اكبر الرحلات الجوية الحديثة

١

رحلة البلون نورج من لِنينغراد الى الاسكا
مارًّا فوق القطب الشمالي

تمهيد

كثيراً ما تكون الحقيقة اغرب من مبتكرات الخيال واية قصة خيالية اكثر غرابة من حكاية تقدم الطيران في القرن العشرين ، آلة تكاد تكون اداة لهو وتسلية اكثر منها مطية للنقل والانتقال استنبطها الاخوان ريط الاميركيان سنة ١٩٠٣ فلم يستطيعا ان يبقيا بها في الجوّ اكثر من بضع ثوان ، لم ينقض عليها ربع قرن حتى ارتقت وتنوعت فصارت سرعة بعض الطيارات تقارب ٣٠٠ ميل في الساعة وفي امكان بعضها ان تبقى نحو خمسين ساعة في الجوّ او ان تحلق الى اربعين الف قدم او اكثر . وازدادت الثقة في امكان الاعتماد عليها فاتخذها الابطال من الروّاد مطية لهم يجتازون بها المسافات الشاسعة هازئين بالصحاري والبحار ومفازات الجليد. وتناولتها الشركات التجارية تزاحم بها وسائل النقل من قطارات وسفن. وتاريخ ارتقاء الطيران انما هو تاريخ رجال الهمة والاقدام الذين لا تقعدهم المصاعب عن المضي في جهادهم نحو اغراضهم العليا ، ولا يطرهم النجاح فيلهون بفوز سابق عن احراز فوز جديد لانهم ينظرون الى كل انتصار يحرزونهُ في ميدان الابتكار والعمل نظرهم الى درجات السلم يرتقي الانسان عليها الى ما هو فوقها

ولقد كان تاريخ السنتين الماضيتين حافلاً بحديث الطيارين واخبار جرأتهم واقدامهم ، فمنهم من اجتاز المحيط الاتلنتيكي في مرحلة واحدة ، ومنهم من طار الى القطب الشمالي ، ومنهم طار بطيارات تجارية من لندن الى دهلي بالهند ، ومنهم من اجتاز جنوب المحيط الاتلنتيكي من افريقيا الى البرازيل او طار من لندن الى استراليا ثم آب الى لندن او اجتاز المحيط الهادي من سان فرنسيسكو الى جزائر هواي ، وهم في كل ذلك مقدمة لجيوش الطيران تغزو تلك الجوّ وتخضع عناصرها لمطالب الانسان

وقد سبق لنا فنشرنا في المقتطف وصف اشهر الرحلات الجوية التي وقفنا عليها ،

منها رحلة امندسن الجوية الاولى الى منطقة القطب الشمالي ، ورحلة الكومندر برد الاميركي الى القطب الشمالي وايابهُ منهُ ، ورحلة لندبرغ من نيويورك الى باريس وغيرها مما اعدنا نشرهُ في كتاب « الرواد » الذي كان لهُ في نفوس جمهور القراء والفضل أجمل أثر رابلغ وقع . وقد رأينا ان ننتقل الى قراء المقتطف هذه السنة وصف بعض الرحلات الجوية الاخرى التي تمت في السنوات الاخيرة وما تعرَّض لهُ اصحابها من المخاطر والمهالك وكيف صبروا عليها يحدوهم الامل بفتح جديد ويدفعهم الاقدام والجرأة والتفاني في سبيل الاكتشاف. لذلك كانت كتاباتهم والكتابات عنهم من امثل ما تنشرهُ المجلات لقرائها لانهُ يحوي كثيراً من الحقائق العلمية مفرغة في قالب رواثي واقعي يسترعي انتباههم ويستثير شغفهم بمطالعتها . فنبدأ برحلة البلون نوبيج من رومية الى الاسكا ماراً فوق القطب الشمالي والرحلة من قلم واضع رسوم البلون وربانهِ في اثناء الرحلة الجنرال اومبرتو نوبيلي الايطالي

