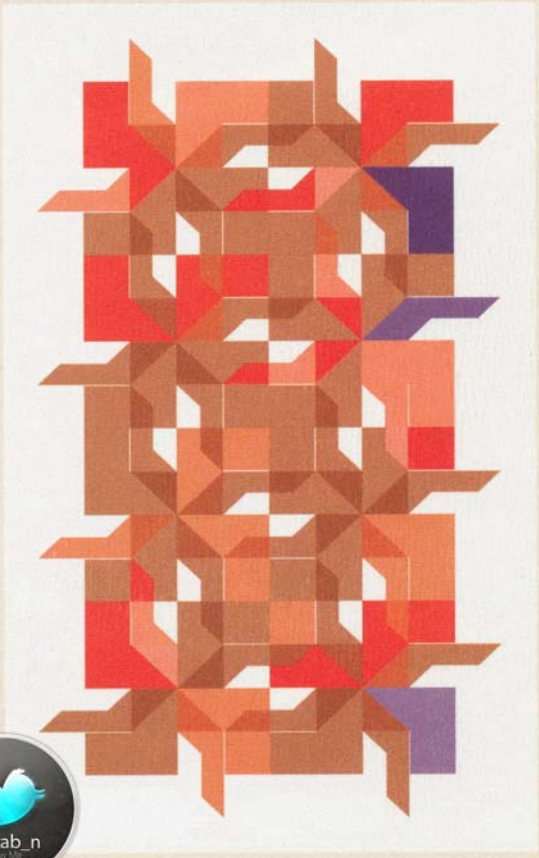
سلسلة كتب ثقافية شهرية يصدرها
المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب - الكويت
عالم المعرفة



@ketab_n
Follow Me

10.12.2016

الفن الضائع

ثقافات الملاحة ومهارات اهتداء السبيل

(الجزء الثاني)

تأليف: جون إدوارد هوث

ترجمة: د. سعد الدين خرفان

المجلس الوطني
للثقافة والفنون والآداب

عالم المعرفة
سلسلة كتب ثقافية شهرية يصدرها
المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب - الكويت

صدرت السلسلة في يناير 1978
أسسها أحمد مشاري العدواني (1923-1990) ود. فؤاد زكريا (1927-2010)

الفن الضائع

ثقافات الملاحة ومهارات اهتداء السبيل

(الجزء الثاني)

تأليف: جون إدوارد هوث
ترجمة: د. سعدالدين خرفان

أكتوبر 2016
441

Twitter: @ketab_n

العنوان الأصلي للكتاب

The Lost Art
of
Finding Our Way

by

John Edward Huth

© 2013 by the President and Fellows of Harvard College
Published by arrangement with Harvard University Press

طُبع من هذا الكتاب ثلاثة وأربعون ألف نسخة

ذو الحجة 1437 هـ - أكتوبر 2016

Twitter: @ketab_n

سلسلة شهرية يصدرها
المجلس الوطني للثقافة
والفنون والآداب

أسسها
أحمد مشاري العدواني
د . فـؤاد زكـريـا

المشرف العام
م . علي حسين اليوحة

مستشار التحرير
د . محمد غانم الرميحي
rumaihimg@gmail.com

هيئة التحرير
أ . جاسم خالد السعدون
أ . خليل علي حيدر
د . علي زيد الزعبي
أ . د . فريدة محمد العوضي
أ . د . ناجي سعود الزيد

مديرة التحرير
شروق عبدالمحسن مظفر
a.almarifah@nccalkw.com

سكرتيرة التحرير
عالية مجيد الصراف

ترسل الاقتراحات على العنوان التالي :
السيد الأمين العام
للمجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب
ص . ب : 28613 – الصفاة
الرمز البريدي 13147
دولة الكويت
تليفون : 22431704 (965)
فاكس : 22431229 (965)
www.kuwaitculture.org.kw

التنضيد والإخراج والتنفيذ
وحدة الإنتاج في المجلس الوطني

ISBN 978 - 99906 - 0 - 522 - 8

Twitter: @ketab_n

Twitter: @ketab_n

المواد المنشورة في هذه السلسلة تعبر
عن رأي كاتبها ولا تعبر بالضرورة عن رأي المجلس

Twitter: @ketab_n

المحتوى

الفصل التاسع:
عند التقاء السماء بالأرض 9

الفصل العاشر:
خطوط العرض والطول 35

الفصل الحادي عشر:
سماء حمراء في الليل 69

الفصل الثاني عشر:
قراءة الأمواج 107

الفصل الثالث عشر:
سبر الأعماق والمد والجزر 135

الفصل الرابع عشر:
تيارات ودوامات 153

Twitter: @ketab_n

الفصل الخامس عشر:
سرعة السفينة وتوازن هيكلها 181

الفصل السادس عشر:
ضد الريح 199

الفصل السابع عشر:
زملاؤنا الجوالون 221

الفصل الثامن عشر:
قصة بينتابو 245

المصطلحات 281

الملاحق 305

الهوامش 317

Twitter: @ketab_n

الفن الضائع
الجزء الثاني

Twitter: @ketab_n

Twitter: @ketab_n

9

عند التقاء السماء بالأرض

يتحدث عدد من أساطير الخلق عن الوقت الذي انفصلت فيه السماء عن الأرض. ربما تعود جذور الولع البشري الواضح بالسطح الفاصل بين السماء والأرض إلى الخبرة المشتركة للمشاهد البعيدة. مع تحديقك في الأفق، عبر البحر أو على متن طائرة، تبدو الأشياء أصغر فأصغر. تتشوه الملامح في السديم البعيد إلى أن تستقر عيناك على حد فاصل تلتقي السماء فيه مع الأرض: الأفق (horizon).

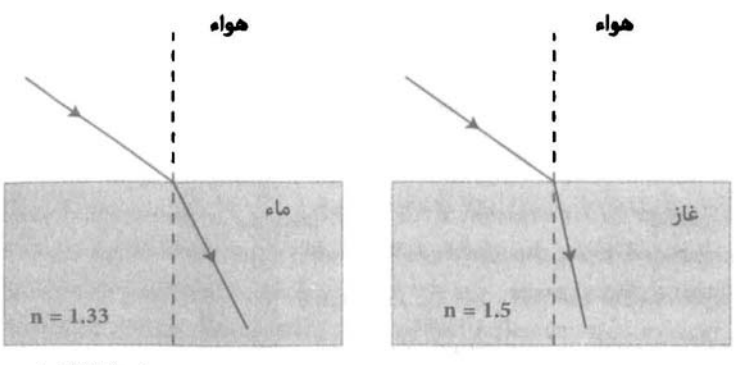
يقاس ارتفاع جسم سماوي فوق الأفق بواسطة الملاحة السماوية. على الضوء الصادر من جسم ما في الفضاء الخارجي أن يقطع عدة أميال في الهواء قبل أن يصل إلى عيني مراقب على الأرض. على طول المسار الذي يتبعه الضوء تحني الكثافة المتزايدة للهواء الضوء، مسببة انزياحا بين الارتفاع الملاحظ والارتفاع الحقيقي. للحصول على أكبر دقة من الملاحظات السماوية، على الملاح أن يصحح لتأثيرات انحناء الضوء في الغلاف الجوي.

«في أحد الأيام ظنّ الرجلان الأبيضان أنهما شاهدا أرض كروكر، غير أن رفيقيهما من الإلويت قالا إنه مجرد سراب»

Twitter: @ketab_n

يأتي تأثير ثانٍ عندما يستخدم الملاح الأفق لمعرفة الارتفاع. ارتفاع الأفق نفسه ليس الصفر دوما، بسبب انحناء سطح الأرض. كلما ارتفع المراقب بدا الأفق أخفض. مرة أخرى، للحصول على قياس دقيق لارتفاع النجم أو الشمس، على الملاح أن يصحح للانزياح الظاهر للأفق. عندما يكون تثبيت الموقع لدقة عدة أميال مهما، فإن تأثير انحناء الضوء في الغلاف الجوي وانزياح الأفق كليهما مهم.

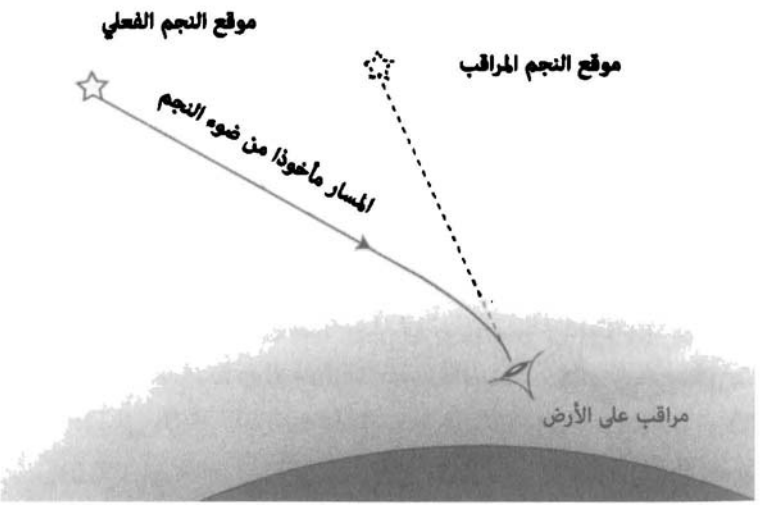
عندما يمر الضوء خلال السطح الفاصل بين مادتين شفافتين، فإنه ينحني بعملية تدعى الانكسار (refraction). نعرف ذلك عندما نرى تشوه صورة ملعقة مغمورة إلى منتصفها في كأس من الماء. يعبر عن مقدار الانحناء برقم يدعى قرينة الانكسار (Index of Refraction) أو n. قرينة الانكسار هذه خاصة ذاتية للمواد الشفافة. الفراغ التام، والفضاء الفارغ له قرينة انكسار تساوي 1. للماء قرينة انكسار تساوي 1.33 وللزجاج 1.5. في الشكل (92) يمكنك أن ترى أنه عندما يمر الضوء من الهواء إلى الزجاج فإنه ينحني أكثر مما يفعل عند مروره من الهواء إلى الماء. قرينة انكسار الهواء عند سطح البحر تساوي 1.0004 غير أنها تختلف باختلاف درجة الحرارة والضغط. تختلف قرينة الانكسار من أعلى الغلاف الجوي إلى سطح الأرض باستمرار مع الارتفاع، وتصبح أكبر كلما أصبح الهواء أكثف.



الشكل (92): انحناء الضوء عند السطح الفاصل بين وسطين بقرينتي انكسار مختلفتين. يكون الانحناء نحو الناظم (الخط المنقط) أكبر عندما تكون قرينة الانكسار أكبر.

Twitter: @ketab_n

بالنسبة إلى الهواء تعتمد قرينة الانكسار على الكثافة: فالهواء الأكثف له قرينة انكسار أكبر. يصبح الهواء أكثف كلما اقتربت من سطح البحر، خالقا انتقالا مستمرا من وسط متخلخل إلى وسط كثيف. الأمر كما لو أن هناك عددا كبيرا من الحدود الفاصلة الصغيرة من أعلى طبقات الغلاف الجوي إلى الهواء الأكثف عند مستوى المراقب. عند كل حد من هذه الحدود الفاصلة ينحني الضوء وهو متجه إلى سطح الأرض. يظهر الشكل(93) تأثير هذا الانحناء. لذا تبدو النجوم والأجسام الأخرى أعلى في السماء مما هي عليه حقا.



الشكل (93): تأثير الانكسار في الغلاف الجوي لرفع موقع جسم سماوي مراقب. جرت المبالغة في حجم هذا التأثير في الشكل لإيضاحه.

عند معاينة جسم سماوي يسجل الملاح درجة حرارة الهواء وضغطه. للحصول على قيمة صحيحة لارتفاع النجم فوق الأفق عليه أن يجري تصحيحا مبنيا على نموذج لكثافة الغلاف الجوي من الطبقات العليا نزولا إلى سطح البحر. يمكن العثور على التصحيح عادة من عملية حسابية سريعة. في معظم الحالات يجعل الانكسار الارتفاع الملاحظ أعلى من الارتفاع الحقيقي، كما هو واضح من الشكل (93).

Twitter: @ketab_n

بالنسبة إلى الحالات المتوسطة، إذا لوحظ نجم على ارتفاع 60 درجة فسيكون التصحيح دقيقة قوسية واحدة فقط. عند ارتفاعات أقل يدخل الضوء إلى الغلاف الجوي بزوايا تزداد ميلا، ويقطع مسافات أطول. ونتيجة لذلك ينحني الضوء أكثر، ويصبح الانكسار أكبر. التصحيح النموذجي بالنسبة إلى نجم عند الأفق هو في حدود 34 دقيقة قوسية أو أكثر من نصف درجة. يدخل الخطأ في حساب ارتفاع نجم مباشرة في خطأ تحديد موقعه. وبما أن دقيقة قوسية واحدة من خط العرض مكافئة لميل بحري واحد، يمكن أن تكون تصحيحات الانكسار ضخمة وحاسمة بالنسبة إلى ملاحة دقيقة.

إحدى العواقب الغريبة بالنسبة إلى الانكسار هي تحديد موعد شروق الشمس وغروبها. عندما ترى صورة الشمس وهي تلامس الأفق تكون قد غربت فعلا. كيف يمكن لهذا أن يحدث؟ للشمس قطر يعادل 32 دقيقة قوسية، كما أن معدل الانكسار عند الأفق هو في حدود 34 دقيقة قوسية. من الجدير بالملاحظة، غير أنها مجرد مصادفة، أن تكون لهما القيمة نفسها تقريبا. بما أن الأرض تدور بمعدل درجة كل أربع دقائق، فهذا يعني أنها تستغرق أكثر بقليل من دقيقتين لتدور بمقدار يعادل قطر الشمس. في اللحظة التي ترى فيها حافة الشمس السفلى تلامس الأفق، فإنها تكون مسبقا تحت الأفق. عند مستوى سطح البحر تكون لحظة الغياب الحقيقية دقيقة تقريبا قبل أن ترى الجزء الأخفض من القرص الشمسي يلامس الأفق مباشرة.

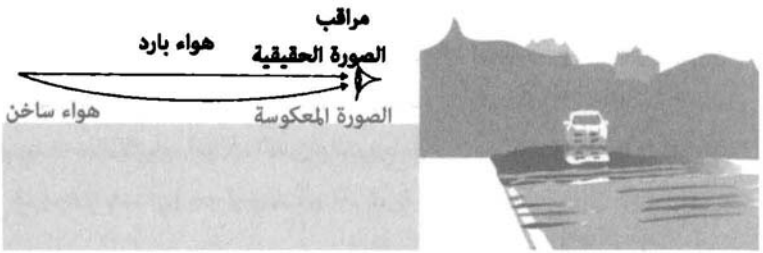
يكون الانزياح الناجم عن الانكسار أكبر ما يمكن عند الأفق، وغالبا ما يجعل صورة الشمس تبدو مسطحة أفقيا. في الحالات المتطرفة، إذا كان هناك تطبق حراري (Thermal Layering) في الغلاف الجوي، فسيبدو كما لو أن جزءا من الشمس قد انفصل عن جسمها الرئيس، وسينطفئ الضوء مع انفجار قصير بلون أخضر يدعى «الوميض الأخضر».

السراب

تعمل التصحيحات العادية المستخدمة من قبل الملاحين بشكل جيد في معظم الظروف، لكن يمكن أن تحدث أشياء غريبة بالقرب من الأفق بالنسبة إلى

Twitter: @ketab_n

الصور البعيدة. يفترض النقاش المسبق أن درجة حرارة الهواء وضغطه ينخفضان ببطء كلما ارتفعت في الغلاف الجوي. غير أنه يمكن لظروف الطقس أن تغير هذا كله تماما. في الصيف، عندما تضرب الشمس الحارة طريقا ما، تبدو برك ماء غامضة على سطحه. يدعى هذا أحيانا بسراب الطريق الساخن، كما هو موضح في الشكل (94).



الشكل (94): سراب الطريق الساخن.

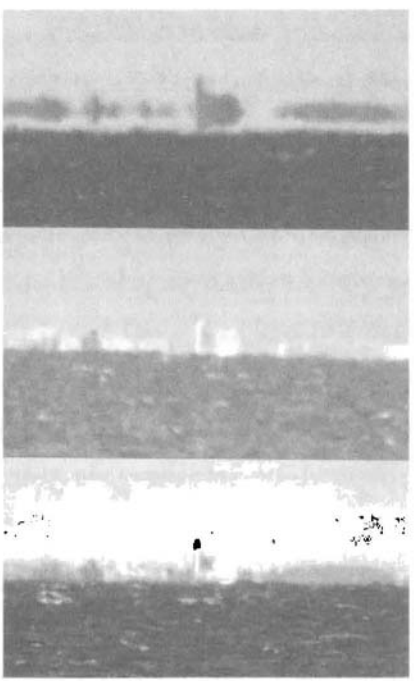
الهواء البارد أكثف من الهواء الساخن وله قرينة انكسار أعلى. تحت تأثير شمس الصيف، تسخن سطوح الطرقات بسرعة خالقة طبقة من الهواء الساخن محصورة فوق السطح مباشرة، مع طبقة من هواء أبرد فوقها. تنحني أشعة الضوء التي تقترب من السطح نحو الأعلى من السطح الساخن. يرى المراقب الاثنين: الأشعة المباشرة – الصورة «الحقيقية» – وأيضا أشعة تبدو كأنها انعكست، خالقة صورة ثانية. هذه الصورة الثانية معكوسة، ما يعني أن الأعلى والأسفل معكوسان في الصورة المنكسرة. يخلق التأثير الذي يبدو كبرك الماء من انعكاس الضوء من السماء ومن الأجسام في الأعلى. خاصة أخرى للصور التي ترى من بعيد في يوم حار هي النوعية المتلألئة للخيالات البعيدة. يصعد الهواء الساخن بموجات، ويركز أو يمدد أشعة الضوء التي تصل إلى أعيننا.

