الطيارة بعد الاتومو بيل

هنري فورد والطيران التجاري

همم الكبار من رجال الاعمال لا تقعدها المصاعب عن المضيّ في جهادها نحو غرضها الاسمى ولا يبطرها النجاح فتلهو بفوز سابق عن فوز قال لانها تنظر الى كل انتصار تحرزهُ في ميدان العمل نظرها الى درجة من درجات السلم ترتقي عليها الى ما هو فوقها . فكانها دائماً في جدّ سفر لا تتم رحلة حتى ترسم خطة رحلة أخرى ولا تجز عملاً على ما ترومهُ من الدقة والكمال حتى تخلق اعمالاً ترى لا بدّ من انجازها . كذلك هنري فورد . لم يكتفِ بما اصابهُ من نجاح باهر في صناعة الاتومبيل فعمد الى المحراث يتقن صناعتهُ حتى يصير في متناول كل فلاح . ثم حوّل انظارهُ الى مسألة الطيران التجاري وصنع الطيارات الصغيرة المتينة الرخيصة الثمن — فكيف يستطيع ان يقنع وغرضهُ ليس جمع المال بل العمل للعمل والاتقان للاتقان كأنّ قوة خفية تحركهُ وتحثهُ الى الامام . وقد اطلعنا على مقالة مسهبة تدور عليه وصنع الطيّارات اقتطفنا منها ما يلي . قال الكاتب

ان هنري فورد الذي قلب صناعة الاتومبيل رأساً على عقب وانشأ اكبر الشركات الصناعية في المعمورة شركة تصنع نحو مليوني اتومبيل ونصف مليون في السنة وجعل الاتومبيل في متناول كل احد من الناس لرخص ثمنهِ وبساطة تركيبهِ ومتانة بنائهِ وسهولة اصلاحهِ، هذا الرجل الفريد عزم الآن ان يعمل بالطيارات ما فعلهُ بالاتومبيل وسيعتمد على معاملهِ وخبرة مهندسيهِ واساليبهِ الصناعية الخاصة في هذا العمل الجديد

فابلهُ احد مكاتبي الصحف وحادثهُ في الموضوع فقال « لا ارتاب مطلقاً اننا نستطيع جعل النقل والانتقال بالطيارات عملاً تجاريًّا رابحاً كما فعلنا بالاتومبيل وقد اخذنا على عاتقنا الآن اثبات ذلك للجمهور . ونحن لا نطلب اعانة من الحكومة في تجاربنا هذهِ ولا نريد ان نعمد الى الاعلان لنبيع اسهم شركتنا من الجمهور قبل ان نثبت متانة العمل من الوجهِ المالي . ومتى توسعنا في صنع الطيارات استطعنا الاعتماد حينئذٍ على كل الوكالات التي تبيع اتومبيلات فورد في مختلف انحاء المعمورة لبيع الطيارات »

على ان الطيارة المثلى التي يتصورها فورد لم تصنع بعدُ مع ان مهندسي شركتهِ قد وضعوا رسوماً كثيرة لها وصُنعت طيارة واحدة على سبيل المثال . ذلك لان التجارب

تجرب الآن في مختبرات معامل فورد لصنع محرك يجمع بين خفة الوزن وبساطة التركيب وكبر القوة التي يولدها بالنسبة الى حجمه فيستعمل في تسيير الطيارات منتظرة ويحل محل المحركات الحربية التي صنعها فورد اثناء الحرب وباعها للامبركا وتُعلمها وتعرف بمحركات الحرية Liberty Motors . فهو يرى محركات الحرية غير صالحة للطيارات التي يتوي صانعها النقل وزنها وكثرة ما تقتضيه من النفقات. وقد تمضي سنة او سنتان قبل ان يتقن صنع هذا المحرك على ما يرام ولا ينتظر ان يتوسع في بناء الطيارات كتوسعه في بناء الاتومبيل قبل اتقان هذا المحرك . ولكنهُ بنى معملاً للطيارات في بلدته ديربورن قرب دترويت يصنع طيارة كل يوم من طراز طيارة ستوت المعدنية كما سيجيء . وقد اشترك هو وابنهُ ادزل رئيس شركته الآن في هذا العمل فيقضيان بضع ساعات كل يوم في المعامل والمختبرات يراقبان دقائق العمل