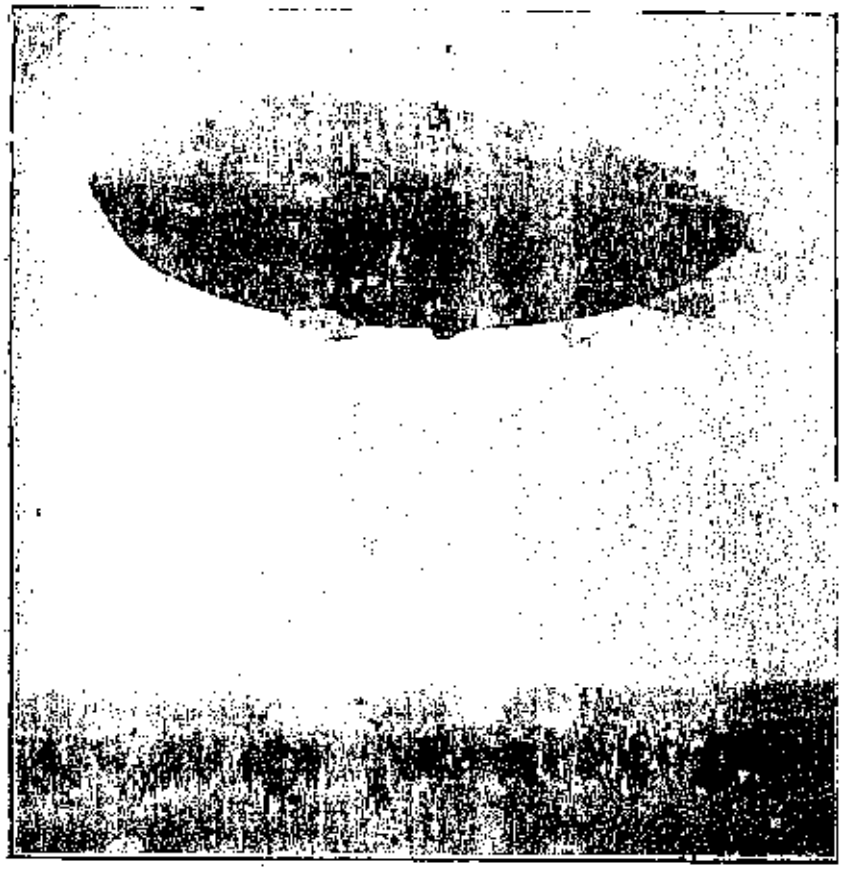
الطيارة او البلون

قال الجنرال نوبيلي :

في مايو سنة ١٩٢٥ كان العالم المتمدن ينتظر على احرّ من الجمر اخبار الرحلة الجوية التي قام بها امندسن وجهتهُ الى القطب الشمالي على متن طيارتين فكان ذلك باعثاً لي على التأمل في مسألة ارتياد الاصقاع الشمالية بالطيارات والبلونات. وبعد التأمل وجدت ان مفازات الجليد في الاصقاع المتجمدة الشمالية غير مناسبة لسير الطيارات فيها لكثيراً ما تنشز منها قطع تكون بالطيارات اثناء من اياب الاسد فيها

ان نزول طياره على سطح مفازه من جليد امر حافل بالخطر . واذا سلمنا ان ذلك في الامكان فاستئناف الطيران من الامور المتعذرة لان هذه المفازات الجليدية دائمة التحرك تتبع في حركتها الانواء والرياح . وعلى الضدّ من ذلك وجدت ان الطيران بالبلون الى المناطق التي حول القطب اصلح جداً من الطيران بالطيارات لانهُ في امكاننا ان نبطئ سير البلون ونقترب من سطح الارض من غير ان نحط عليها فنستطيع ان ندوّن الارصاد ونصف الارض التي نمرّ فوقها . وهذا متعذر في الطيارة

وعليهِ خطر لي ان اعدّ بعثة ايطالية لارتياد الاصقاع القطبية الشمالية تكون مطيتها بلون وفي يونيو سنة ١٩٢٥ كنت قد وضعت بيان هذه البعثة وغرضها وبرنامج رحلتها



البلون زوج

سير البلون زوج من روسية الى سبتسبرجن

مقتطف يناير ١٩٢٨

امام الصفحة ٦٨

ومن جملة ما وضعتهُ نصب عيوننا استكشاف المناطق التي حول القطب لا مجرّد السبق اليهِ والاوبة منهُ . وكنت قد عزمت أن نجعل قاعدة أعمالنا جزيرة سبتسبرجن نطير منها الى جهات سيبيريا والبحار المتجمدة شمالها وإلى القطب الشمالي