ما العلاقة بين السراب والملاحة؟ يخضع أي جسم سماوي قرب الأفق إلى غرائب الانكسار نفسها التي تخلق للسراب. هذه مشكلة لا يمكن التغلب عليها تقريبا، غير أنه في بعض الأحيان تكون الرؤية عند ارتفاعات منخفضة ضرورية. يمكن تشويه موقع الأفق بتطبق الهواء عن بعد. يمكن تشويه مظهر الكتل البرية أيضا. ربما تبدو

Twitter: @ketab_n

جزيرة بعيدة متصلة منقسمة إلى سلسلة من الجزر الصغيرة بحسب الظروف الجوية. يجد الملاحون الحذرون الذين يراقبون المشهد في يوم بهواء ساخن فوق مياه باردة نتائجهم غير دقيقة بصورة مدهشة. من الصعب تصحيح الظروف التي تخلق السراب، لكن بعض الفهم للظاهرة يساعد على الأقل في هذا المجال.

كمثال على التأثيرات الحرارية للأجسام البعيدة قرب الأفق، يظهر الشكل (95) ثلاث صور أخذت في أوقات مختلفة من اليوم من الموقع نفسه. الصور هي لمنارة مهجورة على جزيرة تبعد 8 أميال من آلة التصوير بالقرب من الأفق الفيزيائي. الفارق الكبير بين الصور الثلاث هو التغير في دقة الفصل للخصائص البعيدة خلال اليوم. أخذت الصور بالشروط ذاتها.



الشكل (95): ثلاث صور لمنارة على جزيرة تبعد 8 أميال. أخذت الصور في الصباح والظهيرة وأواخر بعد الظهر بآلة التصوير ذاتها.

Twitter: @ketab_n

في الصورة العليا هناك طبقة من الهواء البارد فوق هواء ساخن فوق سطح المحيط مباشرة، خالقة صورة مقلوبة للمنارة وأجزاء من الجزيرة. صورة الجزيرة نفسها مقسمة إلى سلسلة من جزر أصغر. في الصورة المتوسطة، المأخوذة في منتصف النهار، اختفت الصورة المقلوبة، غير أن الجزيرة المتصلة مازالت تبدو كسلسلة من الجزر الصغيرة. الأفق الفعال هو عند الأطراف الأدنى من الجزيرة مباشرة أو فوقها. أخذت الصورة الأخيرة من الصور الثلاث قبل الغروب مباشرة. انخفض الأفق الفعال، ما سمح برؤية الجزيرة بكاملها، وهي تبدو الآن مثل كتلة برية متصلة. المنارة في الصورة هي بطول 50 قدما. يمكنني رؤية الأفق إلى دقة تبلغ ثلث ارتفاع المنارة وليس أكثر. يوحي هذا بأن التأثيرات الحرارية سوف تمد رؤيتي في حدود واحد ونصف دقيقة قوسية، والذي يترجم إلى عدم تأكد يبلغ ميلا ونصف الميل البحري في تحديد الموقع.

يوضح الانزياح في الأفق في هذه الصور حدود الدقة في الملاحة السماوية: 1 دقيقة قوسية، أو 60/1 من الدرجة، هي أفضل ما يمكن للمرء أن يتوقعه. من أجل دقة أكبر، يصبح المرء في حاجة إلى نوع من الأجهزة التي يستخدمها المساحون أو الفلكيون والتي تستخدم قوة الجذب المحلية كمرجع لها بدلا من الأفق. لسوء الحظ فهذا غير عملي على متن سفينة أو في رحلة طويلة.

في بعض الأحيان يمكن لتطبق الغلاف الجوي أن يحدث ظروفا غريبة جدا. فيما يلي تقرير عن مشاهدة غريبة لمدينة ميلواكي، على بعد 75 ميلا عبر بحيرة ميتشيغان:

> حدث مثال على هذا في مساء 26 أبريل 1977، عندما نظر سكان غراند هيفن في ميتشيغان غربا فوق بحيرة ميتشيغان، ورأوا أضواء المدينة. مدينة ميلواكي على بعد 75 ميلا، هي هندسيا تحت الأفق بكثير، وبعيدة عن مجال الرؤية من غراند هيفن. أقنعت مشاهدة ضوء أحمر متلألئ الناظرين بأن ميلواكي هي المدينة المرئية فوق البحيرة: وقت مراقب ذكي زمن الومض، واتصل بشخص في مدينة ميلواكي ليحدد الوقت. اتفقت قياساته مع تردد وميض الضوء الأحمر شرقا من مدخل ميناء ميلواكي. أظهرت سجلات الطقس لتلك الفترة انقلابا قويا في درجات الحرارة فوق البحيرة[1].

Twitter: @ketab_n

في أواخر القرنين السابع عشر والثامن عشر دعيت ظاهرة الانكسار القريبة من الأفق «اللوحان» (looming) من قبل البحارة. إضافة إلى سراب الطريق الساخن البسيط والأفق المشوه، يمكن لطبقات من الهواء الساخن فوق مياه باردة أن تسبب تشوهات غير عادية. في رحلة قمت بها بقارب الكاياك قرب شاطئ داون إيست في مين كانت درجة حرارة الماء في الخمسينيات، غير أن درجة حرارة الهواء كانت في التسعينيات. خلال مسار الرحلة كانت هناك مشاهدات غريبة عدة: هياكل متطاولة بشكل غريب، وتضخيم لأشجار بعيدة، وسفن حاويات تظهر عائمة في وسط الهواء، ومنارات تظهر في أماكن غير موجودة على الخرائط حتى شاطئ نوفا سكوتيا على بعد ثمانين ميلا.

التشوهات المشابهة لتلك التي رأيتها في مين شائعة نسبيا في المياه القطبية، حيث كثيرا ما يركد الهواء الدافئ فوق مياه باردة جدا في أشهر الصيف. كتب مكتشف القطب الشمالي وليام سكورسبي حول ظاهرة اللوحان في العام 1820 ما يلي:

هناك عدة ظواهر حول اعتماد الغلاف الجوي على الانعكاس والانكسار تستحق التنويه. ذكر مسبقا موضوع ومض الجليد (ice-blinks)، عند الحديث عن الجليد. في ظروف محددة، تبدو الأجسام جميعها التي ترى في الأفق مرتفعة فوقه بـ 2 - 4 دقائق أو أكثر، أو إنها تبدو متطاولة أكثر من أبعادها الحقيقية. الجليد والأرض والسفن والقوارب والأجسام الأخرى، عندما تكبر بهذه الطريقة وترتفع يقال إنها تلوح في الأفق. يرتبط الجزء الأسفل من الأجسام التي تلوح في الأفق أحيانا بأفق محسوس باستطالة ظاهرية نسيجية أو عمودية لأطرافها. هذه الأعمدة عمودية دوما على الأفق، وتظهر في أحيان أخرى كأنها مرفوعة في الهواء، حيث يشاهد فراغ بينها وبين الأفق. تلاحظ هذه الظاهرة كثيرا عند هبوب رياح شرقية أو قبل ذلك وتعتبر عموما مؤشرا على هذه الرياح[2].

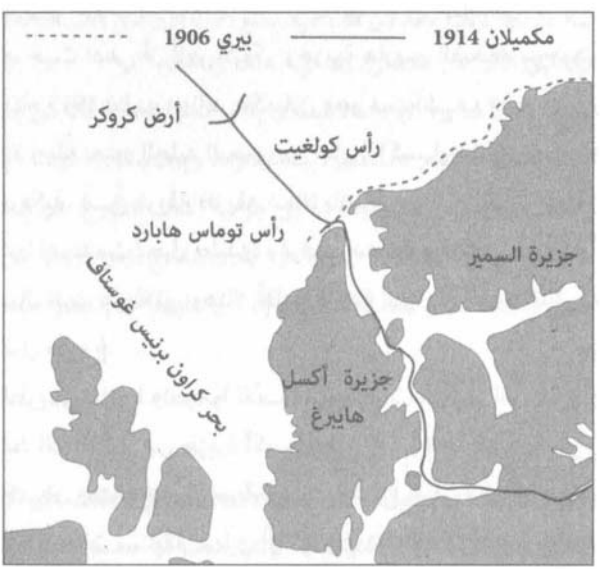
تدعى الصور المتطاولة (Elaborated Images) للأجسام بالقرب من الأفق أحيانا ظاهرة فاتا مورغاناس (fata morganas). يأتي هذا من الاسم المستخدم من الشعراء الطليان في القرن الثالث عشر لمورغان لو في، الأخت الجميلة غير الشقيقة للملك آرثر، والتي تعوم في الهواء وتظهر بأشكال غريبة. يمكن لفاتا مورغاناس أن تبدو أحيانا على شكل قلاع من بعيد. وتظهر هذه غالبا نتيجة

Twitter: @ketab_n

اندماح خيال مقلوب مع آخر حقيقي يرتبطان معا بعمود نحيف. بعد أن رأيت بعضها بنفسي، أؤكد أنها تبدو كهياكل مصنوعة من قبل البشر تعوم في الهواء.

مطاردة السراب

يمكـن أن تكون الفاتـا مورغاناس مضللة خصوصا في القطب الشـمالي. كان المستكشـف الأمريكي روبرت بيري في رحلة استكشافية في الأرخبيل الكندي غرب شـمال غرينلانـد. كان الهدف الرئيس مـن الرحلة محاولة الوصـول إلى القطب الشـمالي، لكن بيري أجرى اسـتطلاعات للمنطقة أيضا. تتبع السـاحل الشـمالي لجزيرة السمير إلى جزيرة آكسل هايبرغ البعيدة والمقفرة (الشكل 96). من ارتفاع 2000 قـدم على قمة كيب كولغيت لجزيرة السـمور كتب بيري: «مد الشـمال السـطح المجعد والمعروف لحزمة الجليد، وإلى الشـمال الغربي دهشـت عندما أظهـرت نظاراتي القمم البيضاء الشـاحبة لأرض بعيدة، والتـي ادعى رفاقي من الإسكيمو أنهم رأوها ونحن قادمون من آخر مخيم»[3].



الشـكل (96): طرق بعثة بيري ومكميلان بالقرب من جزيرة آكسـل هايبرغ والسمير. يشار إلى الموقع المفترض لأرض كروكر التي كتب بيري عنها.

Twitter: @ketab_n

بعد 6 أيام من ذلك، من قمة رأس ثوماس هوبارد على جزيرة أكسل هايبرغ كتب ما يلي: «ساعد النهار الجلي عملي بنحو عظيم في قياس مجموعة من الزوايا، وبواسطة النظارات استطعت أن أميز بوضوح أكثر القمم المغطاة بالثلوج للأرض البعيدة إلى الشمال الغربي، فوق أفق الجليد»[4].

سمى تلك الأرض أرض كروكر على شرف جورج كروكر أحد الداعمين لنادي بيري القطبي، وقدر موقعها عند 83 درجة شمالا و100 درجة غربا على بعد أكثر من مائة ميل من مكان مشاهدتها. ادعى أن اكتشافه هو أحد أهم اكتشافاته في رحلته الاستكشافية، مع الوصول أبعد شمالا إلى 174 ميلا بحريا من القطب الشمالي.

حاز مبدأ أرض كروكر تأكيدا أكبر. في العام 1911 ألّف رولين آرثر هاريس من هيئة مسح الساحل والجوديسيا الأمريكية مجلدا ضخما بعنوان أمواج المد القطبية. عرض في هذا المجلد تجميعا وتحليلا مفصلين للمد وللأمواج التي ذكرت في المحيط القطبي. خرج من اختباراته بنتيجة مفادها أن من الممكن تفسير بيانات المد فقط بافتراض وجود كتلة برية كبيرة في المنطقة غير المستكشفة من القطب الشمالي، والتي تمثل أرض كروكر جزءا صغيرا فقط منها. في الواقع فإن عمق المحيط أكبر من 3500 قدم، حيث ادعي أن أرض كروكر وجزيرة هاريس الضخمة موجودتان[5].

في العام 1913 نظم دونالد ماكميلان وهو مستكشف قديم من رحلة بيري للعام 1906 رحلة لعبور الجليد البحري من جزيرة آكسل هايبرغ للعثور على أرض كروكر الأمريكية. شَقَّ فريقه طريقه شمالا باتجاه غرينلاند على السفينة البخارية ديانا، لكنها اصطدمت بجبل جليدي وغرقت. استطاعوا ركوب سفينة أخرى إلى ايتاه في شمال غرب غرينلاند. وهناك أقاموا قاعدة لهم، وفي الربيع التالي ساروا نحو جزيرة آكسل هايبرغ.

كان الطريق ملتويا وتعرضوا للأمراض وقرصات الجليد. استطاع أربعة من الفريق فقط الاستمرار من جزيرة آكسل هايبرغ عبر الجليد في البحر نحو أرض كروكر: ماكميلان ومتطوع في البحرية اسمه فيتزوغ غرين وخبيران مخضرمان من الإنويت قاما برحلات سابقة هما بي أوا تو، واي توك آ شو. غامروا بالإبحار لمسافة مائة ميل في الجليد البحري نحو الشمال الغربي. في أحد الأيام ظن الرجلان الأبيضان أنهما شاهدا أرض كروكر، غير أن رفيقيهما من الإنويت قالا إنه مجرد سراب:

Twitter: @ketab_n

21 أبريـل كان يوما جميلا، انحسر الضباب كله، وامتدت السـماء الزرقـاء الصافية حتى الأفق. لم يكد يخرج غريـن من الكوخ حتى عاد راكضـا وهو يصيح من خلال البـاب «لقد حصلنا على ما نريد!»، ركضنا وراء غرين إلى أعلى تلة. لم يكن هناك أدنى شك حول المسألة. ياللسماء! ما هـذه الأرض؟ هضاب وأوديـة وقمم مغطاة بالثلـوج تمتد إلى مائة وعشرين درجة من الأفق على الأقل. التفت إلى بي واه تو بقلق وسـألته عـن النقطة الأفضل التي يجب أن نتوجـه إليها. بعد أن تفحّص الموقع المفـترض بعناية لعـدة دقائق، فاجأني بالقول إنـه يعتقد أن هذا مجرد سراب. لم يقدم الهندي الآخر اي توك شـو أي تشجيع بالقول «ربما هي كذلك». بقي غرين مقتنعا بأنها لا بد أن تكون أرضا. على أي حال، كانت تستحق المشاهدة. مع تقدمنا غيّرت الأرض تدريجيا مظهرها وتغيرت في المدى مع الاستدارة مع الشمس، وأخيرا اختفت تماما في أثناء الليل. ومع شرب الشـاي الساخن، وقضم القديد، فكّرنا: ألا يمكن أن يكون بيري مع خبرتـه الطويلة مخطئا؟ هل كان ذلك الـسراب الذي خدعنا هو الشيء نفسه الذي خدعه منذ ثماني سنوات مضت؟ لو أنه رأى أرض كروكر حقا، فـلا بد أنها كانت أبعد من 120 ميلا بكثير، لأننا الآن على مسـافة 100 ميل على الأقل من الشاطئ، ولا شيء هناك في الأفق[6].

بعـد ذلك بفترة قصيرة اقتنع ماكميـلان بأنه خدع بظاهرة فاتا مورغانا: اقتنعنا بأننا كنا نلاحق شـبحا يتغير باستمرار، يبتعد دوما، ويجذبنا إليه دوما. «بدأ الجليد في البحر يذوب تحتهم، لذا عادوا بسرعة إلى جزيرة آكسل هايبرغ. من النقطة ذاتها التي وقف فيها بيري في العام 1906، رأوا مرة أخرى ملامح أرض كروكر عن بعد. مع ذلك، لم يخرج ماكميلان من المشـكلة تماما، إذ كان عليهم أن يقطعوا مسـافة ألف ميل إلى مخيمهم.

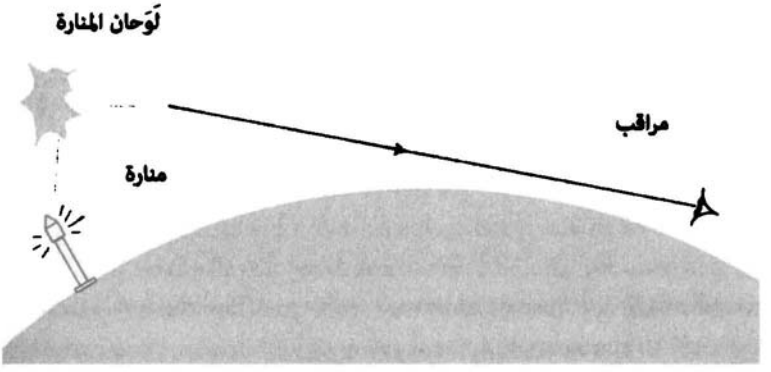
اللوحان

مـع الزمن اتخذ مصطلح اللوحان (looming) معاني تختلف عن الإحسـاس الأصلي بالسراب. في الاستخدام الشائع له فإنه حادث أو جسم يبدو أكبر مما هو في الواقع. وبالمصطلحات البحرية، أصبح يعني وميضا في السـماء مرتبطا بأضواء لامعـة في الليل. الأضواء نفسـها هي فوق الأفق، لكن يمكـن رؤية وميضها يلوح

Twitter: @ketab_n

عند الأفق تماما. يبدو أن الاستخدام الحديث قد تطور في الوقت نفسه مع اختراع الأضواء الكهربائية في المنارات واستخدامها منذ نحو العام 1880. سابقا لم تحدث المنارات المضاءة بالبترول شدة إشعاع كفيلة بإحداث لوحان عند الأفق.

