الى القطب الشمالي ذهابا وايابا

في ١٦ ساعة

طيران الكومندور برد الاميركي

من اغرب الامور في تاريخ الارتياد ان ينقضي على الرواد ما يزيد على اربعمائة سنة منذ كشفت اميركا لا يصل منهم الى القطب الشمالي سوى رائد واحد هو الكومندور بيري الاميركي سنة ١٩٠٩ . ثم تنتشر الانباء البرقية في شهر مايو سنة ١٩٢٦ ان ٢٠ رجلاً تمكنوا من بلوغ القطب الشمالي في اسبوع واحد اثنين منهم بطيارة والباقين في بلون . وسيخلد ذكر هاتين الرحلتين الجويتين الى القطب الشمالي في تاريخ الارتياد لما احاط بهما من الحزم والاقدام وما تعرض اصحابهما لهُ من المخاطر التي تغلبوا عليها بما ريضوا عليهِ من الشجاعة والصبر وما تجهزوا بهِ من معدات العلم ومستنبطاتهِ

وقد تمضي سنوات قبلما تنشأ الخطوط الهوائية تمر فوق القطب تنقل البضائع والمسافرين بالبلونات والطيارات بين البلدان الشمالية ، ولكن طيران برد وبنت بالطيارة ، وامندسن ونوبلي وصحبهما بالبلون نورج ، اثبت انهُ في الامكان استعمال طريق جوي فوق القطب للمواصلات وان كل بقعة من الكرة تحيط بالقطب لا بدَّ ان ينتابها الرواد يكشفون مجاهلها

قضى بيري خمساً وعشرين سنة يستعد ويحاول بلوغ القطب الشمالي ولما بلغهُ واراد الرجوع قضى شهوراً عديدة قبلما عاد الى العمران وقبلما تمكن من نشر انبائهِ في الصحف والكتب . واما الكومندور برد 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 ٧٠ ساعة . وكانت اخبارهم تذاع بالراديو ساعة ساعة وتنشر في كبريات صحف العالم . وسنصف فيما يلي رحلة الكومندور برد تلخيصاً عن مقالة لهُ في المجلة الجغرافية الوطنية الاميركية مبقين الكلام فيها بضمير المتكلم قال :

***

منذ سبع عشرة سنة قضى الكومندور بيري في رحلتهِ الى القطب الشمالي ذهاباً وايابا

محو ١٣ شهراً اما نحن — اي برد وزفيفة الوليد بنت — فتركنا معالم العمران صباح احد الايام باكراً وطرنا الى القطب فبلغناه وحوّمنا فوقهُ وعدنا الى مقرنا بعد ظهر ذلك اليوم

لما اعلمني وزير البحرية الاميركية المستر ولبور انهُ مستعد لان يمنحني اجازة لهذه الغاية دعيت الى المستر ادزل فورد (ابن فورد المشهور) لاطلب معاونتهُ فلما اطلعتهُ على خطتنا وطلبت منهُ في حياء تأييدنا بالمال اجاب طلبنا من غير تردد وانضم اليهِ بعض اصدقائهِ فجمعنا ما يلزمنا من المال على اهون سبيل

اخترنا طيارة من صنع فُكَر ذات جناح واحد (مونوبلان) طولها ٤٢ قدماً و٩ بوصات والمسافة بين طرفي جناحيها ٦٣ قدماً و٣ بوصات تحمل ٤ خزانات للبنزين اثنين يسعان ٢٠٠ جالون والاثنين الآخرين يسعان ٢٢٠ جالوناً وفيها ثلاثة محركات اثنان منها كافيان للنهوض بالطيارة والطيران بها فاذا اختلَّ احدهما كان المحركان الباقيان كافيين لتسييرها ودعيناها « جوزفين فورد» وهو اسم ابنة المستر ادزل

اشترينا الطيارة قبل سفرنا من اميركا فوجدناها وافية بالمرام لا تحرق سوى ٢٨ جالوناً من البنزين في الساعة وهو اقل مما كنا ننتظر وتسرع في الطيران حتى تبلغ سرعتها ١١٧ ميلاً في الساعة

سافرنا ومعنا هذه الطيارة على الباخرة « شانتيه» الى سبتسبرجن فبلغنا خليج الملك الساعة الرابعة من صباح ٩ ابريل فوجدنا المندمن ونوبلي وصحبهما بعدون معدات البلون نروج للطيران فوق القطب