وانا لكذلك طلب اليَّ الكابتن روالد امندسن ان نلتقي فالتقينا وبسط امامي رأيهُ في استخدام بلون لاجتياز المنطقة المتجمدة الشمالية من سبتسبرجن الى الاسكا مارين فوق القطب . وكان قد خطر لهُ هذا الرأي على حدة على أني كنتُ اسبق منهُ اليهِ ، ولكننا اتفقنا واخذت على عاتقي اعداد كل المعدات الفنية اللازمة لهذه الرحلة ، وقد تمَّ اعدادها كلها في ايطاليا تحت اشرافي

البلون نورج

وقع اختياري على البلون N1 من بلونات البحرية الايطالية وهو من نوع البلونات المرنة بُني سنة ١٩٢٣ وطار للمرة الاولى في مارس سنة ١٩٢٤ بسير بقوة ثلاث آلات قوة كلٍّ منها ٢٥٠ حصاناً واحدة منها كافية لتسيير البلون بسرعة ٣٧ الى ٢٣ ميلاً في الساعة ويسع ١٨٥٠٠ متر مكعب من الهدروجين او نحو ٦٥٠ الف قدم مكعبة وطولهُ ٣٤٨ قدماً وعلوهُ ٧٩ قدماً وعرضهُ ٦٢ قدماً ومقدار ما تسعهُ احوانهُ من البنزين نحو سبعة اطنان ونصف تكفي لان تسيّرهُ مسافة ٤٣٥٠ ميلاً بسرعة ٥٠ ميلاً في الساعة وهو متوسط سرعته

ثم ازلنا من هذا البلون كلَّ ما بقي فيهِ لتوفير اسباب الراحة والرفاهة على قبطانهِ وضباطهِ وذلك لكي نتمكن من زيادة ما يحملهُ من البنزين ومواد الغذاء وغيرها مما يلزم لنا في رحلتنا الطويلة . ولما فعلنا ذلك صار في امكاننا تحميلهُ حملاً يبلغ احدى عشر طناً نحو سبعة اطنان منها وقود

وادخلنا عليهِ اصلاحات من شأنها ان تحفظ كثيراً من اجزائهِ من اثر البرد الشديد والجليد الذي قد يتكوّن عليها في الاصقاع المتجمدة . وقوّينا مقدّمهُ حتى يسهل ربطهُ الى الابراج التي اعددناها خصوصاً لذلك . وبعثنا برجالنا الى مختلف المدن الاوربية التي نوينا النزول فيها ليقيموا هذه الابراج ثم اطلقنا عليهِ اسم « نورج » تكريماً لاشتراك نادي الطيران النروجي معنا في اعداد معدات الرحلة المالية . وقد اشتركت الحكومة الايطالية في هذه النفقات بنحو ثلثها ودفع المستر الزورث الاميركي

وهو احد رجال الرحلة نحو سدسها وجُمع الباقي بيبع امتياز الاخبار والصور لبعض الجرائد وشركات السينما

انتقاد الرحلة

وقبلما تمت معدات الرحلة اخذت الصحف توجه الينا سهام الانتقاد المر لانها جعلتنا مطيتنا بلوناً صفيراً اذا قيس بالبلون الذي كان الالمان يتوون بناءه لاستكشاف الاصقاع القطبية وانها بذلك تعرض رجال البعثة للخطر الشديد. وغالوا في الانتقاد حتى اتهمونا بان الاستعداد الذي كان جارياً على قدم وساق انما كان ليوهم الناس وان القيام بالرحلة المذكورة لن يتمّ . فلم يفتّ ذلك في عضدنا . فاني اخبرت كل عضو من اعضاء البعثة عن المخاطر التي قد تتعرض لها وان كفة النجاح في هذه الرحلة توازي كفة الفشل فابدى كلٌّ منهم رغبتهُ في المغامرة والاقدام عليها رغبةً في العلم والاكتشاف

وكنا قد اتفقنا مع امندسن وسحبه على ان نلتقي بهم في سبتسبرجن وعلى هذا فقد تعين علينا ان نطير بالبلون من رومية الى سبتسبرجن فاخترنا لذلك الطيران من رومية الى بولهام شرق انكلترا اولاً ثم منها الى اوسلو عاصمة نروج ثم الى لنغراد فنقادسو بشمال نروج فخليج الملك بجزيرة سبتسبرجن