كثيرا ما يمكننا أن نرى في الليل أضواء مدينة أو منارة لا ترى عادة من الأفق على شكل وميض باهت في السماء.(الشكل 97). ينجم هذا عن ضوء على السطح أو قريبا منه ينتشر بواسطة دقائق صلبة في أعلى الغلاف الجوي. من منزلي على الشاطئ الجنوبي لكيب كود، لا يمكنني، بشكل مباشر، رؤية نانتاكيت، التي تبعد مسافة عشرين ميلا وأخفض نسبيا. من جهة أخرى في ليلة صافية يمكنني رؤية لوحان المنارة على الزاوية الشمالية الشرقية للجزيرة، ولوحان أضواء مدينة نانتاكيت نفسها.



الشكل (97): لوحان أو توهج في السماء ناجم عن مصدر ضوئي فوق الأفق.

بينما قد لا يكون تقدير المسافة من لوحان مدينة أو منارة في الليل دقيقا، فإن الضوء يعطي اتجاها واضحا للجسم، ويمكن استخدامه في الملاحة. لا يعمل هذا في البحر فقط بل إنه يعمل على اليابسة أيضا، حيث لا يمكن رؤية مدينة أو بلدة كبيرة من بعد بسبب الهضاب الماثلة أمامها، لكن الوميض سيكون واضحا في السماء، ويمكن أن يساعد في إيجاد الطريق. بما أن الضوء من اللوحان يمر خلال مسافة طويلة عند زاوية منخفضة في السماء، يبدو اللون مائلا نحو الأحمر البرتقالي. ربما يعود هذا إلى تأثيرين: -1 اللون المميز لضوء مصابيح بخار الصوديوم

Twitter: @ketab_n

البراقة على الطرقات، -2 تأثير التشـتت نفسه الذي يخلق الأضواء المحمَرة لأشعة الشمس عند الغروب. لاحظت اللوحان المحمر لمدينة بوسطن على بعد مائة ميل من جبل بعيد في فيرمونت. بالنسـبة إلى ملاح على متن سفينة فإن لوحان مدينة فوق الأفق غالبا ما يكون أول إشـارة على اليابسـة. تلقي المدن الضخمة لوحانا يكفي لرؤيته من مسافة مائة ميل.

حتى خـلال النهار، هناك تأثـير معقد للوحان يمكن اسـتخدامه في الملاحة. تنعكس أشـعة الشمس من المحيط واليابسة بصورة مختلفة، وبالتالي يخلق هذا ألوانا مختلفة في السـماء فوقهما. من حيث المبدأ يمكن اسـتخدام هذه الظاهرة لاكتشـاف لوحان جزر بعيـدة، والتي تكون عادة مختفيـة وراء الأفق. في كتابه «نحن البحارة» يحكي المؤلف ديفيد لويس عن مقابلة مع ملاح من جزر غيلبيرت آبـيرا بينياتا الذي درس فـن الملاحة على يد جده. يدعو ظاهـرة اللوحان بـ «تي كيميتا»[7] ((te Kimeata.

يقول آبيرا إن لوحان اليابسة يرى في الليل والنهار. يلاحظ أنه «عندما لا تكون هناك غيوم على الإطلاق، انظر بعناية حول الأفق، ربما ترى لمعانا يأتي فوق الأفق عنـد نقطـة ما. يدعى هذا «تي كيميتا» ولا يميز عـلى الإطلاق فهو مختلف قليلا فقط عن بقية الأفق عند التفحص الدقيق. يمكنك رؤية هذا الظهور في أي اتجاه، لكن تكون الرؤية أسهل عندما تكون الشمس في أعلى السماء عند منتصف النهار. ربما أمكن اكتشاف «تي كيميتا» حتى ثلاثين ميلا أو أبعد من ذلك بقليل. يقول إن الجزر التي يمكن رؤيتها من عشرة أميال فقط يمكن رؤيتها بلوحانها من مسـافة ثلاثة إلى أربعة أمثال هذه المسافة[8].

المسافة إلى الأفق

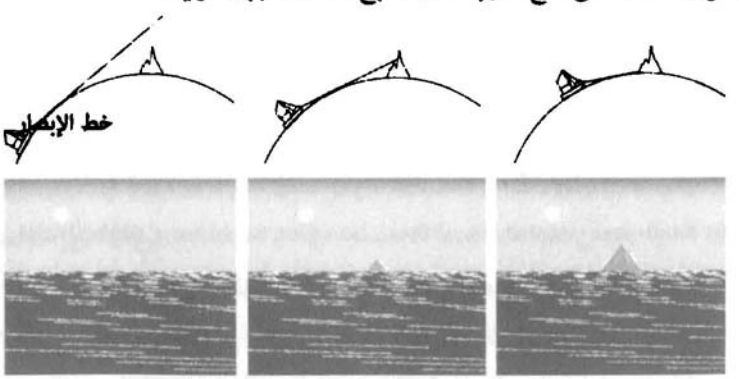
بالنسـبة إلى معظمنا الأفق مكان خيالي لا يمكن الوصول إليه، مثل نهاية قوس قـزح أو مثل الحب الحقيقي. مع محاولتك الاقـتراب منه، فإنه يتحرك بعيدا عنك. بالنسبة إلى البحار المسافة إلى الأفق لها معنى. الأفق فيزيائيا عبارة عن حد ينشأ من انحناء الأرض، ويحدد ما يمكنك رؤيته عن بعد. إذا كانت عيناك عند مستوى الأرض تماما، فإن أقرب عائق يحدد أفقك. وكلما ارتفعت أكثر استطعت أن ترى أبعد.

Twitter: @ketab_n

يمكننا العودة إلى الماضي ومحاولة رؤية العالم كما رآه القدماء. لأول وهلة يصعب استيعاب فكرة انحناء الأرض. يبدو أننا نعيش على سطح مستو ضخم يمكن أن يكون منتهيا أو غير منته في مداه. كانت آراء اليونان والبابليين والهنود والصينيين القدامى حول العالم هي أن الأرض سطح له بعد محدد. لو غامرت ومضيت بعيدا جدا نحو الأفق، فإنك ستقع عند حافته. تمسّك الصينيون بفكرة أرض مسطحة حتى القرن السابع عشر، عندما أدخل المبشرون الجزويت إليهم فكرة كروية الأرض.

تقدم الأرض المنبسطة فهما مقبولا إلى حد ما بما أن أعلى الجبال (عند ثمانية آلاف متر) لها ارتفاع هو جزء بسيط من نصف قطر الأرض (6.3 مليون متر). فقط بدءا من عصر فيثاغورس تقريبا منذ نحو 500 ق.م بدأت فكرة كروية الأرض تترسخ. في القرون الوسطى تقريبا، على الرغم من أن محيط الأرض لم يكن معلوما بشكل جيد، فإن الفكرة كانت شائعة. لكن مازال بعض المتعصبين حتى اليوم ينتمون إلى جمعية الأرض المنبسطة.

الدليل الأكثر مباشرة على انحناء الأرض بالنسبة إلى ملاح قديم هو الطريقة التي يبدو أن الأجسام تختفي أو تظهر فيها وأنت تبحر بعيدا عنها أو نحوها. يظهر الشكل (98) بحارا يقترب من جبل من بعيد. عندما يكون بعيدا جدا لا يمكنه رؤية الجبل. مع اقترابه يمكنه رؤية أعلى الجبل، لكن الارتفاعات الأخفض لاتزال تحت الأفق. مع اقترابه أكثر تصبح قاعدة الجبل مرئية.



الشكل (98): منظر لجبل على جزيرة كما يرى من سفينة تقترب من اليابسة على بعد ما. يخلق تأثير انحناء الأرض وضعا يرى أعلى الجبل فيه أولا ثم الارتفاعات الأقل. ارتفاع الجبل والسفينة مبالغ فيه في هذا الشكل بالقياس إلى نصف قطر الأرض.

Twitter: @ketab_n

لو كان البحار يبحر بعيدا عن اليابسة، لحدثت العملية بالشكل المقلوب. في البداية يكون الجبل بأكمله مرئيا، ثم يختفي أسفل الجبل، لكن أعلاه يبقى مرئيا، وفي النهاية تختفي قمته بالكامل. لا نعلم بالضبط أول من أبحر بعيدا عن رؤية اليابسة. يمكن أن يكون بحارا قذفت به العاصفة حاول أن يتبع الشاطئ لكنه انجرف وسط البحر. ربما كان صيادا اعتقد بوجود أسماك أكثر لو أبحر أبعد. في أي من الحالتين أمكنهما رؤية هذا التأثير حيث يختفي الارتفاع الأخفض أولا، ثم يختفي الارتفاع الأكبر، بينما يحدث العكس مع اقترابهما من اليابسة. الصياد الذي أبحر بعيدا والذي عاش في مجتمع يقول إن الأرض منبسطة ربما يختلط عليه الأمر في هذه الحالة.

الطوفان الكبير

في عدد كبير من الحضارات القديمة هناك وصف ملحمي لطوفان كبير. تشمل هذه الأوصاف ملحمة جلجامش البابلية وقصة نوح في التوراة والأساطير الصينية والهندية. تمتلك الثقافات الأمريكية والبولينيزية القديمة كلها نسخا عن أسطورة الطوفان. في العديد من هذه الأساطير يبقى بحار على قيد الحياة بعد الطوفان، ويرى الأرض تغطى تدريجيا بالماء حتى تختفي. وفي النهاية ينحسر الماء وتشاهد الأرض حيث تبدو الارتفاعات الأعلى أولا.

اقتُرحت العديد من الأفكار حول أسطورة الطوفان، لكن التفسير المعقول الذي لم يطرح إلى الآن هو ظاهرة اختفاء الأرض وراء الأفق مع ابتعاد القارب، وظهور أعلى الارتفاعات أولا عند العودة والاقتراب من اليابسة. يمكن تعليل أسطورة الطوفان كظاهرة لاختفاء الأجسام فوق الأفق بالنسبة إلى ثقافات تعتقد أن الأرض منبسطة. كيف يمكن وصف هذه الظاهرة بطريقة أخرى إذا كانت الأرض منبسطة؟

هناك الكثير من الأسباب المنطقية للقيام برحلات طويلة المدى. صيد الأسماك والتجارة بالتأكيد اثنان من أهمها، كما أن العوامل الاقتصادية يمكن أن تشكل حافزا قويا. الهجرة إلى مسافات طويلة عبر المحيط أقل شيوعا لكنها مسؤولة عن تجانس سكان جزر المحيط الهادئ. يمكن أن يشكل تزايد السكان بموارد محدودة حافزا مهما للقيام بهذه الرحلات.

Twitter: @ketab_n

تَخَيّل شـيخ عشـيرة يعيش مع عائلته نحو 7000 ق.م. إنه يعيش في منطقة ساحلية خصبة لكنها محصورة بالجبال. يؤمن معيشته عن طريق الصيد والزراعة، وهو محترم جدا في عشيرته. يقول الكهنة بمبدأ الأرض المنبسطة، لكن شيخ العشيرة يعلـم أن هناك أراضي خصبة بعيدة وراء الأفق. زار هذه الأراضي في رحلات صيد بعيدة المدى محاولا مطاردة الأسـماك المهاجرة، والابتعاد عن المخزون المستهلك القريـب من أرضه الأصلية. يزداد عدد السـكان ببطء، وتصبـح الأراضي القابلة للزراعة أندر. يندلع القتال بين العشائر ويقتل العديد في عمليات الانتقام والثأر. بمعرفته بالأرض الخصبة غير المأهولة وراء الأفق، يشرع شـيخ العشيرة في محاولة إنقاذ عائلته بالإبحار إلى هناك.

يشرف على عائلته وهي تبني نسخة كبيرة من قارب صيد قادر على نقلهم مع الممتلكات التي يحتاجون إليها للبدء بحياة جديدة في تلك الأرض البعيدة. عندما يصبـح القارب جاهزا يصبح الأمر مسـألة وقت فقـط كي يغادر من دون أن يثير الريبة. ينتظر حدوث عاصفة، ثم ينقل حيواناته ونباتاته ومياهه وغذاءه وعائلته إلى سـفينته ويبحر. وبينما يكون المشـهد مألوفا له، فإن ركاب القارب يشهدون منظرا مدهشـا مع مغادرتهم أرضهم. تغـوص الأراضي المزروعة أولا تحت الماء، تتبعها الغابات المرتفعة، وأخيرا تختفي قمم الجبال.

بالنسـبة إلى أولئك الذين ترعرعوا على فكرة أرض منبسـطة، هناك استنتاج وحيد لا مفر منه: لقد طافت الأرض. في أي اتجاه ينظرون يرون المياه تحيط بهم. بمعرفة أنه لا إمكان للعودة إلى الوضع السـابق في موطنهم، يسمح شيخ العشيرة لهذه الفكرة بأن تترسـخ في أذهانهم، كي يؤكد استحالة العودة. بعد الإبحار لعدة أسـابيع، يعلم شـيخ العشيرة أنه لا بد قريب من اليابسـة، ويطلق الحمام الذي جلبه معه. على الرغم من أن كثيرين الآن يعتقدون أن الحمام يعرف طريقه عن طريـق «رؤية» الحقل المغناطيسي الأرضي، بيد أن البحارة القدامى عرفوا فائدته في اكتشاف الشاطئ. أخيرا يغادر أحدها في الاتجاه الذي يشير إلى اليابسة.

يغير منحاه وبينما يقترب من اليابسة، ما الذي يراه ركاب السفينة؟ في البداية تظهر أعالي الجبال فقط، ثم الأراضي المنخفضة. مياه الطوفان تنحسر! لقد نجوا. يهبطون إلى الشاطئ. يمضي شيخ العشيرة إلى قبره مع سره، وتصبح قصته قصة تَدخُّل إلهي.

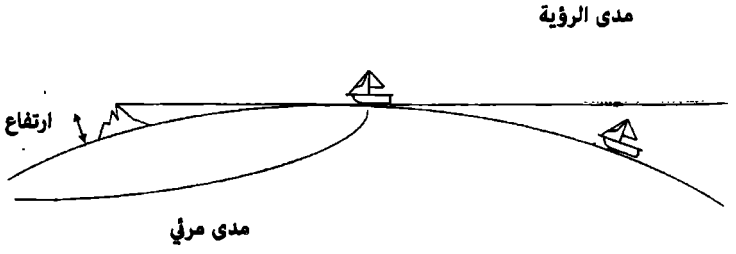
Twitter: @ketab_n

أسطورة الطوفان الكبير شائعة جدا لكن لا وجود لدليل جيولوجي على طوفان عالمي في أي وقت مضى من التاريخ. من المعقول تصور أن يحدث السيناريو المذكور سابقا عدة مرات في ظروف مختلفة حيث أجبرت الضغوط السكانية البعض على القيام بهجرات بعيدة في المحيط، وحمل الشهود الذين كانوا يؤمنون بأرض مسطحة قصة الطوفان معهم.

التخمين السابق حول شيوع قصص الطوفان الكبير ليس من دون عيوب. لدى القبائل الأمريكية المحلية المحصورة باليابسة مثل الهوبي قصة حول الطوفان الكبير، وربما لم يبحر أي من الهوبي بعيدا عن اليابسة. مع ذلك ربما نشأت القصص في مكان آخر وحفظت في تقاليدهم.

المدى المنظور

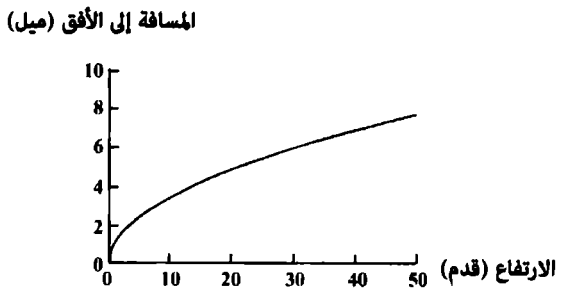
بدلا من أخذ وجهة نظر بحار فوق سطح المحيط، يمكننا تبني وجهة نظر شخص يقف أعلى جبل، ينظر إلى المحيط وتخيل ما يراه. عند سطح الأرض تماما يكون الأفق قريبا جدا. مع وقوفك، قد يبدو بعيدا بميلين. مع زيادة ارتفاعك يبعد عنك أكثر فأكثر. هذا يعود مرة أخرى إلى تأثير انحناء الأرض - مع ازدياد ارتفاعك، ينحسر الأفق بعيدا بطريقة تتعلق مباشرة بارتفاعك وانحناء الأرض. يظهر الشكل (99) كيف أن تأثير انحناء الأرض يعطي تأثير مدى منظور يعتمد على ارتفاع المراقب.



الشكل (99): العلاقة بين المدى المنظور وارتفاع المراقب

Twitter: @ketab_n

بالنسبة إلى مراقب عند مستوى سطح الأرض تماما، الأفق هناك على مسافة صفر، لكن إذا وقف المراقب على قدميه فإن الأفق يبتعد إلى مسافة ميلين. عند ارتفاع 25 قدما يكون الأفق على بعد ثمانية أميال تقريبا. هذه العلاقة مبينة في الشكل (100). العلاقة بين الارتفاع والمدى المنظور لجسم كالجبل، هي نفسها علاقة المسافة إلى الأفق. هضبة بارتفاع 100 قدم ستكون مرئية على الأفق حتى مسافة 10 أميال. الجزر ذات الجبال مثل جزيرة هاواي الكبيرة يمكن رؤيتها من بعد 100 ميل، بينما لا يمكن رؤية الجزر المنخفضة إلا من مسافة أقل من عشرة أميال.



