطيران امندسن ونوبلي من سبتبرجن الى الاسكا ، وطيران لندبرغ وتشيرلين من اميركا الى اوربا ، وطيران الماركيز ده بنيدو من روما الى اميركا الجنوبية وطيران كوست من باريس الى طربولك — قد تكون كل هذه الرحلات الجوية مقدمة لانتظام خطوط السفر الجوي البعيد المدى فتربط البلاد المختلفة باسباب سريعة للمواصلات يصح الاعتماد عليها . بل تتجاوز حد التخمين الى حد الترجيح بانها ستكون كذلك » . اقتطنا العبارة المتقدمة من المقالة التي صدرنا بها متطلف بولير الماضي وقد صحح ما توقعناه فيها واخذت الصحف الامبركية تلهج بذكر خط جوي منتظم بين اميركا واوربا كما يتضح لك من اراء الثقات التي غصناها فيها يلي :

رأي الكولونيل لندبرغ

اول من طار من نيويورك الى باريس

يري لندبرغ ان الطريق الطبيعية للانتقال هي طريق الهواء وقد جاء في مقالة كتبها في جريدة نيويورك تيمس ان انشاء خط جوي منتظم لنقل الركاب من اميركا الى اوربا امر عملي لا مندوحة عنه . وان الطائرات التي تشمل في هذا الخط يجب ان تجهز الطائرة منها بجرعات كثيرة وان يبنى لها في عرض البحر محطات تنزل فيها التتمون بتزيينها وانه ينتظر ان ينشأ هذا الخط الجوي المنتظم بين سنتي ١٩٣٢ و١٩٣٧

ثم تبادل في مقالته موضوع المحطات البحرية فقال ان اثناء هذه المحطات حتى تنفي بالمرام اعتقد المشاكل التي تحول دون انتظام الطيران التجاري بين اميركا واوربا لانها يجب ان تكون جسيمة حتى نستطيع الطائرات ان تنزل على سطحها وان تغوي على كل اسباب الراحة والزناهة الحديثة لكي يأوي اليها الركاب ، والصعوبة الكبرى في سبيل انشائها هي بناؤها حتى تقوم بهذا العمل قياماً منتظماً في اشد العواصف التي تورد فوق صياح الأتلنتيكي فتقيمه وتنفذه . . . ثم قال : كيف تنشأ هذه الجزر وما هي القواعد الهندسية التي نبني عليها امرنا لا نستطيع ان اتكهن به الآن ولكنني واثق كل الثقة من النجاح في بنائها حتى تقدم الطيران قدماً جعل وجودها لا مندوحة عنه

رأي المستر كلارنس شميرلين

اول من طار من نيويورك الى قرب برلين

يرى المستر شميرلين ان لا داعي لوجود محطات في عرض البحر تنزل عليها الطائرات وتتمون من بنائها . بل يعتقد ان الاسرار الام في ترقية الطيران هو المشاورة على التجربة والامتحان حتى تصنع طائرات يزيد مقدار محمولها بالنسبة الى القوة التي تسيرها عن محمول الطائرات التي تصنع الآن . ففي اثناء الحرب الكبرى كانت الطائرات تحمل رطلاً من البريد مسافة مائتي ميل او ثلاثمائة ميل مقابل ما قوة حمان واحد من قوة محرك الطائرة . اي ان طائرة قوة محركها ٢٠٠ حمان كانت تحمل ما زنته ٢٠٠ رطل من البريد مسافة ٢٠٠ ميل الى ٣٠٠ ميل . أما الآن وقد اقتضت سنوات عشر على ذلك فقد زادت قوة الطائرات وزادت مقدرتها على حمل الاحمال نستطيع الطائرة ان تحمل ما وزنته عشرة ارباط من البريد مقابل قوة حمان واحد مسافة تراوح بين ٥٠٠ ميل و ٦٠٠ فالطائرة التي قوة محركها الآن ٢٠٠ حمان تنقل التي رطل من البريد (اي عشرة اصناف الاولى ما تنقله الاولى) مسافة ٥٠٠ ميل (اي مضاعف المسافة الاولى) .