من رومية الى انكلترا

في الساعة التاسعة والدقيقة الاربعين من صباح ١٠ ابريل سنة ١٩٢٦ اصدرتُ الاوامر للقيام من مطار رومية وكنت مشغولاً بداخل البلون فلم اتمكن من توديع زوجتي وابنتي اللتين كانتا في ميدان الطيران مع اقارب رجال البعثة

ولما حلقنا في الجوّ حمنا فوق المدينة الخالدة لتحيتها فمررنا فوق الكريدان الكابيتول والباتيكان وقد قيل لي ان اجراس كل الكنائس [illegible] و[illegible] ان راهباً وقع وصلى حينما رآنا طائرين فوقه

كان الجوّ صافياً والبحر رهواً فمررنا [illegible] الايطالي وكان [illegible] الوداع اللاسلكية بمختلف الهيئات والافراد من حين الى آخر. وارسلنا من البلون رسالة الى ملك ايطاليا واخرى الى موسوليني وكان على متن باخرة في طريقه الى طرابلس الغرب

بعيد الغروب وصلنا الى الشاطئ الفرنسي وكانت الريح تهب من ورائنا فتدفعنا معها الى الامام . ولكن الانباء الجوية الواردة علينا كانت تشير الى عاصفة امامنا . ولما

ومن جملة ما وضعتهُ نصب عيوننا استكشاف المناطق التي حول القطب لا مجرّد السبق اليهِ والاوبة منهُ . وكنت قد عزمت أن نجعل قاعدة أعمالنا جزيرة سبتسبرجن لطير نا الى جهات سيبيريا والبحار المتجمدة شمالها وإلى القطب الشمالي

وانا لكذلك طلب اليّ الكابتن روالد أمندسن ان نلتقي فالتقينا وبسط امامي رأيهُ في استخدام بلون لاجتياز المنطقة المتجمدة الشمالية من سبتسبرجن الى الاسكا مارين فوق القطب . وكان قد خطر لهُ هذا الرأي على حدة على اني كنتُ اسبق منهُ اليهِ ، ولكننا اتفقنا واخذت على عاتقي اعداد كل المعدات الفنية اللازمة لهذه الرحلة ، وقد تمَّ اعدادها كلها في ايطاليا تحت اشرافي

البلون نورج

وقع اختياري على البلون N1 من بلونات البحرية الايطالية وهو من نوع البلونات المرنة بُني سنة ١٩٢٣ وطار للمرة الاولى في مارس سنة ١٩٢٤ يسير بقوة ثلاث آلات قوة كلٍّ منها ٢٥٠ حصاناً واحدة منها كافية لتسيير البلون بسرعة ٣٧ الى ٢٣ ميلاً في الساعة ويسع ١٨٥٠٠ متر مكعب من الهدروجين او نحو ٦٥٠ الف قدم مكعبة وطولهُ ٣٤٨ قدماً وعلوهُ ٧٩ قدماً وعرضهُ ٦٢ قدماً ومقدار ما تسعهُ احواضهُ من البنزين نحو سبعة اطنان ونصف تكفي لان تسيّرهُ مسافة ٤٣٥٠ ميلاً بسرعة ٥٠ ميلاً في الساعة وهو متوسط سرعته

ثم ازلنا من هذا البلون كلَّ ما بني فيهِ لتوفير اسباب الراحة والرفاهة على قبطانهِ وضباطهِ وذلك لكي نتمكن من زيادة ما يحملهُ من البنزين ومواد البناء وغيرها مما يلزم لنا في رحلتنا الطويلة . ولما فعلنا ذلك صار في امكاننا تحميلهُ حملاً يبلغ احدى عشر طناً نحو سبعة اطنان منها وقود

