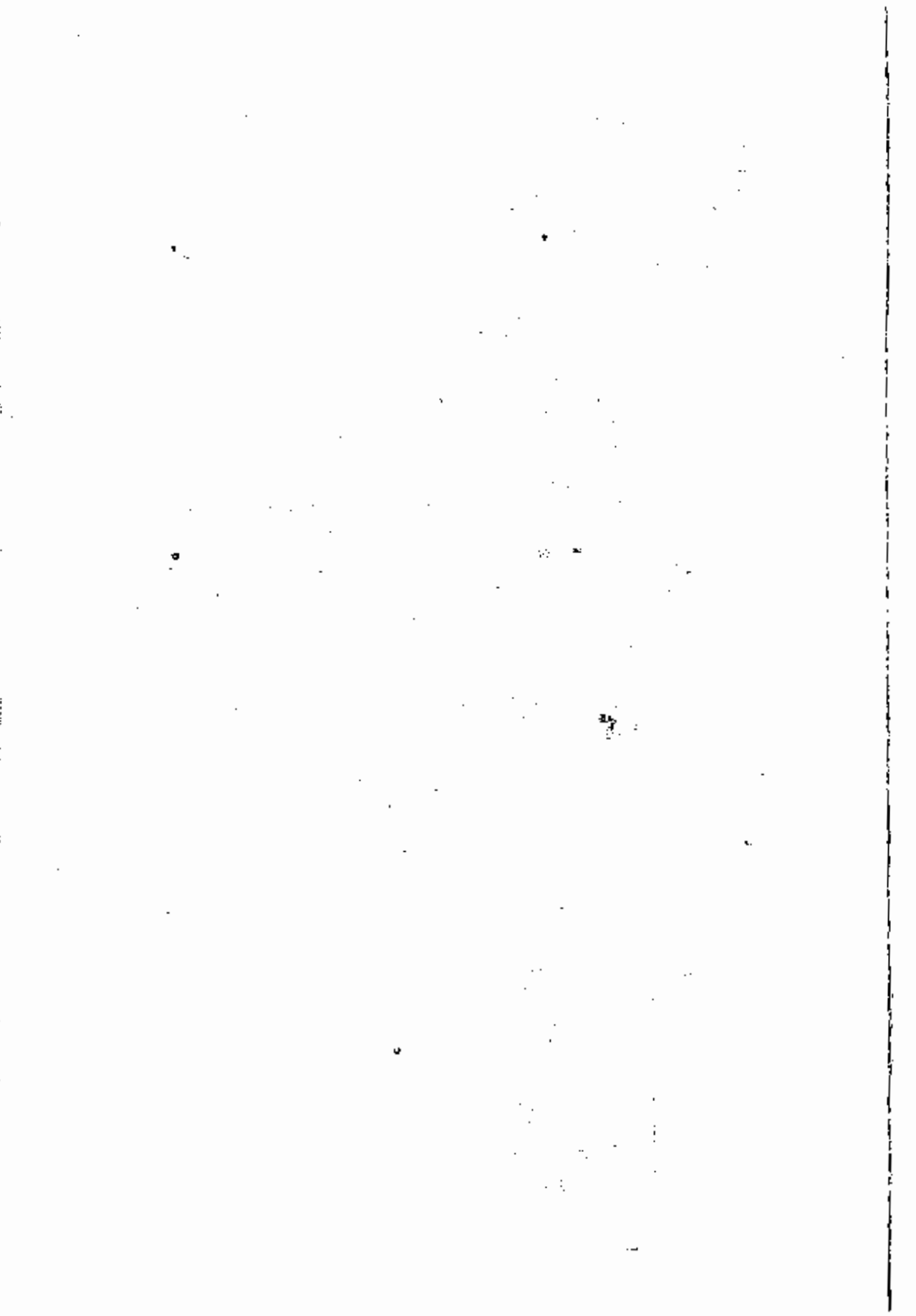
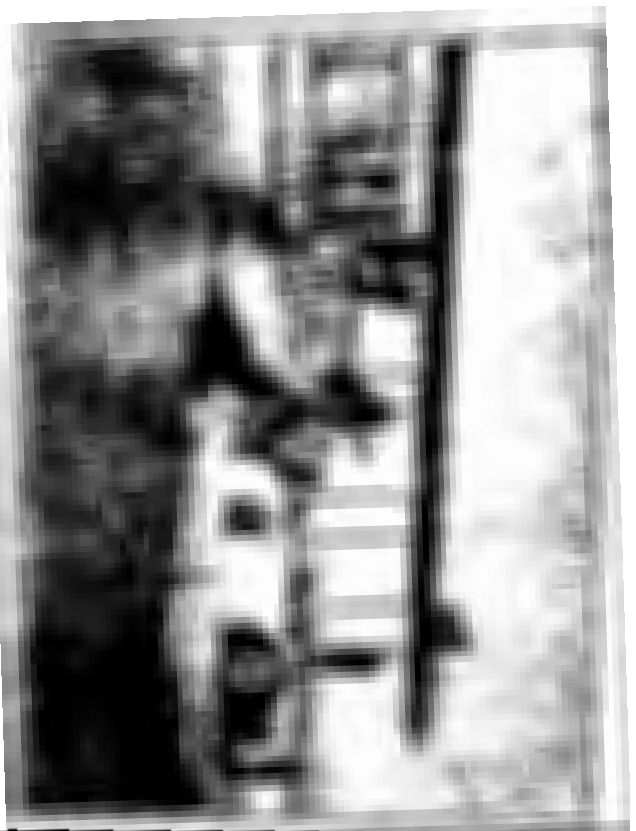


