

الطيران بعد خمس سنوات

تناول هنري فورد الانوموبيل فقلب اساليب صناعتها رأساً على عقب وجعل انوموبيله المشهور في متناول كل احد لخص منه وبساطة تركيبه ومثانة بنائه وسهولة اصلاحه . وقد تحول اهتمامه حديثاً الى الطائرات فاشترى شركة طيران باسرها 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 المتروليم 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 والعلية وفورد بمضده بامواله ووسائله الصناعية والتجارية . وقد قابله حديثاً مكاتب مجلة الاميركان جغري بينما حديث على مستقبل الطيران لخصه فيها بلي

يحتاز 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 نتكهن من جعل الطائرات صغيرة الحجم رخيصة الثمن حتى يستطيع الافراد ان يمتلكوها كما يمتلكون الانوموبيلات . نحن الآن في المرحلة الاولى ولا بدء من بلوغ المرحلة الثانية في خمس سنوات

ان التخير 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 بدء من جعل الطائرة الواحدة تعتمد على محركين او ثلاثة محركات على الاقل بدلاً من ان تعتمد على محرك واحد . فحتى صارت الطائرة الواحدة تعتمد على ثلاثة محركات صار يصح الاعتماد عليها كل الاعتماد من حيث سلامة المسافرين والنقولات . وقد بدأنا فعلاً تبني طائرات من هذا الطراز في معامل فورد بديربورن واحداها 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 اختلف احد هذه المحركات استطاع المحركان الباقيان ان يطيرا بالطيارة من غير ان يضطر السائق الى تخفيض سرعتها . واذا اختلف محركان مما بقي محرك واحد وقوته كافية لان تطير بالطيارة مسافة غير قليلة يتسنى في اثائها للسائق ان يجد محلاً

ملائماً للتزول فلا يتعرض لخطر النزول في مكان غير ملائم. اما اذا كانت الطائرة تعتمد على محرك واحد وطراً ظل 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 تصوي ثلاثة محركات اسلم طاقبة منه في الطائرة التي تصنع بعض اجزاها من الخشب وتتمتع على محرك واحد. ولكن ثمن الاول نحو ٧٥٠٠ جنيه وثنى الثانية ٤٥٠٠ جنيه. هذا فيما يتعلق بالطيارة التجارية المستعملة الآن وهي الطيارة الخاصة بالمرحلة الاولى

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

اما الطيارة الصغيرة الرخيصة الثمن التي يستطيع الفرد ان يستعملها كما يستعمل اتموموبيله فقد لا تتأخر أكثر من ثلاث سنوات على ابعده تقدير. ولا نستطيع ان نتكهن الآن بشكلها على وجه من التدقيق ولكني انصوّر انها تشبه اتموموبيلاً طائراً وتستطيع ان تنقل من شخص الى خمسة اشخاص وتسهل ادارتها حتى يستطيع كل احد ان يتعلم ادارتها بعد خمس ساعات من التمرن. وكل طيارة منها تجهز بما يمكنها من الحط على الارض او سطح الماء على السواء ويبلغ ثمنها في البدء الف جنيه ثم متى كثر المصنوع منها خفّض الى ٣٠٠ جنيه. اما ما يقال عن استعمال هذه الطيارات في الذهاب الى السرق لشراء بعض الحاجات والعودة بها الى البيت فمن قبيل التخيل الذي لا تدعمه الحقائق لاني اشك كل الشك في وصول الطيارة الى درجة من السهولة تستعمل فيها كما يستعمل الاوتوموبيل. وأكثر ما تستعمل له هذه الطيارات الصغيرة يكون في السفر من مدينة الى اخرى. وقد تستعملها المخازن التجارية الكبيرة في توزيع البضائع على اصحابها او في احكام الاتصال بين فروع المخزون المنتشرة في مدن مختلفة. ولكنها تستعمل في البدء للترفة والتلمي كما تستعمل الاتموموبيل اولاً