وادخلنا عليهِ اصلاحات من شأنها ان تحفظ كثيراً من اجزائهِ من أثر البرد الشديد والجليد الذي قد يتكوَّن عليها في الاصقاع المتجمدة . وقوَّينا مقدَّمهُ حتى يسهل ربطهُ الى الابراج التي اعددناها خصوصاً لذلك . وبعثنا برجالنا الى مختلف المدن الاوربية التي نوينا النزول فيها ليقيموا هذه الابراج ثم اطلقنا عليهِ اسم « نورج » تكريماً لاشتراك نادي الطيران النروجي معنا في اعداد معدات الرحلة المالية . وقد اشتركت الحكومة الايطالية في هذه النفقات بنحو ثلثها ودفع المستر الزورث الاميركي

وهو احد رجال الرحلة نحو سدسها وجُمع الباقي ببيع امتياز الاخبار والصور لبعض الجرائد وشركات السينما

انتقاد الرحلة

وقبلما تمت معدات الرحلة اخذت الصحف توجه الينا سهام الانتقاد المر لانها جعلتنا مطيتنا بلوناً صغيراً اذا قيس باللون الذي كان الالمان ينوون بناءه لاستكشاف الاصقاع القطبية وانها بذلك تعرض رجال البعثة لخطر الشديد وقالوا في الانتقاد حتى انهمونا بان الاستعداد الذي كان جارياً على قدم وساق انما كان زيوهم الناس وان القيام بالرحلة المذكورة لن يتمّ . فلم يفتّ ذلك في عضدنا . فاني اخبرت كل عضو من اعضاء البعثة عن المخاطر التي قد تعرض لها وان كفة النجاح في هذه الرحلة توازي كفة الفشل فابدى كلٌّ منهم رغبتهُ في المغامرة والاقدام عليها رغبةً في العلم والاكتشاف

وكنا قد اتفقنا مع امندسن وصحبه على ان نلتقي بهم في سبتسبرجن وعلى هذا فقد تعين علينا ان نطير باللون من رومية الى سبتسبرجن فاخترنا لذلك الطيران من رومية الى بوهام شرق انكلترا اولاً ثم منها الى اوسلو عاصمة نروج ثم الى لتنغراد فقادسو بشمال نروج فخليج الملك بجزيرة سبتسبرجن

من رومية الى انكلترا

في الساعة التاسعة والدقيقة الاربعين من صباح ١٠ ابريل سنة ١٩٢٦ اصدرتُ الاوامر للقيام من مطار رومية وكنت مشغولاً بداخل البلون فلم اتمكن من توديع زوجتي وابنتي اللتين كانتا في ميدان المطيران مع اقاربهم رجال البعثة

ولما حلقنا في الجوّ حمنا فوق المدينة الخالدة لتحيتها فمررنا فوق الكريزيالة الكابيتول والفاتيكان وقد قيل لي اجراس كل الكنائس [illegible] تقرع [illegible] وانا واقف وان راهباً ركع وصلى حينما رآنا مارين فوقه

ثم الجوّ صافياً والبحر رهوٌ فمررنا [illegible] الشاطىء الايطالي وكانت تهب [illegible] الرياح اللاسكية مختلف الهبات والاتية من حين الى آخر وارسلنا من البلون رسالة الى ملك ايطاليا واخرى الى موسوليني وكان على متن بارجة في طريقه الى طرابلس الغرب

بعيد الغروب وصلنا الى الشاطىء الفرنسي وكانت الريح تهب من ورائنا فتدفعنا معها الى الامام . ولكن الانباء الجوية الواردة علينا كانت تشير الى عاصفة امامنا . ولما

وصلنا بلدة روشفور رأينا مطارها منارا وابواب مرفإ البلونات الجوي فيها مفتحة على مصاريعها والرجال مستعدين لاستقبالنا وابرق الينا مدير المطار يقول : ان كل شيء على قدم الاستعداد لاستقبالنا الا ان هبوب ريح يمنعنا من الدخول الى المرفإ فعزمنا للحال ان نستمر في سيرنا الى لندن

ولم نكد نغادر روشفور حتى هبت علينا ريح شديدة خفضت سرعتنا الى بضعة كيلو مترات في الساعة ، واستمرت تهب وتشتد في هبوبها حتى بلغت اقصى شدتها عند الفجر فكانت ساعات الليل ملأى بالمصاعب والوجل لاننا عرفنا انه اذا زاد هبوب الريح فقد ما معنا من البنزين فنصبح حينئذ كريشة في مهب الريح تتقاذفنا العاصفة وقد تدفعنا الى فوق المحيط الاتلنتيكي وهناك الويل الاكبر