كان الثوب مغطًّى بقطع الجليد مما جعل الدنو من الرصيف متعذراً فرسونا على ٩٠٠ قدم من الشاطئ واخذنا نعدّ طوفاً من الواح الخشب ننقل عليهِ الطيارة الى البر . وفيما كنا نفعل ذلك اخذ الثلج يتساقط والهواء يبرد ولكن ذلك لم يبرد همتنا وربط احد ربابنة السفينة الطيارة ربطاً محكماً ورفعت عن ظهر السفينة وانزلت الى الطوف فسار بها البحارة الى البر سالمة . لكننا في عملنا هذا جازفنا مجازفة كبيرة لانهُ لو اتفق هبوب ريح شديدة حينئذٍ لمزقت قطعُ الجليد الطوفَ القصيف ولتحطمت الطيارة التي بها سناط آمالنا

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 شرَّ منقلب وانحنت احدى آلاتها على ان اليأس لم يخامر قلوب

رجعنا دخلنا بمقسم بسلم . يجب اصلاحهُ فيها تأخرنا بعدون مزالق جديدة وعبرها بالقهقرى حتى يسهل زلقها خرج الجليد والباقرين مبدأ لنا طريقاً مختصراً فوق الجليد طولهُ نحو ميل لتجري عليهِ الطيارة قبل طيرانها . ثم طرقادا ثانية مدة ساعتين لاختبارها ثبت بعد ان كل شيء فيها على ما يرام

وتممنا كل المعدات يوم ١٨ مايو ولما اخبرنا المستر هاينز المتيورولوجي ان القطب صالح امرنا المحركات واخذنا ما نحتاج اليهِ من البنزين والطعام وفحصنا كل الآلات التي معنا وصعدت مع صديقي بنت الى الطيارة ولكنها لم تطر بنا . وذلك لان ثقل ما حملته كان فوق طاقتها فلم تنهض عن الارض بل جرت بنا فوق الطريق المجهد وفي آخرهِ اصطدمت بقطع من الجليد وكادت تنقلب وتحطم . فخرجت من الطيارة جزعاً وفحصت المزالق وآلة النزول فوجدتهما سليمين فسرّي عني بعض الشيء فحملنا حملها بضع مئات من الارطال وجررناها الى اعلى المنحدر واستعملنا كل الليل لتمهيدهِ ثانية

كان الجو لا يزال صافياً فعزمنا ان نبدأ رحلتنا من جديد حوالي منتصف الليل ولما مضى على انتصاف الليل نصف ساعة كنا قد اعددنا كل امر للرحيل وكان قد انقضى عليّ وعن رفيقي بنت ٣٦ ساعة من غير ان نذوق طعم الكرى فتوسل الينا الدكتور اوبرين ان ننام قليلاً قبيل السفر فلم نفعل لاننا رأينا الفرصة سانحة والشمس الى الشمال تدعونا

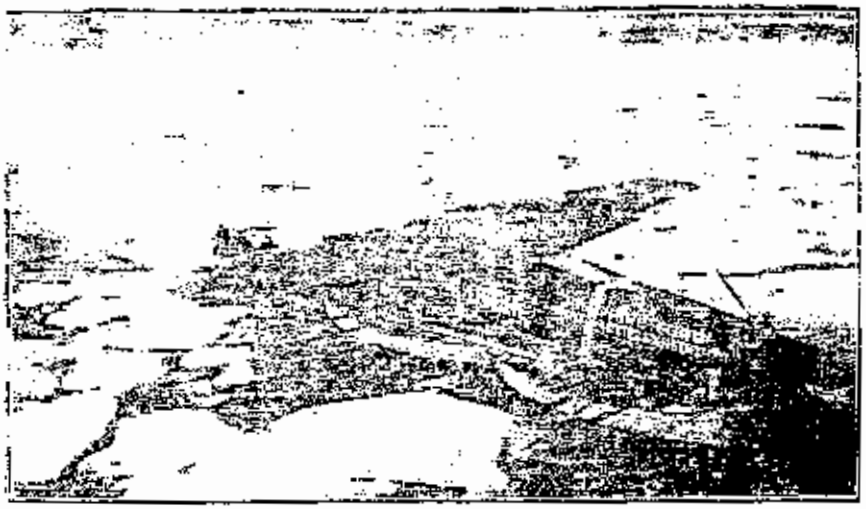
سرنا نحو الراحة فوق المنحدر الجليدي وقبل ان نبلغ آخرهُ ارتفعت بنا الطيارة

كان معنا آلة راديو صغيرة مبنية على محرك يدار باليد نستطيع استعمالها اذا اضطررنا ومزلقة نحمل طعامنا ، وطعام يكفينا نحو عشرة اسابيع وملابس وبندقية ومسدس وخيمة وفاس وسكين وكل ما نحتاج اليهِ في تلك الاقطار النائية

ونظرنا الى تحت فرأينا رفاقنا يلوحون لنا بايديهم ويرايطهم كأنهم يتمنون لنا النجاح في مهمتنا. ما زلت حيّاً لا انسى فضل اولئك الرفاق ! انهم انكروا نفوسهم وبذلوا جهدهم ليمهدوا لنا سبيل الطيران الى القطب

مصاعب الطيران فوق البحر القطبي

لستُ أجد فوق قطع الجليد الطافية في البحار القطبية اعلاماً او معالم تهتدي بها في اثناء الطيران . فالطيارة من هذا القبيل اشبه شيء بباخرة في عرض الاوقيانوس ليس لها ما



الطيارة جوزفين فورد تنزل على طوف الى البر وتزود منطقة بقطع جديد

«بيرد» في وسط وفي يمينه «بنت» قبيل صعودهما الى الطيارة

مقتطف نوفمبر ١٩٢٦ .