الشكل (100): العلاقة بين المسافة إلى الأفق وارتفاع المراقب

هذه العلاقة مهمة جدا لاستطلاع اليابسة أو قوارب أخرى. عادة ما يوضع المراقبون في عش فوق أعلى صارية في السفينة للحصول على رؤية في الأفق لا تتوافر للبحارة على سطح السفينة. يمكن للمراقب أن يرى أرضا أو قوارب تبعد عشرة أميال أو أكثر، بينما يستطيع بقية البحارة أن يروا إلى مسافة خمسة أميال فقط. كانت وظيفة المراقب إحدى الوظائف الروتينية على متن السفن. في أوقات الحرب كانت مهمة المراقب أيضا أن يستطلع سفن الأعداء عن بعد، وأن يطلع الضباط على سطح السفينة بذلك.

Twitter: @ketab_n

المهمة الرئيسة الأخرى على ظهر السفينة هي الرسو على الشاطئ. لو شوهدت اليابسة عن بعد، هناك دوما احتمال أن يمزق الحيد المرجاني الضحل هيكل السفينة إذا لم يكن القبطان حذرا. لو شاهد المراقب أرضا خلال الليل، فسيأمر القبطان بأن توقف السفينة، أي الابتعاد عن اليابسة المرئية، والبقاء بعيدا حتى شروق الشمس، عندما يصبح الاقتراب من اليابسة أكثر أمنا.

زاوية الانخفاض

هناك تأثير يتعلق بذلك يدعى زاوية الانخفاض (dip angle)، والتي يمكن أن تكون مهمة للملاحة الدقيقة. على متن السفينة يستخدم معظم الملاحين مشاهدة الأفق لمعرفة ارتفاع نجم أو الشمس فوق المستوى الأفقي. استخدمت أدوات قياس الارتفاع البحرية المبكرة الجاذبية لتحديد المستوى الأفقي. من الأمثلة على هذه الأدوات القديمة الربعية (quadrant). وهي ثقل مربوط بنهاية خيط مُتدل، ويستخدم الجاذبية كدليل بينما تجري المشاهدة بواسطة قوس يعطي الزاوية من الثقل المتدلي. مع تأرجح السفينة بتأثير الأمواج، يتأرجح الخيط والثقل المربوط به أيضا، مما يجعل من الصعب قياس ارتفاع نجم ما بدقة.

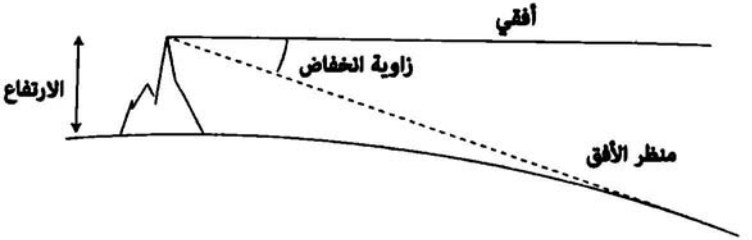
كان كولومبوس أحد أوائل البحارة الذين جربوا الملاحة السماوية، لكنه وجد أنه من المتعذر جدا مشاهدة نجم القطب الشمالي باستخدام الربعية وهو في البحر. تَأَرْجَحَ الخَيْطُ كثيرا بحيث تعذر الحصول على أي قياس مفيد. فقط عندما كانت السفينة هادئة أو مستقرة في ميناء أمكنه استخدام الربعية.

من ناحية أخرى يقدم الأفق خطا أفقيا موثوقا يمكن استخدامه على سفينة تؤرجحها الأمواج، ويمكن قياس ارتفاع نجم ما بناء على ذلك. كان هذا هو مبدأ عمل أجهزة بحرية كجهاز السدس (sextant). على الرغم من أن هذه الأجهزة جعلت مهمة معرفة ارتفاع النجوم أسهل، فإن انحناء الأرض خلق مشكلة في تفسير الأفق: لم يكن الأفق أفقيا تماما.

مع ازدياد ارتفاع الشخص، لا يبتعد الأفق أكثر فأكثر، لكنه ينخفض أكثر فأكثر بالنسبة إلى الخط الأفقي الصحيح. يخلق هذا الانخفاض للأفق شيئا يدعى زاوية الانخفاض الموضحة في الشكل (101). تعتمد زاوية الانخفاض على ارتفاع المراقب

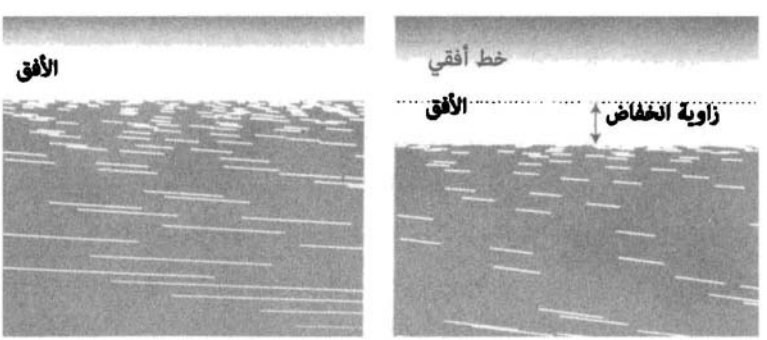
Twitter: @ketab_n

ودرجـة انحناء الأرض. يهتم المراقب بارتفاع النجم فـوق الخط الأفقي، لكنه لو عاين ارتفـاع النجم من مداه المنظور فإنه يبالـغ في تقدير ارتفاعه بمقدار معين ويجب أن يصحح ذلك.



الشكل (101): ينخفض منظر الأفق تحت المستوى الأفقي بحسب ارتفاع المراقب

يعطـي الشـكل (102) فكرة ما عن شـكل التأثير بالنسـبة إلى مراقب، على اليسـار ترى الأفق واقعا على المسـتوى الأفقي بالنسـبة إلى مراقـب عند ارتفاع صفـر، وعلى اليمين من وجهة نظر مراقب على ارتفاع معتبر. تتراوح التصحيحات لزاوية الانخفاض عادة من 1 إلى 5 دقائق قوسـية، بحسب ارتفاع المراقب. ومثل عمليـة تصحيح الانكسـار الجوي تصبح هذه التصحيحـات مهمة عندما يحاول الملاح الحصول على آخر الدقائق القوسية القليلة من الدقة من ملاحظاته.

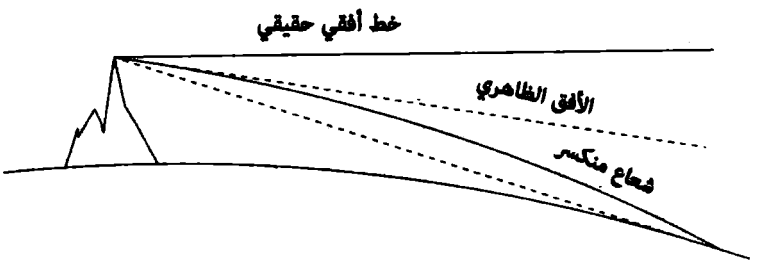


الشـكل (102): مظهر زاويـة الانخفاض بالنسـبة إلى مراقب على ارتفاعـات مختلفة. بولغ في المقياس العمودي للتوضيح

Twitter: @ketab_n

على متن السـفينة يلاحظ ملاح ارتفـاع النجوم، ويسـجل الوقت الذي يرى فيه مشـاهداته وارتفاعه الفيزيائي فوق المحيط، ودرجة الحرارة والضغط الجوي في سـجله، ثم يذهب للعمل على عملية تدعى اختزال المشـاهدة، حيث يحوّل المشـاهدات إلى خط طول وخط عرض. الخطـوة الأولى هي العمل على تصحيح زاوية الانخفاض وعامل الانكسـار للحصول على ارتفاع صحيح للنجم أو الكوكب أو الشمس.

عند دقة 1 دقيقة قوسـية، تبدأ تأثيرات الانكسار بالظهور في كل مكان. يبدو الأمر كأنك اكتشفت أنك تعيش في بيت للهو بمرايا محدبة، وأوهام بصرية تشوه الحقيقة. يظهر الشـكل (103) كيف يشوه الانكسار تصحيح زاوية الانخفاض. لو أجرى ملاح قياسـا من نقطة مفضلة مرتفعة نسبيا، فليس عليه أن يصحح زاوية الانخفاض فقط، لكن عليه أيضا أن يقوم بتخمين معقول حول تأثير الانكسـار في زاوية الانخفاض.



الشكل (103): تأثير الانكسار في صورة الأفق.

الأسطورة الحديثة حول البيروني

يضطـر الملاحون غالبا إلى تحويل الزوايـا كالاختلافات في خطوط العرض إلى مسـافات. قيـاس الزوايا لا معنى لـه إذا لم يُعرف رقم مهـم واحد: نصف قطر الكرة الأرضية. هذا هو أهم عامل تحويل يحول قياسـات السـماء إلى قياسـات

Twitter: @ketab_n

على الأرض. تقليديا وفق قطر الأرض عن طريق عكس عملية الملاحة السماوية. بدلا من حساب الاختلافات في المواقع من قياسات النجوم والشمس، يمكن تعيين مسافة معروفة بين موقعين، وقياس الاختلافات في زوايا الشمس والنجوم.

يقال إن ايراتوثينس (276 - 195 ق.م) من الإسكندرية هو أول من أجرى هذا القياس. كان يعلم أن الشمس لا تلقي ظلا عند الظهيرة في يوم الانقلاب الصيفي في أسوان بمصر، وأنها تلقي ظلا بزاوية 7(5/1) درجة في الإسكندرية في مصر في الوقت نفسه. بمعرفة أن المسافة بين أسوان والإسكندرية تعادل 5000 فرسخ وفق أول قياس لنصف قطر الأرض باستخدام العلاقة:

5 آلاف فرسخ = 7 (5/1) درجة كعامل تحويل.

استخدمت معظم القياسات اللاحقة لنصف قطر الأرض أشكالا مختلفة من طريقة قياس ايراتوثينس الأصلية. كان الخليفة المأمون حاكما قويا على بلاد ما بين النهرين. في العام 830 م طلب من طاقم من الفلكيين إعادة قياس ايراتوثينس بأخذ خط أساس أطول.

كان أبو الريحان محمد بن أحمد البيروني أحد أعظم العلماء الرياضيين خلال العصر الذهبي للعلم في الإسلام (973 – 1048م). كانت له سيرة مهنية عظيمة وأنجز إسهامات مهمة عديدة في الرياضيات وهندسة الأرض. أراد أن يعيد إنتاج قياس المأمون بدقة أكبر لكنه لم يستطع تأمين الموارد اللازمة لتنفيذ القياس لخط أساس طويل، وإجراء المشاهدات الفلكية عند أي من طرفيه.

حينما كان مسافرا في منطقة البنجاب (والتي تمتد على طول الحدود بين الهند والباكستان الآن)، احتجز في معسكر، وجاء بطريقة جديدة تستعمل زاوية الانخفاض طريقة لحساب نصف قطر الأرض. صممت طريقته لحذف الخطوة الصعبة في استخدام القياسات البشرية لخلق خط أساس طويل. قاس أولا ارتفاع جبل قريب بالمثلثات من موقعين، ثم حسب زاوية الانخفاض إلى الأفق من أعلى الجبل. عيّن الأفق بالنظر بعيدا عبر سهول البنجاب المملوءة بالغبار. لا نعلم بالضبط كيف قاس زاوية الانخفاض، لكنني أتصور أنه ربما استخدم الماء لتحديد خط أفقي حقيقي ومساطر لقياس الانخفاض. بقياس ارتفاع الجبل وزاوية الانخفاض استطاع أن يحسب نصف قطر الأرض.

Twitter: @ketab_n

في كتاباته نعرف فقط زاوية الانخفاض التي سـّجلها وارتفاع الجبل بوحدات لا نعلم بالضبط مكافئاتها الحديثة. تاريخيا لم يكن لهذا القياس تأثير في عمليات الملاحة، ولم يكن معلوما إلى حد كبير. استخدمت قيمة المأمون لنصف قطر الأرض لفترة معينة حتى حدد الأوروبيون الغربيون بعد ذلك قيما أكثر دقة.

قيـاس البيروني على الرغـم من أنه ذكي فإن له عيبا قاتـلا واحدا: لقد أهمل تأثير الانكسـار الضوئي في قياس زاوية الانخفـاض. لا يمكننا أن نعيب ذلك عليه، لأن علم انكسار الضوء لم يفهم حتى القرنين السابع عشر والثامن عشر. التصحيح النموذجي للانكسار هو بحدود 6/1 من زاوية الانخفاض، لكنه يمكن أن يختلف كثيرا وفق الظروف الجوية.

لماذا أتحمل مشـقة إخباركم بهذا كله؟ كانت هناك أسـطورة حديثة راجت حـول البـيروني، بأنه حقق أكثر قياسـات نصـف قطر الأرض دقـة قبل العصور الحديثـة بزمن طويل. في العام 1973 نشر مهندس من الباكسـتان يدعى سـيد صمد حسين ريزفي مقالا سـّجل فيه اكتشاف كتاب مفقود للبيروني بعنوان «غرة الزيجات»، وأظهر للملأ قياس البيروني[9].

لـو افترضت معيارا معينا لارتفاع الجبل الذي ذكره البيروني، ثم أخذت زاوية الانخفاض التي سجلها بـ 35 دقيقة قوسية من دون تصحيح الانكسار، فستشتق قيمـة 6339.9 كـم لنصف قطر الأرض، والتـي يمكن مقارنتهـا بالقيمة الحالية البالغة 6356.7 كم. وهذا اختلاف بمقدار 16.8 كم فقط! مع تصحيح جوي قياسي معقول، ربما اشـتق قيمة بدقة ضمن 20%. لم يمنع هذا المؤيدين الكثر لقياساته الذين قبلوها من دون مناقشة على أنها بدقة عالية، وأنها دليل على عبقريته.

عـلى الرغم مـن أن بعض المؤرخين لاحظوا مشـكلة إهمال البـيروني المفهومة للانكسار، فإن التوافق الملحوظ بين قيمته والقيمة الفعلية أسهمت في بناء أسطورته الحديثة. ظَهَرَ في مواقع على الإنترنت وفي نشرات وفي وثائقيات حول العلم الإسلامي. في وثائقية حديثة لـ «بي بي سي» بعنوان الإسلام والعلم والتي أذيعت لأول مرة في 12 يناير 2009، يصف المتحدث المحاولات السابقة لقياس محيط الأرض ويعلق بالقول «كانـت هناك حاجة وثائقية حديثة إلى طريقة أكـثر وثوقية وتطورا لتقدير حجم الأرض، وبعد قرنين من قيام المأمون بذلك أتت هذه الطريقة».

Twitter: @ketab_n

ثم يمضي المتحدث بوصف طريقة زاوية الانخفاض للبيروني، حتى باستخدام إسطرلاب ضخم كمؤيد ويوضح التقنية، معطيا علاقة زاوية الانحطاط. يستنتج: «بهذه العلاقة، استطاع البيروني الوصول إلى قيمة لمحيط الكرة الأرضية تقع ضمن 200 ميل من القيمة الحقيقية التي نعرفها اليوم وهي بحدود 25 ألف ميل. هذا يقع ضمن دقة أقل من 1%، وهو إنجاز عظيم لشخص عاش منذ 1000 عام مضى»[10].

في ملف معلم الرياضيات (MacTutor) على الإنترنت يردد جون أوكونار وادموند روبرتسون هذا: «حقق البيروني إسهامات مهمة في هندسة الأرض والجغرافيا. لقد أدخل تقنيات لقياس الأرض والمسافات عليها باستخدام المثلثات. واكتشف أن نصف قطر الأرض هو بحدود 6339.6 كم، وهي قيمة لم يُتَوصل إليها في الغرب حتى القرن السادس عشر»[11].

في الواقع من الممكن أن يكون تطبق الغلاف الجوي قد أعطى البيروني أرضا منبسطة أو حتى مقعرة بالطريقة ذاتها التي يمكن للتطبق أن يؤدي إلى نشوء سراب غريب. ربما كانت دقة ضمن 20% معقولة، لكن من دون أي معرفة بتأثير الانكسار من المستحيل إعطاء أي دقة كهذه، إن هذا أقرب إلى ربح جائزة اليانصيب.

حيلة القفز إلى الأعلى

فيما يتصل بقياس البيروني هناك حيلة مسلية تدل على أن الأرض محنية – في حال وجد من لايزال يشك في ذلك. يتطلب هذا منك أن تراقب غروب الشمس فوق المحيط. إذا استلقيت على شاطئ قرب موعد الغروب، يمكنك أن تضع رأسك أقرب ما يكون إلى البحر. راقب غروب الشمس فوق البحر من الغرب. بينما تكون مستلقيا، وفي اللحظة التي تغوص فيها حافة الشمس العليا، ابدأ العد واقفز. ستسمح لك زيادة ارتفاعك برؤية الحافة العليا للشمس، تغوص للمرة الثانية.

إذا قست الاختلاف في الزمن وعرفت طولك، أمكنك الحصول على حساب تقريبي لنصف قطر الأرض. حاولت ذلك بينما كنت في عطلة في جامايكا، وحسبت نصف قطر الأرض بمقدار 12 ألف كم. وهو تقريبا ضعف القيمة المقبولة. ليس القياس دقيقا جدا، لكنها حيلة مسلية.