وكان قد انقضى عليّ يومان قبل ما برحنا رومية لم انل نصيباً من الراحة فبلغت درجة الاعياء على اني جمعت ما بقي فيّ من قوة حين رأيت العاصفة قد اخذت بتلابيبنا حتى اصبح مسيطراً على تسيير البلون بدلاً من ان نترك الامر للرياح تلعب بنا كما تشاء

ولما اجتزنا لندن اخذت الريح تسكن وفي الساعة الثالثة والدقيقة العشرين بعد ظهر اليوم التالي لقيامنا من رومية وصلنا الى بوفام في جو لا بأس به ولم تكن من انزال البلون الى الارض وربطه الى البرج الذي اقيم هناك قبل الساعة الخامسة والدقيقة الخمسين اي بعد ما انقضى علينا نحو ٣٢ ساعة ونصف ساعة في الجو اجتزنا في اثنائها ١٤٠٠ ميل . وبعد ما اخذنا نصيباً من الراحة فحصنا محركات البلون وسائر اجزائه وملأنا احواضه بالبنزين والزيت وساعدنا رجال المطار في كل ذلك مساعدة نذكرها لهم بالشكر الجزيل

من انكلترا الى نروج في روسيا

في الساعة الحادية عشرة من مساء ١٣ ابريل قمنا من بوفام ووجهتنا اوسلو عاصمة نروج . فلم يحدث لنا في هذا الجانب من الرحلة ما يستلفت النظر لولا امتثار الضباب فوق البحر الشمالي فلم نتمكن ضبط الطريق الذي كنا سائرين فيه بضع ساعات فانحرفنا قليلاً الى شواطىء الدنمارك

وصلنا الى اوسلو في الساعة الاولى بعد ظهر اليوم التالي اي بعد مسيرة ١٣ ساعة من بوفام وكانت المدينة مغمورة بشمس الربيع فكان منظرها من اجمل المناظر التي

رأيناها وكان مشهد الوف الناس المحتشدين في شوارعها وعلى سطوح منازلها لاستقبالنا من اروع المشاهد في النفس

قضينا بعد الظهر في اوسلو وفي الليل قمنا منها رغم انتشار ضباب كثيف مانعا من مشاهدة جمال الطبيعة في تلك البلاد فاجتزنا نروج واسوج وبحر البلطيق من غير ان نرى معالمها ولما صرنا فوق روسيا كان الضباب قد انقشع فاتجهنا قليلاً الى الجنوب الى بلدة قلكا على حدود استونيا ولتفيا ومنها اتجهنا الى كاتشينا من ضواحي لننغراد الجنوبية فوصلناها في الهزيع الاول من الليل والمسافة بين بوطام وكاتشينا ١٧٠٠ ميل او اكثر قليلاً من المسافة بين رومية ولندن

وبعدما ادخلنا البلون الى المرفأ سرنا الى القصر الامبراطوري . وكنت حين بدأت اعد معدات الرحلة في رومية قد اعلنت الحكومة البلشفية انها تصل لننغراد في ١٥ ابريل فلما وصلناها في الميعاد المضروب هزتني هذه الدقة واستخفني السرور

في اثناء اقامتنا في روسيا تباري رجال الحكومة العلماء ورجال الطيران في اكرامنا ومساعدتنا وكانت المساعدة التي نلناها من رجال الطيران والجيش على اكبر جانب من الفائدة وما من طلب طلبتهُ الا ووافقت الحكومة عليهِ ونفذتهُ في الحال . فمدتنا مصلحة الظواهر الجوية ومصلحة الراديو بانباء الجوّ وتقلباته . وكان يتألب علينا المهتمون بشؤون الطيران لرؤية بلوناتنا وبعضهم اجتاز مسافات شاسعة لهذا الغرض. واقامت لنا اكاديمية العلوم بلننغراد مأدبة فاخرة خطب فيها الاستاذ رنين قائلاً :