مختبرات معامل فورد بديربورن (في الخارج)

كان المستر وليم ستوت اول رجل فكّر في عمل طيارة تكون كل اجزائها من المعدن فانفق نحو نصف مليون ريال من ثروته الخاصة على تحقيق هذا الفكر وبعد تجارب كثيرة نقل في انشائها الوفًا من الناس بطيارته المعدنية التي انشئت قبيل انتهاء الحرب شركةً لصنعها ثم اعيد تأليفها منذ سنتين فاشترك فيها بعض كبار الماليين . وكان المستر ادزل فورد من اقوى انصار المستر ستوت فاشترك معه في العمل وعيّن عضواً في مجلس الادارة . واتفق ان زار هنري فورد وابنهُ معامل هذه الشركة فسرَّ فورد الكبير بما رآهُ فيها من الاساليب الصناعية واقتنع بفائدة الطيارة المعدنية وتفوقها على غيرها وامكان التوسع في صنعها وتعميمها اذا صنع لها المحرك الموافق . وما عتم ان بنته في ديربورن الى جنب خريطة اراضيه فيها ومساحتها ١٢٠٠٠ فدان وقد بعض مهندسيه وطلب اليهم ان يجدوا لهُ بقعة في

تلك الاراضي تصلح ان تكون ميدان طيران وحيث هوا على بقعة مساحتها ٢٦٠ فدانا اعترض الكرتير بان « هذه البقعة معينة منذ زمن لبناء مساكن العمال » فالتفت اليه فورد وقال « هذا كان بالامس واما الآن فيجب ان تحوّل الى ميدان طيران وساكن العمال تبنى في مكان آخر » وللحال امر بارسال جماعة من العمال واربعين محراثا فبدوا الارض ورصّوها وجعلوها صالحة لنزول الطيارات. ثم امر ببناء معمل لصنع الطيارات الى جنب هذا الميدان فبني في ستة اسابيع وكان يراقب بناءه بنفسه. وحينما تمّ بناؤه دعا شركة ستوت اليه فنقلت معاملها من دترويت الى دير بورن وينتظر ان يساعدها هذا الانتقال على الارتقاء السريع لان معاملها في دترويت لم تكن كافية لاتقان العمل والتوسع فيه. والمعمل الجديد يصنع الآن طيارة كل يوم من طيارات ستوت المعدنية

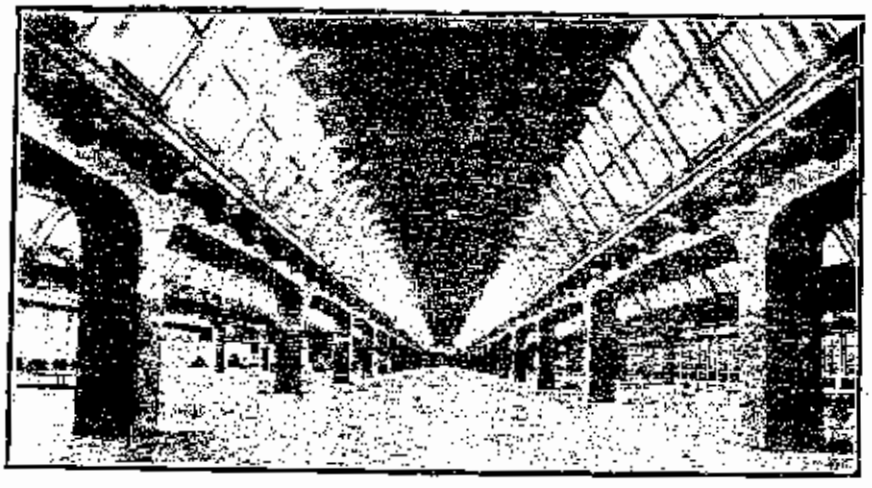
اما الميدان الذي اعده فورد فيكون مثالاً لميادين الطيران بمعداته لان فورد ينتظر ان يبني اسطولاً من الطيارات يستعمله في اعمال شركته التي لها فروع منتشرة في كل انحاء الولايات المتحدة وكندا ولذلك ينتظر ان يصل الى هذا الميدان ويغادر منه طيارة على الاقل في كل ساعة من ساعات النهار والليل. وقد كُتب في وسط الميدان اسم فورد بحروف بيضاء طولها معاً مائتا قدم وهي تنار ليلاً بانوار كهربائية ساطعة ترى من علو ١٠٠٠٠ قدم وهناك انوار اخرى ساطعة تبين للطيارين حدود الميدان وترشدهم الى ما يجب عمله حين النزول اليه او الطيران منه ليلاً