Twitter: @ketab_n

10

خطوط العرض والطول

كان لدى النورديين والبولونيزيين إحساس غامض بخطوط العرض. كان «النجم فوق الرأس» بالنسبة إلى البولونيزيين يؤشر إلى موقع الأوج لجزيرة ما. لم يكن هذا دقيقا، غير أنه كان يربط بين نجم ما وموقع على الأرض. بالمثل تظهر ملحمة فاينلاند (Vinland Sagas) كيف حدد النورديون خط عرض مخيمهم في أمريكا الشمالية عن طريق حركة الشمس. وصفت المخططات البحرية في القرنين الرابع عشر والخامس عشر الملامح الجغرافية بصدق، بيد أنها لم تحدد خطوط الطول والعرض. بدأ استخدام هذه الإحداثيات في الملاحة عندما ربطت الملاحظات السماوية بمواقع على الأرض، وثبتت على خرائط. تطورت عملية إسقاط الملاحظات السماوية على الأرض خلال عدة قرون، ولاتزال إلى الآن. يتتبع معظم النقاش

«كان العرب أول من طَوّر جداول الميل التي دعيت بشكل ملائم جداول الظل»

Twitter: @ketab_n

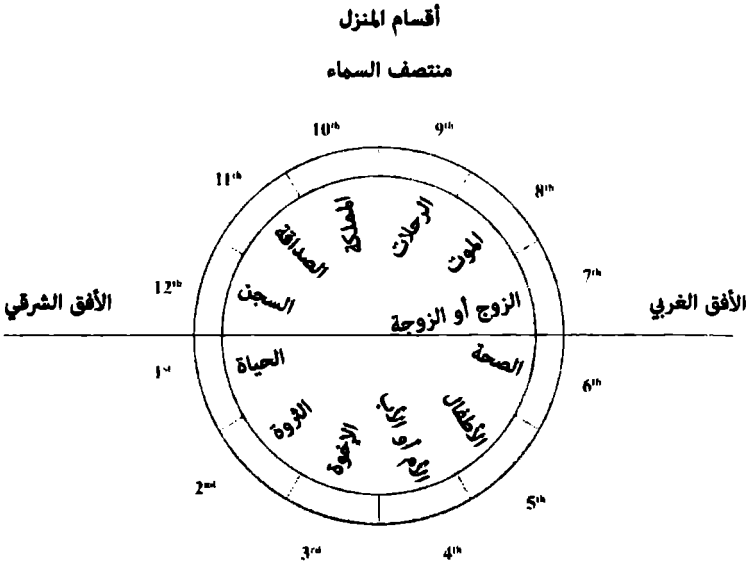
اللاحـق تاريخ نمو الملاحة السـماوية مـن القرن الثاني عشر ومـا بعده. يظهر الملحق (2) مخططا زمنيا لبعض التطورات الرئيسة في هذا المجال.

خلال العصور الوسـطى الأولى طور العلماء المسـلمون المبدأ اليوناني حول خطـوط العرض والطول، وحققوا تطـورات هائلة في الرياضيات. حصل العديد من هذه التطورات في مجال الجبر والمثلثات، ما سهل حساب العلاقة بين موقع المراقب والأجسام السماوية. على الرغم من أن معظم اهتمام العلماء المسلمين انصب على هندسة الأرض وعلم الفلك، فإن الجمهور العام حصل على تطبيقات عملية من خطوط العرض والطول في مجالي التنجيم والصلاة.

في عصرنا ربما نستشير النجوم من خلال الصحف أو على الإنترنت للتنبؤ بالفأل. تبنى هذه التنبؤات عادة على العلامات الشمسـية، التي تعني موقع الشمس في البرج المطابق لليوم الذي يولد فيه الشخص. هناك شكل أكثر تعقيدا من التنجيم يدعى تنجيم الولادة الذي يصف شـخصيتك بناء على موقع الكواكب والشـمس والقمر والإشارات البرجية المتعلقة بمواقعها في السماء عند تاريخ ميلادك.

في التنجيم الولادي (Natal Astrology) تقسم السماء إلى نظام يتألف من 12 منزلا تلف السـماء على طول مسار الشمس (الشكل 104). للمنازل قيمة رمزية، إذ إنها تمثل نواحي من حياة الشـخص كثروتـه وأولاده أو زوجته. تبدأ المنـازل بالرقم 1 عند الأفق الشرقي، وتسـتمر في السـماء إلى الرقم 12 بعكس اتجاه عقارب الساعة. في مكان ما وزمن ما تنطبق إشارات البروج والكواكب مع منـازل معينة، ومع دوران الأرض يتغير هـذا الانطباق خلال اليوم والليل. على سبيل المثال، يمكن أن يكون القمر في المنزل الثامن عند الساعة 4.00 بعد الظهر وفق الزمن المحلي، غير أنه سيكون في المنزل السابع بعد ساعتين. هناك عدد من الأنظمة المختلفة لبناء المنازل. نظام المنازل المبين في الشـكل (104) هو توضيح مبسط مبني على تقسيمي الشخصي لمسار الشمس إلى مقاطع زاوية متساوية. يمكـن أن تكون أنظمة المنازل الأخرى أكثر تعقيدا. في الشـكل (104) يسـجل الاسـم الذي يميز كل منزل بناء على تفسـيرات عامة. إضافة إلى الأفقين الشرقي والغربي، فإن نقطة الحضيض ونقطة الزوال لمسار الشمس التي تدعى منتصف السماء هما نقطتان ثابتتان في الأنظمة كلها.

Twitter: @ketab_n



الشـكل (104): تقسـيم المنازل لعملية التنجيم بالولادة. المنازل مسقطة على مسار الشمس، حيث تبدأ من الأفق الشرقي ثم تدور بعكس اتجاه عقارب الساعة.

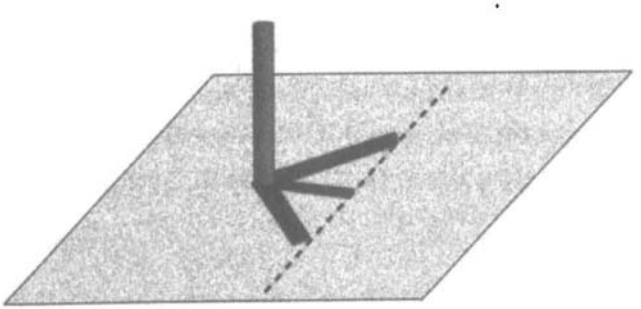
لاستخلاص المعنى الرمزي لخارطة التنجيم بالولادة، يحتاج المنجم إلى معرفة موقع الأجسـام السـماوية في المنزل المتعلق بالشخص عند لحظة ولادته. بما أن المنـازل مخصصة لموقع ولادة الشـخص وموعدها، فإن خطـي العرض والطول لمكان ولادة الشـخص مـن المعلومات المهمة، إضافة إلى موعـد ولادته وموقع الأجسام السـماوية في السماء. كانت خرائط خطوط الطول والعرض مهمة لأي منجّم يحترم نفسـه. كتب بطليمـوس أطروحة حول التنجيـم بالولادة تدعى Tetrabiblos [4] (أربعة كتب) رمّزَ فيها العديد من الإجراءات القديمة، وأضاف البعض من أفكاره.

Twitter: @ketab_n

الاستخدام الآخر الشائع لخطوط العرض والطول في العالم الإسلامي هو تحديد الاتجاه إلى مكة. يصلي المسلمون خمس مرات في اليوم متجهين إلى مكة، ويدعى الاتجاه إليها «القبلة». الاصطلاح الشائع للقبلة هو الطريق الدائري الكبير: أقصر مسافة على سطح الأرض إلى مكة. ومكة هي في الواقع بمنزلة قطب الشمال الديني حيث تتقاطع خطوط القبلة كلها في مكان واحد، كما تتقاطع خطوط الطول كلها في القطب الشمالي. هناك حاجة إلى جداول بخطوط الطول والعرض للمدن لإيجاد الاتجاه الصحيح نحو القبلة.

جداول طليطلة

على الرغم من وجود العديد من جداول خطوط العرض والطول في العالم العربي في القرون الوسطى، فإنه ليس هناك ما يدل على أنها استخدمت في الخرائط أو الملاحة. هل يمكننا أن نتعلم شيئا من هذه الجداول؟ يعرض جدول متبقٍ إلى الآن من جداول طليطلة في القرن الثاني عشر (الملحق 3) نظم من قبل العالم العربي الزرقالي(*) نافذة فريدة عن جغرافية تلك الحقبة[1].



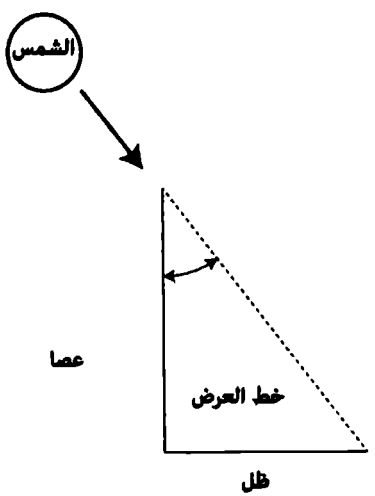
الشكل (105): مسار رأس ظل عند الاعتدال هو خط مستقيم. يمكن ربط أقصر طول للظل بطول العصا لحساب خط العرض.

(*) أبو إسحاق إبراهيم بن يحيى النقاش الزرقالي (1029م- 1087م)، عالم أندلسي شهير في علم الفلك. [المترجم].

Twitter: @ketab_n

في عـصر الزرقالي حددت خطوط العرض غالبا مـن طول الظل الذي تلقيه عصـا عند الاعتدال. وكما وصف في الفصل الثامن، فإن قمة الظل عند الاعتدال ترسم خطا مستقيما لكل إنسان على الكوكب (الشكل 105). بينما يكون الخط في الأيام الأخرى من العام منحنيا، ويعتمد انحناؤه على خط العرض.

يمكن اسـتخدام أقصر طول لظل عصا لحساب خط العرض، كما هو موضح في الشكل (106). كل ما تحتاج إليه هو حبل تقيس به طول الظل وطول العصا. تعطي نسـبة طول أقصر ظل إلى طول العصا رقما يمكن تحويله إلى زاوية. هذه النسبة تدعى الظل (tangent). أما بالنسبة إلى مثلث يحتوي على زاوية بمقدار 90 درجـة (مثلث قائم الزاوية)، فإن ظل الزاوية عبارة عن طول الضلع المقابل للزاويـة على طول الضلع المجاور لها. كما قد ترى من الشـكل (106)، فإن ظل خط العرض هو نسبة طول الظل إلى ارتفاع العصا. يمكنك بعدئذ استخدام الظل في جدول وتحويل النسبة إلى زاوية.

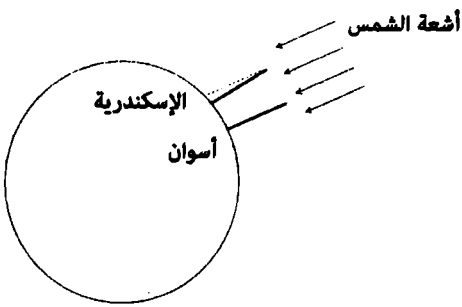


الشـكل (106): عند الاعتدال، فإن خط العرض هو زاوية الظل لعصا في أقصر طول له. تعطي نسبة طول الظل إلى طول العصا ميل خط العرض.

Twitter: @ketab_n

كان العــرب أول من طور جداول الميل، والتي دعيت بشــكل ملائم جداول الظل في العام 860م تقريبا. باســتخدام خيط وعصا مع الجداول، يمكنك قياس خــط العرض الواقع عليه إلى دقة 1 درجة. جربت ذلك بنفسي على شــاطئ في جامايكا، وبما أنه لم تكن لدي جداول الظل، كان عليّ أن أجدها بنفسي كما فعل الزرقالي من قبل. في العصور الوســطى ربما اشــترى معظم المنجمين جداول من شــخص كالزرقالي أو أنهم نســخوها من صديق. وكثيرا ما أنتج صانعو الأجهزة تصاميم هندسية على ظهر الإسطرلابات لمعرفة الميول مستغنين عن الحاجة إلى الجداول المؤلفة.

تحديد خــط الطول عملية أكــثر صعوبة من تحديد خــط العرض. يعرض دوران الأرض الســماء نفســها خلال النهار والليــل لأي مراقب عند خط عرض معين، وليس هناك شيء في السماء يميز خطوط الطول. في معظم الحالات يقدر خط الطول بواســطة التخمين الصائب. يحدد المســافرون من مدينة إلى أخرى



الشكل (107): قياس إيراتوثين لنصف قطر الأرض. قارن بين زاويتي الظل عند الانقلاب الصيفي في أســوان والإســكندرية في مصر. بمعرفة هذا الفرق والمسافة بين أسوان والإسكندرية، حسب نصــف قطر الأرض وحصل على عامــل تحويل من الدرجات إلى المســافات بالأميال والعصب والخطوات والفراسخ.

Twitter: @ketab_n

طـول رحلاتهم غالبا بالأيام. يمكن تحويل المسـافة إلى زاوية، ما يتطلب معرفة نصف قطـر الأرض لإجراء هذا التحويل. أعطت القياسـات الأولى لنصف قطر الأرض التي تعزى إلى إيراتوثين، والقياسـات اللاحقة مـن قبل الخليفة المأمون في العام 830م القيم الأكثر اسـتخداما لتحويل المسـافة إلى خط طول. تسـجل جـداول طليطلة خطوط الطول التي تمتد من 6 درجـات إلى 125 درجة مدى العالم المعروف في عصر الزرقالي.

بني قياس نصف قطر الأرض من قبل إيراتوثين على زوايا الظلال على الأرض خلال الانقلاب الصيفي (الشـكل 107). تقع مدينة أسـوان (دعيت آسـوين في جـداول طليطلة) على مـدار السرطان. العصا العمودية في أسـوان لا تلقي أي ظل عنـد الظهيرة عند الانقلاب. غير أن العصـا العمودية عند الانقلاب تعطي ظلا بدرجة {1/5} 7 في الإسـكندرية بمصر. في زمن إيراتوثين قدرت المسـافة بين أسـوان والإسكندرية بـ 5000 خطوة (Stade). يعطي هذا عامل تحويل يعادل 694 خطوة لكل درجة. في العصور الحديثة 1 درجة من خط العرض تعادل 60 ميلا بحريا.

يتطلب جدول لخطـوط الطول والعرض خط زوال رئيسـا كنقطة «صفر» لخطوط الطول. اسـتخدمت العديد من الجداول في العصور الوسـطى خطوط زوال رئيسـة مختلفة. استخدم بطليموس جزرا أشـير إليها بالجزر «السعيدة» أو «الخالدة» أو «المباركة» كخط زوال رئيس. كان هذا متسـقا مع الفكرة التي تقـول بوجود عالم (Oecumeme) مأهول نصفه بالسـكان، يمتد شرقا من تلك القطعـة من الأرض في الغرب. يحيـط المحيط بهذا العالم المعمور. يأتي الاسـم «الجزر السعيدة» (Fortunate Isles) من الأساطير اليونانية والسلتية التي تبشر بحقول إيليسـان حيث يرحب بالأبطال بعد موتهم في جنة أرضية. تقع العديد من الجزر غير المأهولة إلى الغرب، مقابل ساحل أفريقيا الشمالية وأوروبا، والتي يمكن أن يكون قد زارها بحارة لم يتركوا سـجلا مكتوبا حول ذلك. جزر الكناري وماديرا والآزور وكيب فيردي كلها مرشحة لأن تكون هي تلك الجزر. من الممكن أن تكون أسـطورة رسو بحار قذفت به العاصفة مصادفة في أرخبيل جميل غير مسكون هي التي أنتجت الموقع الفيزيائي لهذه الجزر السعيدة.

Twitter: @ketab_n

الشكل (108): بعض الأماكن التي ظهرت في جداول طليطلة في مواقعها المحتملة اليوم.

يظهر الشكل (108) بعض الأسماء البارزة المسجلة في جداول طليطلة. بلخ قد تكون مدينة باكتريا (Bactria) على طريق الحرير، كما أن فرغانة هي فرغانة في أوزبكستان. سرنديب كان الاسم الذي يعطى لسريلانكا اليوم. الجزيرة تولي (Is. Tule) عند 58 درجة شمالا في الجداول يمكن أن تكون آيسلندا. صنعاء هي العاصمة الحديثة لليمن.

تستحق هذه المواقع التي ذكرت في الجداول بعض النقاش، لأنها تتعلق بأماكن ظهرت بعد موت بطليموس بزمن طويل، غير أنها اختفت منذ فترة طويلة عن ظهر الأرض وبقيت آثارها فقط.

غانا: هذه ليست غانا الآن. غير أنها إمبراطورية غانا التي تعود إلى العام 850م حتى العام 1100م تقريبا. ربما كانت كومبي صالح، وهي موقع أثري في جنوب موريتانيا، عاصمة هذه الإمبراطورية. كانت إمبراطورية غانا (Gana) مصدرا رئيسا للذهب. كانت القوافل المحملة بالملح والذهب من المناجم الغنية

Twitter: @ketab_n

في أفريقيا الغربية تغادر غانا في رحلتها شمالا عبر الصحراء الكبرى. وبعد انحلال إمبراطورية غانا استولت إمبراطورية مالي على معظم تجارة الذهب المغربة.

