

غرائب النقل الجوي

في أثناء الحرب

في سرعة وأمن وإحكام

جلس عامل الإشارة في مقر القيادة الأميركية بوشنطن انعام جهازه . واذا الجهاز سجل رسالة من قيادة الجنرال مالك آرثر في الجانب الآخر من الكرة . وكان مؤدى الرسالة ان الجنرال يحتاج الى طنين من اجزاء التغيير في استراليا وان حاجته اليها ماسة . فلم تمض دقائق معدودات حتى كان سلاح التحويل في الجيش الاميركي ، قد حدد المصنع الذي يمكن ان تؤخذ هذه الاجزاء منه . وبعد دقائق اخرى ، تلقى قائد طائرة من طائرات قيادة النقل إشارة ، وكان في طريقه بين مدينتين اميركيتين ، وطائرته مشحونة شعنا ما . وكان الوقت قرب منتصف الليل حين تلقى الطيار هذه الإشارة . فأنحرف عن سيره الى مدينة لم تكن في حسبانها فأنفرغ شحن مائته ، وشحن بالاجزاء التي طلبها مالك آرثر واتجه بها الى مطار على ساحل اميركا الغربي فبلغه في الصباح . وتولت طائرة اخرى نقل هذه الاجزاء ، من هذا المطار الى استراليا ، فبلغتها في ثمان واربعين ساعة

وكان طيار آخر على موعد لتناول طعام الغداء في مطعم بوشنطن ، فاعتذر الى صاحبه في اللحظة الاخيرة قائلا « يؤسفني ألا أحضر لتناول الغداء معك ولكن علي أن اكون في برما بعد يومين »

هاتان المختان من صهل قيادة النقل الجوي الاميركية

كانت هذه القيادة منذ سنة لاغير في مهدها فاذا هي اليوم لها حظ في كل جهه حربي على سطح الارض ويبلغ طول الخطوط المقررة لطايرتها تسعين الفا من الاميال . وقد قال الجنرال هارولد جروح قائد هذه القيادة لمكاتب مجلة الميكانيكا العامة — وعنها نقل — ليس في وسمي أن أنبتك بعدد الطائرات التي تروح وتغدو على هذه الخطوط ، ولكم كانت لا تزيد على عشرات منذ سنة وهي الوف الآن . ففي قيادة النقل الجوي الآن ، من الضباط عدد يعرف عدد ضباط الجيش الاميركي كله حين نشبت الحرب «

وقد قضت قيادة النقل الجوي ، سنة تماما ، قبل انشاء خطوطها العالمية النطاق ، وهي

تتولى نقل الطائرات الحربية من المصانع الى مطارات التدريب ، أو الى ميادين القتال في جميع أنحاء العالم ، تقطع طيارو هذه الطائرات ، في سنة نهايتها شهر ابريل ١٩٤٢ ما مجموعه ثمانون مليون ميل ، من الولايات المتحدة ، الى أوروبا أو آسيا أو جزائر الوشيان أو افريقية والشرق الأوسط ، أو غيرها

ويتبين ما تنقله هذه الطائرات تبايناً عجيباً ، فقد تنقل أفلام السينما وخطابات الأهل الى الجنود في غنية الجديدة ، أو قد تنقل فلز التنغستن الثمين من الصين الى الولايات المتحدة ، أو خشب البلزا الخفيف من أميركا المتوسطة الى الولايات المتحدة لاستعماله في صنع الطائرات السابحة في الهواء ، أو الزواجر الخفيفة لحراسة السراجل ومقاومة القنصات . وقد يكون شحن بعضها عشرين طناً من زور شجر المطاط ، من جمهورية ليبيريا ، أو فلز البلاتين من خليج إيران ، أو جرحى الأميركيين من ميدان القتال الى مستشفى الأساس