راجع الصفحة ٢٤٤

تهتدي بهِ سوى القمر والنجوم فيقيس ربانها بالسدس (سكستنت) علوّ احد النجوم فوق الافق ويستخرج من ذلك موقعهُ الحقيقي بعملية رياضية طويلة . على ان افق البحر القطبي لا يعتمد عليهِ لان قطع الجليد وجبالهُ تحجب الافق الحقيقي . كذلك لا يستطيع الطيّار ان يضيع وقتًا في عملية رياضية طويلة لانهُ اذا كان سائراً خطأً انحرف عن محجتهِ عشرات الاميال قبل الانتهاء من عملية رياضية بدأها لمعرفة مكانهِ . لذلك يجب عليهِ ان يجد طريقة اخرى يعرف بها مكانهُ معرفة سريعة حتى يجني فائدة هذه المعرفة

وكانت غايتنا ان نتجه اتجاهًا شماليًّا من غير انحراف لكي نصل الى القطب اولاً ولكي نتمكن من الرجوع الى سبتسبرجن ثانية لانهُ اذا لم نتمكن من معرفة اتجاهنا تعذر علينا ان نعود . وكانت البوصلة (الحك) لا تجدينا نفعًا لان ابرتها تتجه الى القطب المغنطيسي الشمالي وهو يبعد نحو الف ميل عن القطب الجغرافي الشمالي جنوبًا . ولو ان ابرة البوصلة تتجهُ تمامًا الى القطب المغنطيسي لكان يسهل علينا ان نستخرج من ذلك موقعنا فوق البحر القطبي ولكن الابرة تتأثر بما حولها فقد توجد قربها قطعة كبيرة من الحديد تحرفها عن اتجاهها الحقيقي ولذلك لم نستطع الاعتماد على البوصلة . كذلك لم نستطع الاعتماد على الدوّامة «الجيروسكوب» لانهُ كلما اقتربنا من القطب الشمالي اتجه محورها اتجاهًا عموديًّا

فلم يبقَ لدينا سوى الاعتماد على الشمس لتكون دليلنا ولذلك اخذنا معنا برصلة شمسية استنبطها المستر تمبستد رئيس الرسامين الفنيين بالجمعية الجغرافية الوطنية ولولاها لما استطعنا ان نصل الى القطب ولا ان نعود الى سبتسبرجن

وهذه البوصلة الشمسية كالمزولة الاّ انها تعكس 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 الطيارة وهي طائرة تكون جزءًا من الهواء الذي تسبح فيهِ كسفينة تسير في تيار . فاذا هبت ريح سرعتها ٣٠ ميلاً في الساعة حرفت الطيارة عن مسيرها المستقيم ثلاثين ميلاً الى اليمين او الى الشمال حسب اتجاه الريح . ولمعرفة هذا الانحراف كان لدينا آلة تدل عليهِ . وكان لا بدّ لنا في كل ذلك من معرفة وقت غرينتش معرفة دقيقة لذلك كان معي كرونومتران حفظتهما في غرفتي اسابيع وعرفت مبلغ الخطأ الذي يصيبهما من تقلص اجزائهما اذا تعرضا للبرد الشديد . ودوّنت ذلك لادخلهُ في حسابي

كان بنت يسوق الطيارة وانا اعطيه تعليمات الاتجاه التي استخرجها من رصد الآلات التي معنا فاذا انحرفت الطيارة من وقت الى آخر كان ينظر الى الوراء فاخبره في اي اتجاه يجب ان يسير وكنا نفعل ذلك كل دقيقتين لنتحقق صحة السير

وكنت انا احقق مرة كل ثلاث دقائق قوة اتجاه الهواء لاكون على بينة من هبوب ريح متى هبّت

ولما ثبت لي اننا سائرون في اتجاه شمالي مستقيم حولت نظري الى مفازة الجليد التي تحتنا وكنا حينئذٍ على ارتفاع ٢٠٠٠ قدم واستطيع ان ارى الى بعد خمسين ميلاً من اليمين وخمسين ميلاً من اليسار فلم ارَ اثراً ما لليابسة ولو كان هناك اثر لليابسة في منطقة قطرها ١٠٠ ميل لكنا رأينا قمم جبالها لان الهواء كان صافياً