سجلماسة: هذه هي سجلماسة (Sijilmasa) وهي مدينة رئيسة بالنسبة إلى القوافل التي تعبر الصحراء الكبرى متجهة شمالا. كانت جزءا من إمبراطورية المرابطين غير أنها تهدمت في حرب أهلية وهجرت إلى حد بعيد بحلول القرن السادس عشر ميلادي. توجد بقايا هذه المدينة جنوب شرقي المغرب.

Urbs a Nuba: أو «مدينة النوبة»، تشير جداول طليطلة إلى المملكة المسيحية في النوبة التي امتدت من نحو القرن الثامن إلى القرن الرابع عشر، مقاومة السيطرة العربية. توجد بقايا الثقافة النوبية المسيحية بما في ذلك كنائس موزعة في مواقع عدة على طول نهر النيل فيما يعرف الآن بالسودان.

إضافة إلى أسماء الأماكن، تعطي جداول طليطلة بعض الدلائل حول تحديد خطوط الطول والعرض في القرن الحادي عشر. حللت هذه الجداول للحصول على فكرة ما عن دقة طريقة تحديد خطوط العرض والطول فيها. إضافة إلى ذلك أردت أن أعرف موقع خط الزوال الرئيس فيها، وما إذا كانت خطوط العرض فيها تتسق مع اعتبار خط الاستواء هو الصفر لهذه القياسات.

لإجراء هذا التحليل اخترت مجموعة فرعية من الأماكن من الجداول لتحسين الدقة. استبعدت الجزر من الاعتبار لأنها أكبر من أن تحدد بدقة كافية. استبعدت أماكن مثل غانا أيضا حيث يبدو أن خطوط العرض هناك حددت وفق عملية التخمين الصائب (Dead Reckoning)، ولأن موقع عاصمة إمبراطورية غانا غير متفق عليه على الرغم من أن كومبي صالح تعتبر مرشحا رئيسا لذلك. ترك هذا لي ثلاثين موقعا يمكنني مقارنتها بخطوط العرض والطول الحديثة. هذه المواقع مثل بغداد وطليطلة والمدينة المنورة هي أمثلة على المدن التي لها علاقة جيدة بمواقعها في العصور الوسطى والحديثة.

بمقارنة خطوط العرض في الجداول مع القيم الحالية، وجدت توزعا بنحو 1.4 درجة في المتوسط، غير أنه متركز حول القيم الحالية. يشير توزع بمقدار 1.4 درجة إلى أن القياسات بطريقة ظل العصا ربما كانت هي المستخدمة في تلك الحقبة لتحديد خطوط العرض، لأن هذه الدقة تتفق مع الدقة القياسية لتلك

Twitter: @ketab_n

الطريقة. وبأخذ المتوسط لأكثر من ثلاثين موقعا، وجدت أن خط الاستواء يتوافق مع قيمة الصفر لخط العرض بحدود 0.25 درجة.

السؤال الأول بالنسبة إلى خطوط الطول هو عن تحديد موقع خط الزوال الرئيس. على الرغم من أن قيم خطوط الطول في هذه الجداول أقل دقة من قيم خطوط العرض، فإنه بأخذ متوسط أكثر من ثلاثين موقعا، يمكنني تحسين القوة الإحصائية، ومقارنة خط الزوال الرئيس في جداول طليطلة بخط طول غرينيتش. بالنسبة إلى جداول طليطلة وجدت أن خط الزوال الرئيس فيها يقع على بعد 23 درجة غرب زوال غرينيتش بدقة تبلغ 1 درجة. من بين خطوط الزوال الرئيسة الممكنة كلها، فإن هذا يتفق بشكل جيد مع موقع جزر كيب فيردي عند 23 درجة غربا، وبشكل سيئ مع احتمالات أخرى. جزر الآزور أبعد أكثر إلى الغرب عند نحو 39 درجة غربا. وجزر الكناري وماديرا أبعد كثيرا إلى الشرق عند 16 درجة غربا تقريبا.

على الرغم من أن معظم الكتب التاريخية تقول إن البرتغاليين هم أول من اكتشف جزر كيب فيردي نحو العام 1460م، فإن هذا في الحقيقة هو بداية استيطانهم المستمر لهذه الجزر. هناك إشارات في قصص أقدم عن صيادين من السنغال زاروا جزيرة سال في كيب فيردي للحصول على الملح، وعن حملة من مملكة مالي إلى جزر كيب فيردي، وربما كانت هناك مصادفات أخرى. في الفصل التاسع حول المسافة إلى الأفق ذكرت العالم الموسوعي الفارسي البيروني. إضافة إلى تحقيقه عددا من الإنجازات المهمة في الفلك والرياضيات، فإنه وثق حالة المعرفة الجغرافية في القرن الحادي عشر. علق البيروني على الخلط الناجم عن الخيارات المختلفة لخط الزوال الرئيس في جداول خطوط الطول والعرض المختلفة بالقول[2]:

> «بما أن هذا العلم اشتق من أفكار اليونان القدماء، الذين خمنوا العالم المأهول من نهايته البعيدة الأقرب إليهم والتي هي النهاية الغربية، فإن خط الطول لبلدة ما يحسب بناء على بعده عن هذه النهاية في الغرب. لكن هناك اختلافا بين الفلكيين حول هذه النهاية. بعضهم يحسب خط الطول من ساحل المحيط الغربي، والذي هو بحر محيط باليابسة، بينما يحسبه آخرون من جزر تقع أبعد في غرب المحيط على بعد 200 فرسخ تقريبا من الشاطئ.

Twitter: @ketab_n

تعرف هذه الجزر بالجزر السعيدة والجزر الخالدة وهي مقابل شاطئ المغرب. لهذا السبب قد يوجد في الكتب مجموعتان من خطوط الطول باختلاف بحدود 10 درجات بالنسبة إلى أي بلد. هناك حاجة إلى المهارة والذكاء لتمييز إحداهما عن الأخرى».

المغرب (Maghrib) هو المصطلح الشائع للبربر وهم سكان أفريقيا الشمالية في تلك الحقبة. يحدد البيروني الجزر السعيدة على بعد مائتي فرسخ من شاطئ المغرب والتي تبعد 600 ميل غرب الشاطئ الأفريقي، ويتفق هذا جيدا مع موقع جزر كيب فيردي، ولا يتفق كثيرا مع جزر الكناري وماديرا أو الآزور. فارق الـ 10 درجات خط طول بين أبعد نقطة من الساحل الغربي لقارة أفريقيا والجزر السعيدة هو اتفاق جيد لموقع جزر كيب فيردي. من تعليق البيروني وجداول طليطلة يبدو أن العديد من الجغرافيين العرب في تلك الفترة اعتبروا جزر كيب فيردي أبعد أرض معروفة غربا لخط الزوال المعتمد لديهم.

تطور قياسات خطوط العرض

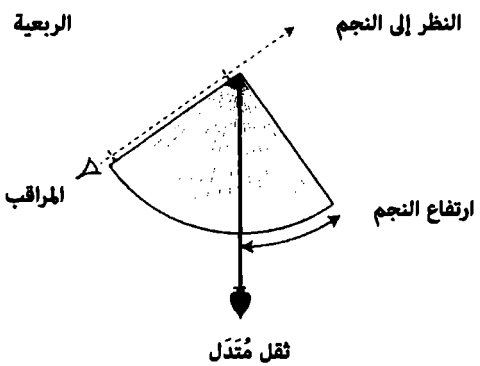
هناك عدد من العناصر المرتبطة بفن الملاحة، غير أنه عندما يلفظ المرء كلمة «ملاحة» فإنها غالبا ما تورد للذهن خصوصية الملاحة السماوية كما طورت من قبل الأوروبيين الغربيين. لهذا النوع من الملاحة السماوية جذوره في القياسات التي استخدمت في وضع جداول طليطلة. هناك عنصر إضافي من جمع التخمين الصائب مع الملاحة السماوية لتحديد موقع ما على الخارطة. استغرق تطور الملاحة السماوية قرونا عدة للوصول إلى مرحلة النضج.

بدأت أول ثورة في الملاحة باستخدام البوصلة مع الخرائط البحرية الأولى في القرن الثالث عشر، والتي تدعى خرائط الموانئ (شرحت في الفصل السادس). فقط مع نهاية القرن الخامس عشر بدأ البحارة الأوروبيون الغربيون يجربون الملاحة السماوية. لم يتم التخلي قط عن التخمين الصائب، غير أنه بسبب تراكم عدم التأكد مع التقدم في رحلة ما، فقد حسنت التحديثات بواسطة الملاحظات السماوية من حين إلى آخر دقة الملاحة كثيرا. لم يبرز الإدراك الكامل لقوة الملاحة السماوية إلا في النصف الثاني من القرن الثامن عشر. بأخذ تقنيات المنجمين

Twitter: @ketab_n

العرب كنقطة للبدء، سـأتتبع فيما يلي تطور فن العثور على الموقع باسـتخدام الشمس والنجوم.

إحدى الأدوات الرئيسـة للملاحة السـماوية هي أداة تعطي قياسـا دقيقا لارتفاع جسـم ما في السـماء. طور العرب جهازا دعي الربعيـة (Quadrant) للفلك والتنجيم. تقيس هذه الأداة ربع دائرة، ومن هنا جاءت تسميتها. يوضح الشـكل (109) طريقة اسـتخدامها لتحديد ارتفاع نجم ما. يمكنك معاينة نجم مـا على حدود ضلع من أضلاع الربعية. يتدلى ثقل من نهاية خيط، مسـتخدما الجاذبية على أنها مـؤشر إلى الخط الأفقي. هناك تدريجات محددة بالدرجات منقوشـة على طرف الربعية. وأنت تعاين النجم تـدع الثقل يتدلى من الخيط بحرية، ثم تستخدم موقع الخيط إلى التدريجات لقياس ارتفاع النجم.



الشـكل (109): مبدأ الربعية. ينظر المراقب إلى النجم على طول أحد الطرفين من خلال ثقبين، ويعطى ارتفاع النجم من ثقل يتدلى في نهاية خيط.

حصـل المنجمون على كثـير من المال خلال ذروة عصور الخلافة الإسـلامية (ولايزالون). شـكلت صناعـة الربعيات وجداول المواقع السـماوية مع جداول خطـوط الطول والعرض مهنـة محترمة للعلماء خلال تلك الفترة. بالنسـبة إلى الشمس مكّن استخدام جدول للميول (خط العرض السماوي) لأي يوم في العام تحويل ارتفاع الشـمس إلى خط العرض الذي تقـع عليه بعملية طرح أو جمع بسـيطة. يمكنك ملاحظة ارتفاع الشمس عدة مرات أثناء وقت الظهيرة المحلي.

Twitter: @ketab_n

تمثل أعلى نقطة الارتفاع عند المرور بخط الزوال. هذا الارتفاع مع ميل الشمس في ذلك اليوم يعطيان خط العرض من علاقة، على سبيل المثال، العلاقة[3]:

خط العرض = (90 درجة – الارتفاع عند الظهيرة + الميل)

التي تعطي خطوط العرض للمراقبين شمال مدار السرطان.

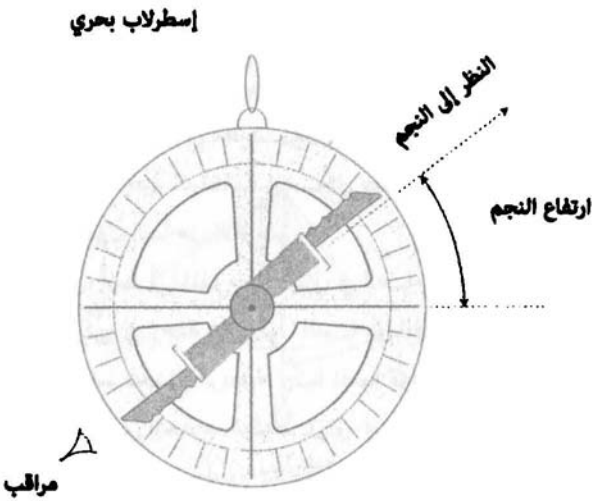
بحلول القرن الخامس عشر كان المكتشفون البرتغاليون يتقدمون ببطء جنوبا على طول الساحل الغربي لأفريقيا. بإلغاء الحاجة إلى قوافل عبر الصحراء الكبرى، أمكن للبرتغاليين أن يحصلوا على تجارة الذهب والعبيد بشكل مباشر. أبحرت سفن دعيت كارافيل (caravel) بأشرعة مثلثية في مياه أفريقيا الغربية. على الرغم من أن الملاحة أجريت بالتخمين الصائب بشكل رئيس، فإنه بوشر في استخدام المشاهدات السماوية لتحديد خطوط العرض لعلامات فارقة. عاش كريستوفر كولومبوس وأخوه بارثولوميو في ليشبونة في البرتغال من العام 1477 حتى العام 1485، معتمدين في معيشتهما جزئيا على صنع الخرائط. اهتم كولومبوس بالتقنيات الملاحية البرتغالية، وسجل بعض أولى المحاولات لتحديد خطوط العرض على طول الساحل الأفريقي.

وفق كولومبوس، أرسل الملك جواو الثاني في العام 1485 طبيبه ومنجمه الخاص خوسيه فيزينهو في رحلة على طول الساحل الأفريقي لتحديد خطوط عرض مواقع هناك باستخدام الربعية. وكما نقلها كولومبوس فقد استخدم خوسيه مشاهدات الشمس لتحديد خطوط عرض جزيرة دُعيت لوس يودولوس بالقرب من سيراليون عند 1 درجة و5 دقيقة شمالا [4]. تقع سيراليون عند خط عرض 8 درجات شمالا تقريبا. هذا في الواقع قياس جيد باعتبار مشاكل قياس خطوط العرض على متن سفينة باستخدام ربعية.

كان الملك جواو الثاني يتطلع للحصول على ثروات أكبر من العبيد والذهب في أفريقيا الغربية. كان التجار العرب في ذلك الوقت يحتكرون تجارة الحرير والتوابل التي تأتي إلى أوروبا من آسيا. بتأسيس طريق حول القمة الجنوبية لأفريقيا، استطاع البرتغاليون أن يستغنوا مرة أخرى عن الوسطاء وأن يحققوا أرباحا عالية. أرسل الملك جواو البحار بارثولوميو دياز للإبحار أبعد ما يمكن إلى قمة أفريقيا الجنوبية. حمل دياز معه إسطرلابا بحريا.

Twitter: @ketab_n

يظهـر الشـكل (110) مبادئ الإسـطرلاب البحري. مثل الربعية يسـتخدم الإسـطرلاب البحري الجاذبية لتأسـيس الأفق بتعليقـه بحرية من حلقة. يبصر البحار الشـمس أو نجما ما باسـتخدام فتحتي مراقبة على محور يدور بحرية. يمكن قراءة ارتفاع الشـمس من مقياس مدرج محفور على طرف الإسـطرلاب. هنـاك أربع فتحات محفورة على الطرف لخفض تأثير ضرب الرياح له على متن السـفينة. عدّل الإسطرلاب والربعية من أدوات اسـتخدمت من قبل المنجمين لكنها بسّـطَت كثيرا. وبينما كانت للنسخ البحرية من الربعية والإسطرلاب زوايا لإيجاد ارتفاعات النجوم كانت أجهزة المنجمين أكثر تعقيدا.



الشـكل (110): وصف لإسـطرلاب بحـري. عدل هذا من إسـطرلابات لفلكيـين ومنجمين كي تستخدم على متن السفن.

في رحلته إلى الطرف الجنوبي لأفريقيا، حمل بارثالوميو دياز معه جدولا لميول الشـمس. وعندما وصل إلى قمة رأس الرجاء الصالح، استخدم الشمس لحساب خط العرض عند 45 درجة جنوب خط الاسـتواء[5]. يقع رأس الرجاء الصالح في الواقـع عند خط عرض 33 درجة جنوبا. هـذا القياس نموذج للمحاولات الأولى

Twitter: @ketab_n

لتحديد الموقع بالملاحظات السماوية. استمرت عملية التخمين الصائب لتكون أكثر دقة من الملاحظات السماوية لفترة لا بأس بها من الوقت. مع ذلك بدأ تحديد خطوط العرض والطول لأراضٍ مكتشفة جديدة يظهر ببطء.

تبنى كريستوفر كولومبوس بعض الأساليب البرتغالية في تحديد خطوط العرض حيث جلب معه في رحلته الأولى إلى الأمريكتين ربعية وإسطرلابا. في 2 نوفمبر من العام 1492 حاول تحديد خط عرض خليج مختبئ على الساحل الشمالي لكوبا بمشاهدة ارتفاع نجم القطب الشمالي بواسطة ربعية. يقع الشاطئ الشمالي لكوبا عند خط عرض 21 درجة شمالا، لكن كولومبوس حسبه على أنه 42 درجة، وهو خط عرض مدينة بوسطن[6]. من المحتمل أنه أخطأ وشاهد نجما آخر غير نجم القطب الشمالي . في تسجيل خط عرض لهذه النقطة اختار 28 درجة شمالا مؤسسة على تخمين صائب من جزر الكناري التي كانت نقطة انطلاقه.