الطيران فوق الأتلنطيك

صار الطيران فوق البر اسراً محققاً لا خطر فيه ولا يزيد خطره على خطر السير باللاترمويل كما كان منذ عشر سنوات . ولكن لا دليل حتى الآن على ان للطائرات مستعمل لفرض تجاري وغاية ما يمحتمل انها تستعمل في غير التزصة والاغراض الحربية نقل البريد المستعمل . والهمة مبدرة الآن في جعل الطائرات تير فوق البحار الكبيرة وقد جرى سيرها فوق الاوقيانوس الاتلنطيك من اميركا الى اوربا وهو اشد خطراً من سيرها فوق البر لانه اذا وقع خلل في الطائرة وهي طائرة فوق البر استطاع الطيار ان ينزل بها وينسحبها راما فوق البحر فلا يستطيع ما لم تكن من الطائرات البحرية او الزوارق انطيارة كما يسميها الاميركون

وقد تمكنت طارتان من عبور الاتلنطيك في هذه الاثناء اولاهما بحرية لميركية والثانية برية انكليزية . أما الاولى فديرعا الكوندريد ومعه خمسة رجال وهي من ذوات الزورق طار بها في السادس عشر من شهر مايو الماضي من تراباسي بنيو فونلند في الطرف الشرقي من اميركا الشمالية قاصداً ان يقطع الاوقيانوس الاتلنطيك الى البرتغال بطريق جزائر الازورس فوصل الى الازورس في اليوم التالي والمسافة بينهما ١٣٨١ ميلاً قطعها في ١٥ ساعة و ١٨ دقيقة فكان متوسط سرعة ٨١ ميلاً وسبعة اعشار ثلث البحر في الساعة . وطارت معه طارتان اخريان ولكن اكتسفهما الضباب فتذر عليهما السير فاضطرتا ان تنزلا الى البحر ونجا ركبهما لان الحكومة الاميركية كانت قد بثت سفنها في كل النقط الذي سارت فيه هذه الطيارات من اميركا الى اوربا حتى لا يتبع ركبها سكرود . وبعد ان اقام ريد بطيارته يومين في الازورس طار في ٢١ مايو قاصداً مدينة لسبون في البرتغال فوصلها سالمًا والمسافة بينهما ٤٠٤٤ اميال ثم صار فوق البر الى شمال اسبانيا ومن هناك فوق البحر الى مدينة بليموث في بلاد الانكليز مسافة ٥٥٥ ميل قطعها في خمس ساعات فقط فوصل بليموث في ٣١ مايو وكان الوصول اليها احتفال عظيم جداً والعبارة هنا في المسافة الاولى وهي ١٣٨١ ميلاً طارها