« ان العمل الذي اخذتموهُ على عواتقكم وهو اختراق المنطقة القطبية واستكشافها يثير المخاوف ويستثير الهمم في وقت واحد ويحملنا على ان نحني رؤوسنا احتراماً امام اقدامكم وشجاعتكم . ان مهندسي الطيران اذعن الناس بالمصاعب التي تحول دون تحقيق الغرض الكبير الذي تصدرتم لهُ ، ولا بدعنا ان نحي من مخيلاتنا صورة المخاطر البطيئة التي قد تتعرضون لها فوق مفازات لا يحد في منطقة لم يردها رائد حتى الآن لذلك لا نستطيع ان نقف غير مهجين بسلمكم ننتظر بفارغ صبر اخبار وصولكم امين »

ان هذه الاقوال وامثالها تدل دلالة واضحة على ما خالط الخبيرين الروسيين من المخاوف على بعثتنا . وامتدت بنا الاقامة في روسيا الى اوائل مايو لان البعثة التي تقدمتنا الى سبتسبرجن لاعداد المعدات فيها لاستقبال البلون على ما يكفل سلامتهُ لم تصل الى مقرها قبل ٢٥ ابريل فاوفدتُ الى مديرها البعثة في الاسراع بانجاز اعمالهِ

الجنرال نوبلي الطيار ده بنيدو : ... موسوليني

... طائف يناير ١٩٢٨

أمام الصفحة ٧٢

من روسيا الى سبتسبرجن

وفي اوائل مايو ، وقد بدأت حرارة الربيع تدبُّ في الارض والهواء جاءتنا الانباء بان كلّ شيء في خليج الملك مستعدٌّ لاستقبالنا فقمنا من كانشينا في صباح اليوم الخامس من مايو في الساعة التاسعة والنصف صباحاً ووجهنا قادسو شمال بروج

كانت الريح تهبُّ شديدة فاتجهنا الى لتنفراد عاصمة الامبراطورية الروسية سابقاً وسرنا فوق نهر النيفا وكانت البواخر الراسية فيه تنفخ في صفاراتها تحيةً لنا . واجتزنا بحيرة لادوغا والريح تهبُّ في وجوهنا فتعيقنا عن التقدم نحو هدفنا وآلات البلون تهتز وترتج كانها تعطلت عن العمل حتى بلغ بنا الخوف انها ستقعد عن الحركة . وبعد ما قضينا سبع ساعات على هذا المنوال سكنت الريح فاكملنا باقي رحلتنا الى قادسو من غير حادث ما . وكانت البلاد التي مررنا فوقها خالية من المشاهد التي تحرك النفس لان اكثرها مستنقعات وبطاح مكسوة بالثلج وبعض الحراج

غربت الشمس في تلك الليلة نحو الساعة العاشرة ولكن الظلام بين منتصف الليل والفجر لم يحلك كثيراً . وفي الساعة الثانية والنصف صباحاً ذرَّ قرن الغزالة من الشمال ولم تغرب عنا قبل بلوغنا بلدة تلر بالاسكا في ١٤ مايو

كان الجوّ بارداً فبلغت درجة الحرارة حينئذٍ ١٦ درجة فوق الصفر بميزان فارنهيت او نحو ٩ درجات تحت الصفر بميزان سنتغراد . وفي الساعة الرابعة والدقيقة الاربعين توقف احد محركات البلون عن الدوران فاسفنا نفثا رحلتنا تدفعنا الى الامام قوة محركين . وفي الساعة الخامسة والدقيقة الثلاثين وصلنا الى قادسو بعد طيران ٢٠ ساعة من لتنفراد . وقادسو هذه قرية بروجية صغيرة على شاطىء البحر فهبطنا حتى تمكنا من ربط البلون بالبرج [illegible]

اكثر مما نحتاج اليه للوصول الى خ[illegible]

وبرحنا قادسو في الساعة الثانية بعد نصف متجهين الى سبتسبرجن مارين فوق بحر بارنتس المخيف . وكان الجوّ غائماً وذرى الامواج يعلوها الزبد والريح تهبّ في اعتدال . ولقينا في طريقنا مطراً وثلجاً

وفي الساعة الثانية والدقيقة العشرين من صباح اليوم الثاني لمحنا جبال سبتسبرجن عند الافق فسرنا اليها فبلغناها في الساعة السادسة صباحاً بعد مسير نحو ١٥ ساعة من قادسو فاستقبلنا فيها الكابتن امندسن والمستر الزورث الاميركي وصحبهما ٢٠ رجلاً بينهم