في رحلة العودة من جزر الهند الغربية العام 1493، أبحر كولومبوس شمالا ليغتنم الرياح السائدة من الغرب. بعد ثمانية عشر يوما في وسط الأطلسي، حاول مراقبة نجم القطب الشمالي بالربعية والإسطرلاب. لسوء الحظ كانت السفينة تتأرجح فوق الأمواج، وكانت تحرك الإسطرلاب والربعية بشدة بحيث كان من المستحيل الحصول على تقدير دقيق للارتفاع. استطلع ارتفاع نجم القطب الشمالي، معلنا أنه بالارتفاع نفسه تقريبا كما في كيب سانت فينسيت في البرتغال. عند القمة الجنوبية الغربية من البرتغال شكلت كيب سانت فينسيت نقطة طبيعية لانطلاق البحارة المغامرين بالإبحار في الأطلسي. عند درجة 37 شمالا، سيكون قد ابتعد كثيرا شمالا للإبحار شرقا والوصول إلى أوروبا. كان هذا التقدير التقريبي والجاهز لارتفاع نجم للقطب الشمالي بواسطة العين أمرا شائعا.

في رحلته الرابعة والأخيرة إلى العالم الجديد، توقف كولومبوس في خليج سانت آن في جامايكا لإصلاح سفينته. ذهب بعض رفاقه للحصول على المساعدة من المستعمرة الإسبانية في هيسبانيولا عبر ممر جامايكا. خلال بقائه قاس كولومبوس مرة أخرى ارتفاع نجم القطب الشمالي وحصل على خط عرض بمقدار 18 درجة شمالا. يقع خليج سانت آن حقيقة عند خط عرض 18 درجة و30 دقيقة شمالا.

Twitter: @ketab_n

على الرغم من أن هذه النتيجة قد تكون مبالغة في دقة القياس، فإن كولومبوس تطور بالتأكيد في حسابه لخطوط العرض من النجوم عبر رحلاته العديدة.

كانت التقنيات المستخدمة من قبل البرتغاليين وكولومبوس مفيدة جدا في تحديد خطوط عرض الوصول إلى اليابسة، ويمكنها عند مستوى متواضع أن تعوض عن التخمين الصائب وسط المحيط. لكن بالنسبة إلى معظم البحارة شكلت المعرفة بالرياضيات اللازمة للملاحة السماوية، وعدم وثوقية الربعية والإسطرلاب في البحر عائقين كبيرين. كان هذا الرفض لتبني تقنيات التنجيم والفلك غير مفهوم لمعظم العلماء في البر. كتب الرياضي البرتغالي بيرو نونز: لماذا نتحمل هؤلاء الملاحين، بكلامهم البذيء وتصرفاتهم المتوحشة، إنهم لا يعرفون شيئا عن الشمس والقمر والنجوم، ولا عن مساراتها وحركاتها وميولها، ولا كيف تشرق وتغرب، وإلى أي جهة من الأفق تميل، ولا خطوط الطول والعرض للأماكن على الأرض، ولا الإسطرلابات والربعيات ومقياس الزوايا أو الساعات، ولا السنوات المشتركة والانقلابات والاعتدالات؟»[7]. تصف تعليقات نونز بشكل نموذجي الهوة التي كانت تفصل بين عالم العلماء المتعلمين من جهة وعالم الملاحين من جهة أخرى. ولم يستطع أي الفريقين فهم عالم الفريق الآخر.

الإسقاط الميركاتوري(*)

شكل صانعو الخرائط جسرا بين عالم العلماء وعالم البحارة. كان إسهامهم من القرن الرابع عشر وما بعد ذلك هو في إنتاج خرائط بنوعية عالية. وليكونوا منافسين كان عليهم أن يمثلوا أحدث الخصائص للأراضي المعروفة والمكتشفة وأدقها. اعتمدوا في كثير من الحالات على تقارير البحارة العائدين من رحلات بعيدة لملء الفراغات في معلوماتهم. خلق خيال صانعي الخرائط والقصص الساحرة للبحارة العائدين بعضا من الأراضي الخيالية غير العادية. على سبيل المثال، في القرن السادس عشر شملت خريطة لمناطق قرب القطب الشمالي جبلا مغناطيسيا ضخما، وأرضا يقطنها الأقزام.

(*) نسبة إلى جيراردوس ميركاتور؛ راجع الفصل السادس من الكتاب، للمزيد عن إسهاماته. [المحرر].

Twitter: @ketab_n

في الفصل السادس رأينا بروز خرائط الموانئ في القرن الثالث عشر، التي احتوت على أوصاف دقيقة للمقياس ومجموعات من خطوط البوصلة التي تتقاطع في الخارطة. لكن هذه الخرائط لم تعرض خطوط الطول والعرض. مع تقدم القرن السادس عشر بدأت كمية متزايدة من المعلومات الجغرافية تتدفق من الاكتشافات على أوروبا على شكل تقارير وتقديرات لخطوط العرض والطول للعلامات الفارقة الرئيسة على الأرض.

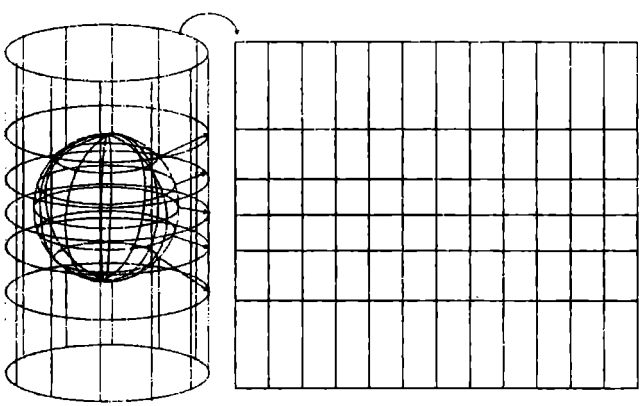
بالنسبة إلى صانع الخرائط يشكل تمثيل أرض كروية على شكل خارطة مستطيلة تحديا كبيرا. من المستحيل تمثيل كرة على سطح منبسط ثنائي الأبعاد من دون إدخال تشوهات. السؤال هو: أي تشوهات ستختار؟

أنتج صانع الخرائط الإسباني ديوغو ريبيرو أول خريطة معروفة للعالم تحتوي على خطوط عرض وطول مستخدما جداول وتقارير من مكتشفين في العام 1527. حدث هذا بعد أربعمائة سنة من صنع جداول طليطلة. اختار ديوغو استخدام شبكة من الخطوط تتوزع فيها خطوط الطول والعرض بفواصل متساوية تماما مثل ورقة تخطيط بسيطة. دافع بطليموس عن هذا النوع من التمثيل، وهو ما قد يختار شخص عاقل أن يفعله كمرحلة أولية.

هذه الخارطة التي تدعى خارطة مستوى، أو خارطة متساويات المستطيلات عملية جدا لتمثيل العالم. لكن لها عيبا واحدا: رؤوس الاتجاه الثابت للبوصلة أو «خطوط البوصلة» مشوهة. ربما لا يبدو هذا واضحا جدا بالنسبة إلى المراقب العادي. القضية هي التالي: قرب خط الاستواء تكون المسافة بين خطي عرض وخطي طول متساوية تقريبا. إذا سافرت بعيدا عن خط الاستواء، تقترب خطوط الطول بعضها من بعض. قرب خط الاستواء تعادل 1 درجة من خطوط الطول ستين ميلا بحريا، لكن بالقرب من أيسلندا فإن درجة واحدة من خط الطول تعادل ستة وعشرين ميلا. إذا أخذت خارطة ريبيرو وحاولت إيجاد الاتجاه الصحيح بوصل نقطتين على الخارطة، ستجد أنك في مشكلة، فخط البوصلة الممتد من مكان ما سيصبح مشوها عندما يمد إلى مسافة بعيدة. كانت هناك حاجة إلى خارطة يمكن فيها مد خطوط البوصلة (الخطوط ذات الاتجاهات الثابتة) على خطوط العرض كلها.

Twitter: @ketab_n

من حيث المبدأ حلت المشـكلة في العـام 1569، عندما خلق صانع الخرائط الفلمنـكي جيرادوس ميركاتور خارطة للعالم حافظت على خطوط البوصلة في كل مكان على سطحها. يوضح الشـكل (111) طريقة عمل خارطة ميركاتور (تدعى أيضا الإسقاط الميركاتوري). تسقط الأرض على أسطوانة، وتبسط بعد ذلك لتؤلف خارطة منبسـطة. من المسـتحيل الحصول عـلى الأرض بكاملها على الإسـقاط الميركاتوري، لأن تمثيل سـطح الأرض قرب القطبين يصبح لامتناهيا. على إسـقاط ميركاتور يـزداد الفصل بين خطوط العرض مع الاقتراب من القطبين، بينما يبقي الإسقاط على خارطة متساويات المستطيلات المسافة بين خطوط العرض ثابتة.



الشـكل (111): المبدأ وراء إسقاط ميركاتور. تسقط خصائص العالم على سطح أسطوانة أولا ثم تفلت بعد ذلك لتشكل خارطة تحافظ على الزوايا في كل مكان منها.

عـلى الرغم من أن اختراع ميركاتور لم ينل ما يسـتحقه من التقدير في ذلك الوقت، فإنه سـمح بتطور جيد في إجراءات الملاحة. ولأن إسـقاطه حافظ على خطـوط البوصلة، أمكـن للملاح أن يحدد اتجاها ما بنـاء على مؤشر البوصلة، وسيكون واثقا بأنه سيستطيع المحافظة على هذه الزاوية خلال الخارطة. إضافة

Twitter: @ketab_n

إلى ذلك أصبح من السهل الآن على الملاح أن يرسم مخططا موثوقا من التخمين الصائب. على الرغم من أن المسافات شوهت بناء على خط عرض الملاح، فإنه من الممكن استخدام مقياس صغير لتعويض ذلك. أخيرا يمكن رسم أي قياس سماوي يعطي خطوط العرض والطول مباشرة ومقارنته بالتخمين الصائب.

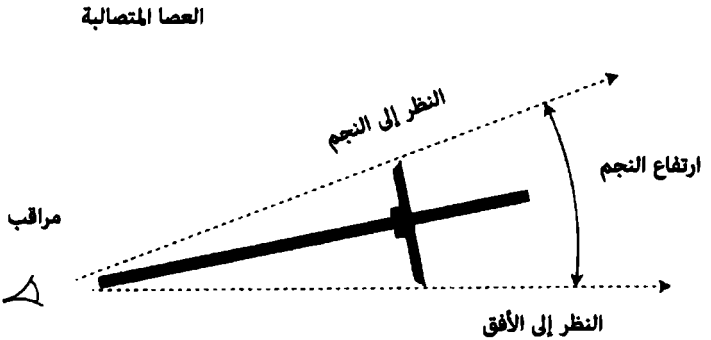
أدرك الكاتب والرياضي وصانع الخرائط إدوارد رايت فائدة إسقاط ميركاتور للملاحة. في العام 1959 نشر رايت كتابه «بعض الأخطاء في الملاحة». تضمنت الأطروحة استخدام إسقاط ميركاتور لتحسين التخمين الصائب عند خطوط عرض مختلفة. لم يقدر عمل رايت كثيرا مباشرة. لكي تعمل استخدم ملاحو التخمين الصائب غالبا خارطة متساويات المستطيلات أو مخططا مستويا. خلق الاعتماد على المخططات المستوية أخطاء مهمة في التخمين الصائب عندما استخدمت لمسافات طويلة. بيّن رايت كيفية إجراء التصحيحات الملائمة.

العصا المتصالبة

مع تطور القدرة على استخدام التخمين الصائب بوجود مخططات أفضل، بدأت الملاحة السماوية تنضج. باستخدام التخمين الصائب، يمكن للملاح أن يقدِّر خط العرض من آخر موقع محدد له. يمكنه بعد ذلك أن يقارن مباشرة هذا التقدير مع خط عرضه المحدد بواسطة الملاحظة السماوية. الربعية والإسطرلاب اللذان يستخدمان الجاذبية لإيجاد الخط الأفقي كانا غير موثوقين على متن سفينة في عرض بحر هائج. الجهاز الأكثر وثوقية وهو العصا المتصالبة (Cross-Staff) (الشكل 112) عبارة عن عصا طويلة بقطعة متصالبة تنزاح جيئة وذهابا. يمكن لملاح أن يشاهد الطرف الأسفل من القطعة المتصالبة على الأفق، ويزيحها جيئة وذهابا حتى ينطبق الطرف الأعلى من العصا على موقع الشمس أو النجم. هناك مقياس مدرج على العصا نفسها يسمح للملاح أن يحسب الارتفاعات. يمكن للعصا المتصالبة أن تحقق درجة لا بأس بها من الدقة، إذا صنعت بطريقة صحيحة، واستخدمت من قبل ملاح خبير.

استخدمت العصا المتصالبة أولا في عمليات المسح والفلك، لأن قياس الزوايا مهم في كليهما. ثم أصبحت شائعة على متن السفن في النصف الثاني من القرن

Twitter: @ketab_n



الشـكل (112): مبدأ العصا المتصالبة. عصا طويلة لها قطعة متصالبة يمكن تحريكها إلى الأمام والخلف، مما يسمح للملاح بأن يرى الأفق وارتفاع الشمس أو النجم في الوقت ذاته.

السـابع عشر. إجراء جيد في الملاحة هو صنع أفضل استخدام للتخمين الصائب (دعيـت بالحكم judgment في عدد من سـجلات تلك الحقبـة)، وعند توافر مشاهدة ارتفاع جيدة يصحح التخمين الصائب وفق الارتفاع الجديد.

تقدم سـجلات السـفن غالبا رؤية حول الإجراءات الملاحية المتبعة. يعطي سجل سفينة القبطان جون وود في محاولته إيجاد ممر نحو الشمال الشرقي إلى آسيا على طول ساحل سـيبيريا، بصيرة بإجراءات الملاحة في أواخر القرن السابع عشر. استخدم وود عصا متصالبة. هنا إحدى تدويناته في السجل في العام 1676 بينما كان في طريقه إلى سـيبيريا[8]: يوم السبت في 17 يونيو، من ظهيرة يوم 16 إلى ظهيرة هذا اليوم، عاصفة جديدة من غرب - شمال - غرب، وغربا مع مطر وطقس غائم. المسـار وفق البوصلة هو شـمال - شرق، المسافة المقطوعة وفق السـجل 127 ميـلا، الفرق في خطوط العرض 90 ميـلا ـ المغادرة شرقا 90 ميلا، خط العرض وفق الحكم 69 درجة و48 دقيقة. المسـافة من الزوال 303 أميال،

Twitter: @ketab_n

لكن بالملاحظة الجيدة عند الظهيرة فإن خط العرض هو 69 درجة و53 دقيقة. الفـرق في خطوط العرض بين التخمين الصائب والمشـاهدة هو 9 أميال، والذي يعزى إلى اختلاف باتجاه الغرب وجد أنه بسمت قدره 7 درجات. مسافة الزوال المصححة هي 300 ميل، طقس لا بأس به».

غالبـا ما تكون الملاحظات في سـجلات السـفن برقيـة بطبيعتها، لكن من الممكن فك شـيفرتها. كان من الشـائع إدخال ملاحظات ضمن فترة ظهيرة يوم مـا حتى ظهيرة اليوم الذي يليه. هذا هو الوقـت الذي يمكن فيه قياس ارتفاع الشمس عند مرورها بخط الزوال إذا سمح الطقس بذلك. في الملاحظة السابقة يسجل وود أولا حالة الطقس خلال الأربع والعشرين ساعة. ثم يسجل بعد ذلك اتجاهات البوصلة (شمال - شرق) والمسافة المقطوعة بطريقة الحبل. لاحظ أن المسافة المقطوعة (127 ميلا) توحي بأن متوسط السرعة هو خمس عقد.

ثم سـجل وود بعد ذلك تقديـره للتغير في خطوط العرض بأخذ إسـقاطه للمسـافة بالتخمين الصائب على محور شـمال - جنـوب (90 ميلا)، وتحويله إلى فرق في خطوط العرض. بإضافة هذا إلى قياسـه السـابق لخط العرض (من الملاحظة السابقة غير المسجلة هنا) اشتق أنه على خط عرض مقداره 69 درجة و48 ثانية بواسطة الحكم (judgment).

لم يسـجل خط الطول كدرجة، لكنه سجل المسافة عن خط الزوال الرئيس في غرينيتـش بالأميال. المسـافة وفق التخمين الصائب نحـو الشرق هي 90 ميلا. في هذه الحالة يقدر أنه شرق خط الزوال الرئيس بحدود 303 بإضافة قياسه السابق.

يسـجل وود خـط عرض قدره 69 درجـة و53 دقيقة بناء على مشـاهدته لمرور الشـمس بخط الزوال. بمقارنة هذه القيمة مع القيمة من عملية التخمين الصائـب البالغـة 69 درجـة و48 دقيقة، عـزي هذا الاختـلاف إلى الاختلاف المغناطيـسي والذي قدره بحدود 7 درجات غربـا، وصحح تقديره للتقدم شرقا من 303 إلى 300 ميل من خط الزوال.

على الرغم من أنه لم يسجل خط الطول، من السهل أخذ تقدير وود بـ300 ميـل من زوال غرينيتش، وتحويله إلى 14 درجـة و32 دقيقة شرقا. يضعه هذا التقدير لموقعه في حدود 100 ميل تقريبا شرق الشاطئ الشمالي الغربي للنرويج.