وكانت الحرارة حينئذٍ ٨ درجات فوق الصفر بميزان فارنهيت اي ٢٤ درجة تحت درجة الجليد اي نحو ١١ درجة تحت الصفر بميزان سنتغراد. وكان في مفازة الجليد شقوق كثيرة في اتجاهات مختلفة وكان الهواء ساكناً ليس فيه تيارات متعارضة لتسطح الجليد وانتظام الحرارة وهذا كلهُ سهل علينا الطيران

نظرتُ الى بنت فرأيت ان احلّ محلهُ قليلاً في تسيير الطيارة لكي يستريح قليلاً ولكي يملأ الخزان بالبنزين الذي كنا نحملهُ في صفائح صغيرة

ولم يكن تسيير الطيارة صعباً للاسباب المتقدم ذكرها فكنت ادير الدولاب بيد واحمل بيدٍ اخرى البوصلة الشمسية لاثبت من اننا نسير في خط مستقيم متجهين الى الشمال

ولما اتمّ بنت املاء الخزان بالبنزين عاد الى مكانهِ وعدتُ الى رصد الآلات وكاد يصيبني البهر من كثرة تحديقي الى الجليد لكننا كنا قد اخذنا معنا نظارات من لون الكهرباء تمنع ذلك

واخذت محلّ بنت مرتين في الساعتين التاليتين. ولما دلّت حساباتنا على اننا صرنا على ساعة من القطب لحظت ان هنالك ثقباً في خزان الزيت الذي يزيت احد المحركين ورأيت الزيت يكفّ منهُ. وكان بنت قد لحظ ذلك ايضاً فكتب على وريقة «سيقف المحرك»

واقترح بنت ان نحاول الهبوط الى الارض لاصلاح الخلل. اما انا فكنت قد عرفت ان بعثات كثيرة كبعثتنا فشلت لنزولها فوق الجليد فقررنا ان نستمرّ في سيرنا الى القطب ولو اضطررنا ان نعتمد على المحركين الباقيين فقط. لان الخطر في نزولنا قرب القطب اذا

اضطررنا الى ذلك لا يكون اعظم من نزولنا حيث نحن . ولو تبعنا الخطة التي سار عليها الرواد قبلنا لكنا فشلنا في مهمتنا

ولما اخذتْ مكان بنت بعيد ذلك كنت انظر الى ذلك الثقب والى عدّاد الزيت وجلاً لانهُ اذا خف الضغط في العدّاد وجب توقيف المحرك . على ان قبلتنا كانت قد صارت على قاب قوسين او ادنى منا ولم نشأ ان نلوي راجعين

القطب

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

صوّرنا بضع صور ثابتة ومتحركة وسرنا بضعة اميال في الجهة التي اتينا منها ثم درنا حول القطب في دائرة متسعة . هنا يضيع كل حساب في الوقت والاتجاه لان كل مكان وانت فوق القطب هو الى الجنوب

وفي الساعة التاسعة والدقيقة الخامسة عشرة اتجهنا الى سبتسبرجن بعد ما عدلنا عن المرور فوق كايب مورس بسبب الثقب في خزان الزيت ولكن دهشنا بعد ثلثي من استمرار المحرك في عمله وتوقف الزيت عن الوكف من الخزان. والسبب ان الزيت كان يكف من ثقب مسمار غير ثابت في مكانهِ فلما انخفض مستوى الزيت عن ذلك الثقب وقف الوكف وبقي المحرك سائراً على ما يرام

زان الكرى علينا من شدة الفرح في اتمام مهمتنا ومن تأثير هدير المحركين ومن التعب الذي نالنا من قلة النوم فغفوت لما كنت اسيّر الطيارة مرةً ، وحلتْ محلّي بنت مراراً لتعاسبهِ وتعبهِ

وكانت غايتنا القنة المسماة بو بنت غراي في سبتسبرجن فلما رأيناها امامنا عرفنا اننا قد سرنا سيراً مستقيماً من القطب الى سبتسبرجن . ووصلنا الى خليج الملك ونحن على علو ٤٠٠٠ قدم ولم تكن الاّ بضع دقائق حتى جعلنا نصافح رفاقنا — بعد طيران نحو ١٦ ساعة متواصلة بلغنا فيها القطب الشمالي وعدنا منهُ سالمين آه

هذا وقد منح برد مدالية هبرد الذهبية ومنح رفيقهُ بنت مدالية ذهبية في حفلة زاهرة اقامتها الجمعية الجغرافية الوطنية الاميركية حضرها الرئيس كولدج وخطب فيها وذلك بعد ما حققت لجنة من العلماء ما دونهُ برد على خريطتهِ من الارقام والملاحظات مما اثبت انهُ اول من وصل الى القطب الشمالي عن طريق الجوّ