وتُصنع طيارة فورد متى تم اتقان محركها من معدن الدورالومن وهو خليط من النحاس والالومنيوم خفيف جداً متين كالصلب يحمى هذا المعدن الى درجة ٧٥٠ بميزان فارنهيت ثم يعالج حتى يمنع تبلوره حين يبرد فيصير صلباً متيناً ويدهن بالورنيش فلا يعلوه الصدأ ولو ترك شهوراً في الفضاء. وستبنى هذه الطيارات حتى تحمل الواحدة منها راكبين او ثلاثة ركاب او اربعة وتباع في البدء بستمائة جنيه ثم يخفض ثمنها متى ادخلت اساليب فورد الصناعية في صنعها وكثر ما يبنى منها. وقد يشتري المستر فورد شركة ستوت المذكورة لكي يتمكن من ادارتها حسب ما يريد ثم لا يقصر عملها على صنع الطيارات فقط بل قد يصنع بلونات معدنية ايضاً لا تقلّ في حجمها عن البلون الالماني الكبير الذي بني في المانيا للولايات المتحدة وطار اليها في اواخر السنة الماضية

وقد اشترى فورد طيارتين من معامل ستوت دفع ثمنهما عشرة آلاف جنيه ليستعملها في النقل بين معاملهِ في دترويت ومعاملهِ في شيكاغو فتنقل بهما الطرود المستعجلة والرسائل

التي يبلغ عددها نحو ٣٢ الف رسالة كل يوم . فقطار سكة الحديد يقطع المسافة بين شيكاغو ودترويت في سبع ساعات لكن الطيارة تقطعها في ساعتين ونصف ساعة وهاتان الطيارتان توفران يومياً على فورد ٥٠٠ جنيه ثمن طوابع بريد . وسيشئ خطوطاً هوائية جديدة بين معامله المختلفة في انحاء الولايات المتحدة وكندا

هذا وقد انشأت شركة في امبركا باينيا انشاء خطوط هوائية واسعة النطاق لنقل البريد بين مدن الولايات المتحدة فاهتم بهذا فورد وابدى اهتماماً شديداً لما يكون لها من الاثر في مسألة النقل والانتقال اذا نجحت في عملها ولاجلها يأملان ان يبنيا لها الطيارات التي تستخدمها على هذه الخطوط . ويأملان ايضاً ان يبنيا بعد ذلك طيارات تنقل الناس



اختبارات معامل فورد من الداخل قبل تجهيزها بالادوات

بين نيويورك وسان فرنسسكو او بين اوربا واميركا مسافة تزيد على ٣٠٠٠ ميل من غير ان تنزل الى الارض او تهبط على سطح الماء

ان دخول فورد ميدان صناعة الطيارات قد لفت اليه انظار حكومات اوربا التي تتبارى في بناء اساطيل الهواء لانها لا تزال تذكر المقام الذي احرزته محركاته الهوائية اثناء الحرب الكبرى وهي المحركات التي يُعتمد عليها الآن في الاساطيل الهوائية بالعراق وايطاليا وروسيا والولايات المتحدة . عسى ينجح فورد في تعميم الطيارة لعلّ تعميمها يحول دون استعمالها آلة للحرب والتدمير