رأي المستر لفين

اول راكب سافر عن طريق الجو بين اميركا واوربا

صرح المستر لفين وهو من رجال المال والاعمال في اميركا انه بعد العدة مع رفيقه المستر شميرلين لانشاء خط جوي منتظم في السنة القادمة بين اوربا واميركا . سير فيد طائرات بمحرك الطائرة منها اكثر من محرك واحد . ويتنظر ان تكون اطول مسافة

تجتازها هذه الطائرات من غير ان تقف ٢٥٠٠ ميل ومحورها الطائرة منها طن وانه مستعد ان يتفق نصف مليون جنيه في تحقيق مشروع كهذا .

رأي المستر بلانكا

صانع الطائرة «كوليا» التي طار بها تشمبرلين

الامر الاول الذي يجب ان نهتم به هو سلامة الركاب والامر الثاني هو راحتهم ورفاهتهم واخيراً يجب ان نعتني بما يمكن ان نجنيه من الارباح . فاذا لم تكن الطائرات التي تدير الاوقيانوس الاثنتيكي امينة الجانب مريحة لم يقبل عليها الناس ، واذا لم يقبلوا عليها لم يتمكن اصحابها من الجري في ميدان الطيران التجاري وبتى عبور الاثنتيكي نوعاً من الالام الخطرة لا يقبل عليه الا الشجعان المغامرون كندبرغ وتشمبرلين وبرد

م الركاب الذي يقومون بنققات الخط الجوي لا ما تحمله الطائرة من البنزين . فاذا كان اعتمادنا على الركاب لتسديد نفقات الطيران وجني بعض الربح يجب ان نبتكر طريقة قتل بها ما تحمله الطائرة من البنزين الى اقل حد مستطاع فنتمكن من زيادة عدد الركاب حينئذ . وتقليل البنزين يتم اذا قطعت المسافة بين أميركا وأوروبا في عدة مراحل . وعليه ارى ، واعتقد ان أكثر المالبين والمهندسين يتفقون معي ، ان الخط الذي يجب ان تدير عليه الطائرات من أميركا الى أوروبا هو خط نيويورك — نيو يوركلند — جزائر ازورس — أوروبا . بل يظهر لي كأن النهاية الالهية قد وضعت جزائر ازورس حيث هي لتكون محطة للطائرات التي تروح وتعود بين أوروبا وأميركا . فالمسافة بين نيويورك ونيو يوركلند تقارب ١١٠٠ ميل والمسافة بين نيو يوركلند وجزائر ازورس ١٤٠٠ ميل والمسافة بين جزائر ازورس وأوروبا تختلف باختلاف المحطة التي يقصد اليها على شاطئ أوروبا الغربي ولكنها تتراوح بين ٩٠٠ ميل و١٥٠٠ ميل او أكثر .

استعداد المهندسين الالمان

وقد قرأنا في مجلة «العلم والحياة» الترسوية ان دورنيه المهندس الالماني يعد المعدات لبناء طائرة تدير باثني عشر محركاً قوة كل محرك منها ٤٥٠ حصاناً وتستطيع ان تنقل ١٠٠ راكب . وان مهندساً آخر بنى طائرة لاجتياز الاثنتيكي تكون قوة المحركات التي تديرها ٣٦٠٠ حصان وتستطيع ان تنقل ٢٠ طناً بسرعة ٤٠٠ كيلومتر في الساعة . وان مهندساً ثالثاً يحاول ان بنى طائرة قوة محركها ١٠ آلاف حصان تستطيع ان تنقل من باريس الى نيويورك ١٣٠ راكباً وامتعة وزنها ٦ آلاف كيلو غرام في ١٤ ساعة ونصف ساعة