الكشيف غير حافلين باحوال الجوّ . ففي سنتي ١٩٢٥ و١٩٢٦ طارت هذه الطيارات نحو خمسة ملايين ميل فقتل بها اربعة اشخاص فقط

يستدلّ مما تقدم ان سلامة الركاب في الطيارات لا تنقص كثيراً عن سلامتهم في مسكك الحديد والسيارات وعليه ترى ان السفر بالطيارات اخذ يشيع في اوربا وخصوصاً في المانيا بين رجال المال والاعمال

الطيران الحربي والباراشوت

اذا صرفنا النظر عن الطيران التجاري وجدنا ان الطيارات الحربية قد ارتفعت ارتقاء سريعاً من حيث سلامة ركابها . وبعض هذا الارتقاء سببهُ اتقان المحركات والاكثار من ساحات الطيران. ولكن الجانب الاكبر عائد الى استعمال الباراشوت في ساعات الخطر . وتأييداً لذلك تروى حوادث كثيرة غريبة نجا فيها الطيارون من الخطر باعتمادهم على الباراشوت . منها ان الملازم روجرس الاميركي كان طائراً بطيارته بسرعة فائقة في ضباب كثيف ولما رفع زندهُ ليرى الساعة لحظ ان سير الجلد الذي يربطهُ بمقعده في الطيارة مفكوك ولما حاول ان يربطهُ اختلت موازنة الطيارة فانقلبت ولم يلبث ان رأى الطيارة في ناحية من الجوّ وهو في ناحية اخرى هابطاً كالنيزك من عل . فشدّ بكل ما اوتيهُ من رباطة الجأش حينئذٍ الحبل الذي يفتح مظلتهُ (الباراشوت) وهبط الى الارض على مهل من غير ان يصاب باذى . اما الطيارة فوقعت وتحطمت

ومن اغرب الحوادث التي تروى من هذا القبيل حادثة وقعت للماجور الايطالي فانشندا . ذلك انهُ كان طائراً من تورينو الى ميلانو على علو ثلاثة آلاف قدم ولما صار فوق ميلانو اخذت طيارتهُ تتفكك فوقع محركها في جهة وعجلاتها في جهة اخرى وباقي الطيارة وقعت على سطح معمل من معامل السيارات . ولم يصب الماجور فانشندي وساعدهُ الا برضوض بسيطة لانهما نجوا من الخطر المحدق باستخدام الباراشوت

صحة الطيارين وكفاءتهم

يقولون الباحثون ان ٩٠ في المائة من نكبات الطيران سببها خطأ الطيار لا خلل الآلة . ومن رأي احد الثقاة الاميركيين ان الشبان الذين يدخلون الاكادمية البحرية ويكونون في الغالب فوق المتوسط من حيث قوة بنيتهم وصحتهم لا يصلح منهم ليكونوا طيارين الا خمسون في المائة

المشهور ان غنيمير الطيار الفرنسوي الذي اشتهر في الحرب الكبرى كان مصاباً بعاهة

لكنها لم تمنعهُ عن التفوق في الطيران ويؤخذ ذلك دليلاً على ان الطيار الجريء لا يحفل بما يلمُّ بهِ من ضعف او عاهة في احد اعضائهِ ولكن غير نفسهُ قتل بخطا ناشئ عن هذا الضعف الصحي . والطيار رسناقي مات لانهُ طار حين اشار عليهِ طبيبه بعدم الطيران . وكثيراً ما يحدث ان الطيار الضعيف البصر يصعب عليهِ تقدير المسافة بين طيارتهِ وجسم من الاجسام فيصطدم بهِ

وعليهِ فالشركات الآن والحكومات تحتم على الطيارين سواء كانوا يشتغلون في الطيارات التجارية او الطيارات الحربية ان يفحصوا فحصاً طبياً دقيقاً كل مدة معينة

ويهتم الاطباء في شركات الطيران بفحص عيون الطيارين لانهُ اذا كانت العضلات التي تحرك المقلة ضعيفة او غير منتظمة الفعل اتعبت النظر واحدثت الصداع فينجم عنها تعب عام في جسم الطيار وعدم عناية كاملة بالآلة التي بين يديهِ. وقد ثبت لاطباء الانكليز الذين اشتغلوا بين الطيارين ان كثيراً من النزول الى الارض في غير وقت النزول او في غير مكانهِ سببهُ تعب العينين الناجم عن تعب عضلاتهما . ويلزم للطيار ان يرى الاشياء التي على جانبيهِ ولو كان نظرهُ مسدداً الى الامام . وهذه الصفة من الزم الصفات للطيارين الحربيين . اما حالة الاعصاب فلها شأن كبير في كفاءة الطيار ومقدرتهِ لان عملهُ يستدعي اجهاداً كبيراً لاعصابهِ فاذا لم تكن في حالة صحية تامة كان من ذلك خطر على صحة الطيار نفسهِ وعلى حياة المسافرين معهُ

***

ومن الاسئلة الكثيرة التي يوجهها الجمهور الى الذين سافروا بالطيارات ما يتعلق باثر الطيران في المسافر وهل يماثل اثر السفر بحراً . والجواب ان التأثير يتوقف على الجوّ . فاذا كان الهواء راكداً كان الطيران على غاية ما يرام من السهولة والانتظام وقلة الارتجاج. واذا كانت الريح تهب فتأثير الطيرانُ يتوقف على مقدرة المسافر وقوة احتمالهِ لحركة الطيارة غير المنتظمة لانها تسير حينئذٍ كسفينة في البحر تتقاذفها الامواج تعلو بها حيناً وتهبط آخر . وقد جرت العادة ان لا ترتفع طيارات المسافرين اكثر من ٣٠٠٠ قدم الى ٤٠٠٠ قدم فوق سطح الارض وهذا الارتفاع لا يؤثر مطلقاً في عمل القلب

الخلاصة ان التقدم في صنع الطيارات وتوفير وسائل السلامة والراحة فيها وتمرّد الناس الطيران كما تمودوا ركوب سكك الحديد والسيارات — كل ذلك يمهد السبيل لجعل الطيارات سبيل المواصلات المقبل