الطياره البحريه وقد اصطلحوا على تسمية احدى

وحداتها

الطياره البحريه



الطياره البحريه ورجالها على

شوطاً واحداً ولو استطاع ان يتد في هذا الشرط ٤٢٠ ميلاً بلع انكثرا
وهذه الطائرة مزية في الطيران فوق البحر لانها اذا وقع فيها خلل طفيف
استطاع الطيران ان ينزل بها الى سطح الماء ويقف ويصلح خللها ثم يطير بها
لان في اسفلها زورق متصل بها ولكنها لو طارت فوق البر ووقع فيها خلل لما
استطاع ان يقف بها ويصلحها . ولا بد من استنباط وسيلة تتمكن بها الطائرات
من الوقوف في البر والبحر . ويظهر لنا ان ذلك ممكن بان يجعل للطائرة البحرية
اربع عجلات او طاً من قاربها نحو قدم فاذا نزلت في البحر غاصت هذه العجلات
في الماء واذا نزلت في البر استقرت عليها لانها او طاً من القارب
وقد صنعت هذه الطائرة في اميركا هي وكل ادواتها في معمل كرس فنال بها
الاميركيون لحر السبق في قطع الاوقيانوس الاثنتيكي طيراناً وتري صورتها في
الشكل المقابل في القسم الايمن منه لا يزال رجالها فيها فوق زورقها حينما وصلوا
الى بليوث وفي القسم الايسر اخذوا يخرجون منه الى زورق افي لاستقبالهم
وكان الطيار هوكر الانكليزي الاسترالي قد طار من نيوفوندلند في ١٨
مايو قادماً ارلندا بطائرة برية فيها قارب يسهل فصله عنها فاخلت طيارته واضطر
ان يفصل القارب منها وينزل فيه هو ورفيقه فرأتهما الباخرة ماري في
منتصف الطريق بين نيوفوندلند وارلندا واخذتهما لانه حالما وصات طيارتهما
الى سطح الماء جعلت تفرق . الا ان مافات الانكليز في السفرة الاولى احرزوه
في الثانية فقد جاءت الاخبار التلغرافية ان طيارين من طيارهم طارا بطائرة
برية من نوع فكرس من طرف اميركا الشمالية الى ارلندا فلبثاها سالمين وهما
الكبتن الكوك والملازم برون وقد استغرق طيارتهما ١٥ ساعة و٥٧ دقيقة
وكانت الريح اولاً ملاممة ولكن حالة الجو كانت من اسوأ ما يكون وكان معظم
الطيران بين الغيوم وطبقات الضباب الكثيف فلم يكدر الطياران برؤن الجو
والبحر وقد حلقا في الجو الى علو ١١ الف قدم فلم يستطيعا التخلص من الغيوم
ونزلا الى علو ٣٠٠٠ قدم عن سطح البحر فكان الضباب كثيفاً هناك ووقف
مقياس السرعة عن العمل . وكانت الطائرة في بعض الاحيان في حالة خثرة
ولم يكونا يشعران بوجود الاق و كان الجو شديد التقلب والريح شديدة حتى

على سطح الماء وكان ماء المطر يجمد على المعدة وغطى الجليد نوافذ الطائرة وظلت بلوراته تنزل وتصيب وجهيها فتفعل بهما فعل المدى اما في ما سوى ذلك فلم يتألمنا من البرد والاعياء وقد شربنا القهوة والبيرة واكلا السندويش والشكولاته . ولما صارا على بعد ساعة ونصف ساعة من البراضا مكابها . ولم يوقدا سوى ثلثي البنزين الذي كان معها . ويزي الكبتن الكوك ان عبور الاثنتيكي في الجو يجب ان يكون بزورق طيار كالذي طار به الطيار الاميركي

وقد صنعت طائرة فكرس لتطير ساعات بعيدة وتلقي التنازل . وقوة عدتها ٢٠٠ حصان وسرعته في طيرانها ٩٠ ميلاً في الساعة ويسع حوضها من البنزين ١٦٥ غالوناً تكفي لطيرانها ٢٤٤٠ ميلاً . وقد خدم الكبتن الكوك في الحرب مع تركيا وكان في سلاح الطيران البحري ووقع اسيراً في يد الترك فظل طراً على عدة طيارته فظل في الاسر الى انتهاء الحرب . اما الملازم برون فخدم في فرنسا ككريب وجرح واسر سنة ١٩١٥ واعيد الى وطنه سنة ١٩١٧ بعد اعتقاله في سويسرا . وقد تزك طيارتهما الآن في حماة فاصيبت بعطل يسير وكاد برون يفقد صحابه وصمت اذا الكوك من شدة الصدمة عند نزول الطائرة على الارض

وقال الكبتن الكوك من حديث ان السر العظيم في عبور الاثنتيكي بطيارة هو حسن العناية بعديتها فان سرعة طائرة فكرس العادية ٩٠ ميلاً في الساعة وكان في استماعتنا ان نحملها ١١٥ ميلاً ولكننا لم نفتح المصرف مرة واحدة وهبت ريح ملامحة فتتمكننا بها من جعل متوسط سرعة الطيران ١٢٠ ميلاً في الساعة وقد جاءت طائرة فكرس بثماني مئة رسالة ولم يتمكن الكبتن برون من تعيين موقع الطائرة الا بالاستماعة بالشمس والقمر ونجم القطب الشمالي والنسر الواقع

وجاء في ٢٠ يونيو وللمقتطف مائل للطبع ان هذين الطيارين استحقا جائزة الديبي ميل وهي عشرة آلاف جنيه فاعطتهما اباهما في مادبة اعديتها لهم