ويروي ابن مصانع بريطانيا أعوزها في فترة ما معدن الميكا ، اللازم لأجهزة الطائرات فصدر الأمر الى قيادة النقل الجوي الأميركية بنقل الميكا من الهند الى انكرا ، فأبحرت المهمة بعد انقضاء ثلاثة أيام أو أربعة أيام على الطلب . وكانت في ميناء سيائل الأميركية على الساحل الغربي سفينة شحن تهيأ بالقيام بعد أيام . ولكنها عاجزة عنه فلم تجهز بما زنته ١٥ الف رطل من أنابيب النحاس . فطلب من مصنع يكون تكسكت في شرق الولايات المتحدة ، أن يصنع الأنابيب فأبحر المصنع صنع الطن الأول من هذه الأنابيب وسمه الى مطار بنويوروك بعد انقضاء يوم واحد على صدور الأمر الى المصنع ، وتولت قيادة النقل الجوي نقله الى سيائل ، فسلمت السفينة يوماً كاملاً قبل ميعاد إقلاعها . وشببت ناز في مستشفى حربي ببلدة نوم في الاسكا . فدسرت كل شيء ، فلم ينقض يومان على ذلك حتى كانت طائرات قيادة النقل ، قد حملت الى نوم مستشفى نقالاً يشمل أربعة وعشرين سريراً ، وحملاً لاشعة السينية وحقناً ، وما أشبه . وقد حدث مرة أن احتاجت القوات الخفيفة في ساحة ما بالشرق الأوسط الى أجهزة خاصة بالدفاع المعادة للديابات فجاءها ما تريد بعد بضعة ثلاثة أيام ، من الولايات المتحدة ، والرأي الغالب أن هذا الحادث الصغير في حد ذاته ، كان له شأن عظيم في انقلاب ميزان الحرب

ان المطارات التي تستعملها طائرات قيادة النقل ، يحيط بها مطار من الكتمان . ولكن حديثاً مداعاً من لندن ، فيل أشهر ، أشار الى « أعظم مطار في العالم » في لار أدور ، وهو المطار الذي تقوم منه الطائرات الحربية الى بريطانيا . وجاء في حديث كدلك ابن رجال

هذا المطار يتولون خدمة مائة طائرة في يوم واحد ، قامت جميعها منه متجهة الى بلاد ورواء البحار . وهذا المطار واقع في منطقة جوهها مؤات للطيران في جميع فصول السنة فمن المحتمل أن يقدوا بعد الحرب ، ملتقى خطوط جوية كثيرة تعبر المحيط الاطلسي الشمالي ، بين أميركا وأوروبا

وغني عن البيان ان معرفة أحوال الجو من أهم العناصر في النقل الجوي . ولذلك أُنشأت قيادة النقل الجوية محطات خاصة بها ، لرصد الظواهر الجوية في جميع أنحاء المعمورة . ولها الآن مراقبون ، يقومون على هذه المهمة ، منتشرون من خط الاستواء الى المنطقتين المتجمدتين في الشمال وفي الجنوب ، وهم يراقبونها بالحقائق التي يجمعونها في فترات رتيبة ، معتمدين في نقل الحقائق على اشارات لاسلكية خاصة . ومنهم من يقيم في عزلة مدى تسعة اشهر من السنة . وقد وصلت جماعة منهم الى مقرها في المنطقة المتجمدة الشمالية في ١٥ أكتوبر سنة ١٩٤٢ فلم يروا بمد ذلك رجلاً أبيض الا في يناير من السنة التالية

وعمل النقل الجوي ، عمل رتيب على الأكثر ، لا تتخلله مغامرات . ولكن من الطيارين ما يحدث لهم في الحين بعد الحين ، حادث غير مألوف . فقد كان احدهم طائراً على ارتفاع مائة قدم فوق سطح البحر في المنطقة الشمالية من المحيط الاطلسي ، فرأى عوامة على السطح ولم يكن معه سلاح ما ، فلم يستطع ان يصنع شيئاً ضد العوامة ، فانصرف جهده الى اجتناب سدافع العوامة لنزاهه رجالها وسددوا مدافعهم اليه . وقد يعبر الطيارون المحيط الاطلسي مراراً ، وقد يقضي رجال الدوريات الجوية أياماً واسابيع وهم يرصدون سطح البحر بحثاً عن العوامات ولا يظفرون برؤية واحدة منها

وقد كان الناس الى عهد قريب ، يعنون بأخبار الطيران عبر المحيط لمعرفة المدة التي تستغرقها الطائرة بالقياس الى ما كانت عليه الحال في العشرين السنة الاخيرة . ولكن رجال قيادة النقل الجوي ، لا يعنون هذه العناية ، لأن الأرقام القياسية في عبور المحيط ، تتبدل تبديلاً سريعاً ، ولهم في كل يوم ظفر جديد ، وقد كانت أقصر مدة لعمور المحيط الاطلسي في أواسط هذه السنة ست ساعات وثلاثي الساعة . وقد طار أحد طياري هذه القيادة من أميركا الى استراليا في يوم ونصف يوم

ومع كل هذا ، لا يزيد عدد الحوادث التي أصاب فيها الطائرات بأذى ما على أقل من نصف واحد في ثلاثة . اي ان طائرة واحدة في مائتي طائرة تصاب بما يؤذيها ، والأذى على القالب ، حار ولا تلبث الطائرة حتى تعود الى الخدمة