Twitter: @ketab_n

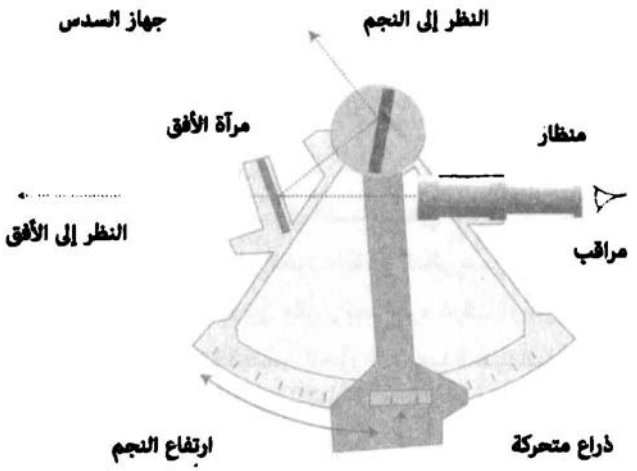
السدس

للعصا المتصالبة عدد من العيوب. لم تنجح كثيرا لمشاهدات على ارتفاعات عالية، بما أنه كان من الصعب مشاهدة طرف من القطعة المتصالبة عند الأفق، والطرف الآخر عند الشمس أو النجم. أيضا كانت معاينة الشمس مباشرة مؤلمة للعينين. استخدم عدد من الأشكال المختلفة للعصا المتصالبة لتفادي هذه المشاكل، لكن جرى تحقيق دقة أكبر مع تطوير أنظمة بصرية بنوعية عالية لإجراء المشاهدة.

يعزى إلى ثوماس غودفري من فيلادلفيا وجون هيدلي من لندن، كل على حدة، تطوير المثمن (octant) في حدود العام 1730. يمسح المثمن ثُمن قوس دائرة، وكما صمم في الأصل، له مرآتان تسمحان بمشاهدة متزامنة لجسم سماوي وللأفق معا. للمثمن مجال زاوي قدره 90 درجة. مع أواخر القرن الثامن عشر استعملت تحسينات أخرى في جهاز دُعي السدس (Sextan).

يتألف السدس (كما في الشكل 113) من قوس يبلغ طوله سدس محيط دائرة، ومن هنا جاءت التسمية. باستخدام الأشعة المنعكسة من مرآة المعاينة، يمكن استخدام السدس لقياس أي ارتفاع بدقة. يمكن تقديم مرآة المعاينة وتأخيرها على طول ذراع متحركة. تنعكس صورة جسم سماوي على مرآة أفقية يغطى نصفها بالفضة. يرى المراقب بعد ذلك صورة الجسم السماوي والأفق معا من خلال المنظار. يمكن وضع مجموعة من المرشحات فوق الصورة من الجسم السماوي أو من الأفق لجعل الرؤية أسهل. (على سبيل المثال منع معظم الإشعاعات الشمسية القوية). بتعديل موقع الذراع المتحرك، أحيانا بواسطة آلية تثبيت بواسطة مسمار يمكن للملاح أن يضع صورة الجسم السماوي على مستوى الأفق ويقرأ المؤشر. تحت ظروف مثالية، وببعض الخبرة يمكن لملاح جيد أن يحصل على ارتفاع دقيق ضمن 1 إلى 2 دقيقة قوسية. غالبا ما تتحدد الدقة بالقدرة على مشاهدة الأفق نفسه.

Twitter: @ketab_n



الشكل (113): تشغيل جهاز السدس. ينظر المراقب خلال منظار ويرى الأفق والنجم أو الشمس في الوقت نفسه باستخدام مرآة الأفق نصف مغطاة بالفضة. يعدل الملاح الارتفاع باستخدام ذراع متحركة، ثم يقرأ الارتفاع من المقياس المدرج.

مع دقة آلة السدس، تصبح التأثيرات التي نوقشت في الفصل التاسع مهمة: الانكسار وزاوية الانخفاض. تذكر أن زاوية الانخفاض تنجم عن ارتفاع المراقب فوق سطح البحر إلى الأفق، وأنها تزيد الارتفاع الملاحظ للأجسام السماوية. وبالمثل يزيد الانكسار من الارتفاع الملاحظ للأجسام السماوية. عندما يشاهد جسم ما لأول مرة، على الملاح أن يصحح للتأثيرين للحصول على الارتفاع الحقيقي. يمكن أن يكون هذان التصحيحان كبيرين إلى نصف درجة، على الأخص عند المشاهدة قرب الأفق. بهذين التصحيحين وبدقة آلة السدس الحديثة، يمكن لارتفاعات الأجسام السماوية أن تعطى بموثوقية خطوط عرض ضمن دقة تصل إلى ميل أو اثنين. بينما يكون للمثمن زاوية 90 درجة، فإن للسدس زاوية تبلغ 120 درجة، مما يسمح للمستخدم بأن يحصل على زوايا بين جسمين سماويين متباعدين جدا أحدهما عن الآخر كالشمس والقمر. وهذا مهم في كثير من الأحيان في تقنية لإيجاد خط الطول تدعى الطريقة القمرية.

Twitter: @ketab_n

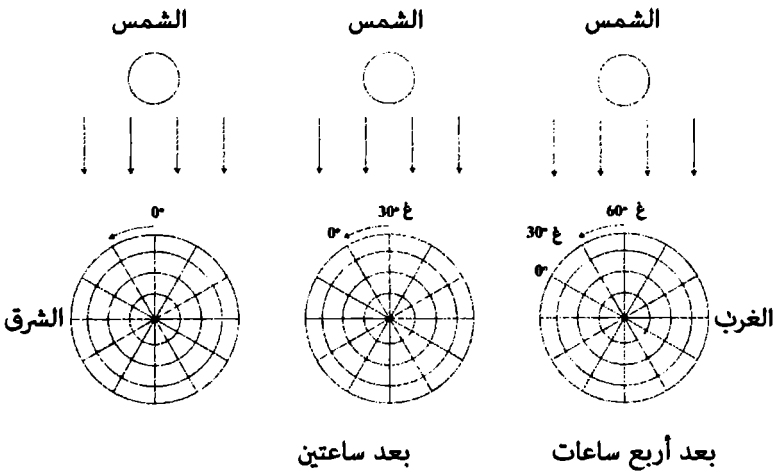
مشكلة خط الطول

لخطوط العرض نقاط مقارنة طبيعية يمكن بواسطتها تحديد ارتفاعات النجوم والشمس: خط الاستواء والقطبان. قياس خط الطول أصعب من قياس خط العرض. الأرض في الواقع كرة دوارة ضخمة. ويمكن لأي شخص عند خط عرض معين أن يرى الأجسام نفسها في السماء، وهي تشرق من الشرق وتصعد لتمر بخط زوالها، ثم تغرب من الغرب، بغض النظر عن خط الطول الواقع عليه. ليس هناك تمييز واضح بين مقدار بعد المرء شرقا أو غربا. ليس هناك غرب «مطلق» بمعنى تعيين بطليموس للجزر السعيدة على أنها أقصى الغرب، إنه مجرد اصطلاح.

تشير جداول طليطلة إلى خطوط طول مبنية على المسافات المقطوعة بين المدن، وتقاس بالمقارنة بخط زوال رئيس يبدو أنه زوال جزر كيب فيردي. خلال نهاية القرن الثامن عشر كان التخمين الصائب الطريقة الأكثر شيوعا لتحديد خط الطول.

يظهر الشكل (114) صعوبة تحديد خط الطول بالنسبة إلى مراقب ما. المنظر هو بالنظر إلى الأسفل عند القطب الشمالي مع وصول أشعة الشمس المتوازية إلى سطح الأرض. إذا كانت لديك ساعة دقيقة تماما، ومؤقتة على توقيت غرينيتش المتوسط GMT، فسوف ترى الشمس مباشرة وهي تمر بخط الزوال عند الساعة GMT 12.00 فوق خط الطول صفر: خط الزوال الرئيس. بعد ساعتين من الظهر عند الساعة 14.00 ستكون الشمس عند مرورها بخط الزوال عند خط الطول 30 درجة غربا. وبعد أربع ساعات ستكون الشمس عند المرور بخط زوال عند خط طول 60 درجة غربا. بمجموعة من الساعات تعاير كلها إلى الزمن نفسه، يمكن تأسيس الاختلافات في خطوط الطول بتوقيت مرور الشمس بخط الزوال. لم تستخدم ساعات دقيقة للحصول على خط الطول حتى القرن الثامن عشر.

Twitter: @ketab_n



الشكل (114): خط الطول بواسطة مرور الشمس بخط الزوال.

في القرون الوسطى فهم العلماء مبدأ قياس خط الطول باستخدام الأحداث السماوية. تخيل أن كل شخص على كوكب الأرض شهد حدثا عاما واحدا مثل خسوف القمر. يمكن لأشخاص عند خطوط طول مختلفة أن يقارنوا المواقع النسبية لأجسام في السماء في زمن حدوث الخسوف، ومعرفة خطوط الطول عندهم بمقارنة السجلات. يعمل خسوف القمر عمل «ساعة عالمية» تسمح للمراقبين عبر الأرض بتحديد زمن الخسوف بالنسبة إلى غياب الشمس. يمكن قياس ذلك بساعات زجاجية، والتي تمتلك دقة كافية لقياس فترات زمنية قصيرة. على الرغم من أن هذه التقنية كانت معروفة من حيث المبدأ، فإن تطبيقها عمليا كان نادرا.

في رحلته الرابعة والأخيرة إلى العالم الجديد، حاول كولومبوس أن يحدد خط الطول عن طريق زمن الغروب في أثناء خسوف القمر. كانت لديه جداول لأحداث سماوية من ريجيومونتانوس من نورمبورغ وهو فلكي ومنجم مشهور. بالإبحار على طول ساحل أمريكا الوسطى، أصيبت سفينته بعدوى الديدان، وامتصت من الماء أكثر مما استطاعت طرحه. أصبح محصورا فيما يعرف الآن

Twitter: @ketab_n

بخليج سانت آن على الشاطئ الشمالي لجامايكا، وأطعمته قبيلة محلية مع طاقمه مقابل بضائع ومن قبيل الشفقة. أرسل كولومبوس طاقما صغيرا في طوافة ليحاول تأليف فريق إنقاذ من هيسبانيولا عن طريق عبور ممر جامايكا. أساء بعض طاقمه معاملة السكان المحليين إلى الحد الذي توقفوا فيه عن تزويده بمزيد من الطعام.

عرف كولومبوس من جداول ريجيومونتانوس أن خسوفا للقمر كان على وشك الحدوث، واستخدم هذه المعلومة لغرضين: حساب خط الطول الواقف عليه، وتخويف السكان المحليين لتزويده بالطعام. هددهم بأنه سيجعل القمر يختفي إذا لم يوافقوا على تزويده بالطعام. استخدم كولومبوس زجاجة ساعية تعمل لمدة نصف ساعة تدعى آمبوليتا لقياس الزمن بين غروب الشمس وحدوث الخسوف. عندما اختفى القمر من السماء، توسّل السكان المحليون إليه كي يجعل القمر يعود. صلّى بخشوع وعاد القمر. استسلم السكان المحليون، وجلبوا المؤن له ولرفاقه.

بالنسبة إلى قياسه بزجاجة نصف ساعة استنتج كولومبوس أن الشمس تغرب في خليج سانت آن بعد سبع ساعات وخمس عشرة دقيقة من غروبها في كاديز في إسبانيا. يضعه هذا على خط طول يبعد 110 درجات غربا، بالمقارنة بقيمة خط طول سانت آن الحالية البالغة 77 درجة غربا. على الرغم من هذا الفرق الكبير بمقدار 33 درجة فإنه يمثل إحدى أولى المحاولات لقياس خط الطول باستخدام الخسوف القمري[9].

كان عدم توافر خط طول دقيق أمرا خطيرا. بنيت العديد من الرحلات عبر الأطلسي على أساس إستراتيجية «النزول على خط عرض» حيث يبحر القبطان باتجاه الشرق أو الغرب الحقيقي على خط عرض مواز ثم يرسو برا. بسواحل تمتد على الأغلب من الشمال إلى الجنوب في الأمريكتين يمكن لتقدير غير دقيق لخط العرض أن ينتهي بكارثة حين تصطدم سفينة بحيد في منتصف الليل. مع صعود القوى البحرية العظمى في أوروبا الغربية، ازداد عدد السفن التي تمخر عباب الأطلسي بشكل كبير، كما ازداد عدد السفن المتحطمة. كان هذا محرضا قويا لحل مشكلة خطوط الطول.

Twitter: @ketab_n

اتبع الباحثون مسارين رئيسين لتحديد موثق لخطوط الطول. تضمن المسار الأول حركة القمر، وبني على حركته السريعة مقابل الخلفية الثابتة للنجوم: نصف درجة كل ساعة. لا يتوافر للملاح في بحر مفتوح الزمن الكافي لانتظار خسوف كي يعرف خط الطول كما فعل كولومبوس. من حيث المبدأ إذا توافر لملاح جدول بموقع القمر في السماء خلال الزمان فإنه يمكنه معرفة المسافة الزاوية بين القمر والشمس أو أي نجم لامع واستخدام الجداول لحساب خط الطول.

تعاني الطريقة القمرية مشاكل عدة. في القرن السادس عشر كانت هناك نظرية ملائمة لحساب مدار القمر. حتى مع اكتشاف نيوتن قوانين الجاذبية كان حساب مدار القمر حول الأرض معضلة رياضية لم تُحل بشكل مرضٍ حتى منتصف القرن الثامن عشر. مشكلة أخرى تتعلق بالطريقة القمرية هي صعوبة مشاهدة القمر، والتي هي محدودة وتعتمد على الزمن خلال الشهر.

اقترح غاليليو طريقة أخرى. تدور أقمار المشتري حول هذا الكوكب الضخم بسرعة جيدة، وهي عديدة بما يكفي بحيث يمكن لزمن اختفائها خلف قرص المشتري أن يعطي معلومات حول خط الطول بتوافر الجداول المناسبة مرة أخرى. إذا كان للطريقة القمرية مساوئها، فإن هذه الطريقة أصعب: يجب حمل منظار على متن كل سفينة، مع جدول بحركة أقمار المشتري من الصعب إنتاجه بدقة كافية.

تتضمن الطريقة الأخرى لمعرفة خط الطول استخدام ساعة ميكانيكية يمكن تعييرها وفق زمن عالمي قياسي. بمقارنة زمن الساعة بزمن مرور الشمس في الزوال المحلي، يمكن حساب خط الطول. كان جيما فريسيوس، الذي طور المثلثات، أول من اقترح فكرة استخدام الساعة لتحديد خط الطول العام 1530. في ذلك الوقت لم تكن هناك ساعة موثوقة يمكنها الحفاظ على الزمن بشكل مرضٍ. في منتصف القرن السابع عشر طور الفيزيائي الهولندي كريستيان هيوغنز ساعةً مبنية على رقاص متأرجح تعرف للكثيرين بساعة الجد.

ومثل فريسيوس اعتقد هيوغنز أن تحديد خط الطول يمكن أن يحل بواسطة ساعة، لكن اختراعه لم يكن مناسبا للاستخدام على ظهر السفن. فعندما يتأرجح القارب فوق الأمواج، ويتعرض لاختلافات كبيرة في درجات الحرارة، تتعطل آلية الرقاص الميكانيكية ما يجعله بلا فائدة.

Twitter: @ketab_n

القانون المتعلق بخط الطول

فقدت البحرية الملكية البريطانية العديد من السفن نتيجة الملاحة السيئة، لكن أشهر تلك الكوارث كانت الكارثة البحرية عند جزر سيللي. في العام 1707 أرسلت بريطانيا العظمى أسطولا كبيرا إلى طولون في فرنسا بقيادة الأدميرال السير كلاودسلي شوفيل لحصار المدينة خلال حرب الوراثة الإسبانية. عاد الأسطول إلى إنجلترا عن طريق مضيق جبل طارق ثم اتجه شمالا. في هذا المقطع من الرحلة، تعرض الأسطول لفترة طويلة من الطقس السيئ، ما حرفه عن مساره، وجعل من الصعب عليه معرفة خط العرض. بالتحول شرقا نحو ما اعتقد شوفل أنه القناة الإنجليزية اكتشفوا أن موقعهم كان بعيدا عن توقعاتهم. تحطمت بعض سفن الأسطول بالقرب من جزر سيللي مقابل ساحل كورنل ومات الآلاف من البحارة.

بقيت الجثث وحطام السفن ترسو على شاطئ كورنل لشهور عدة بعد ذلك. كانت فضيحة وطنية. مدفوعا جزئيا بهذه الكارثة، أصدر البرلمان البريطاني في العام 1714 قانون خطوط الطول، مؤسسا هيئة لخطوط الطول، ومخصصا جائزة لمن يخترع طريقة عملية لتحديده. هنا فإن كلمة «عملية» هي الصفة الرئيسة لأن غاليليو وفريسيوس وهيوغنز وآخرون اقترحوا طرقا معقولة لكنها لم تكن مناسبة للسفن.

استجابة لقانون خطوط الطول، اقتُرِحت العديد من الطرق، بما في ذلك طريقة غير عملية جدا حيث تطلق مجموعة من السفن المتوقفة في عرض البحر صواريخ في الوقت ذاته. تابع صانع الساعات جون هاريسون طريقة جيما فريسيوس وكريستيان هيوغنز حيث عمل لجزء كبير من حياته على مؤقت بحري عملي. ولحل مشاكل تأرجح القارب والتغيرات في درجة الحرارة، صنع آليات تعويض معقدة، ومدارج ذات احتكاك ضئيل تسمح للساعة بأن تحفظ الوقت بدقة تبلغ عدة ثوان خلال رحلة تغطي المحيط الأطلسي بكامله. في تجربة بحرية من إنجلترا إلى جامايكا في العام 1761 أظهرت ساعة هاريسون دقة أفضل من جزء من عشر ثوان، والتي تكافئ أقل من ميلين بحريين بالنسبة إلى موقع يقع بعد رحلة تستغرق أكثر من ستين يوما.

Twitter: @ketab_n

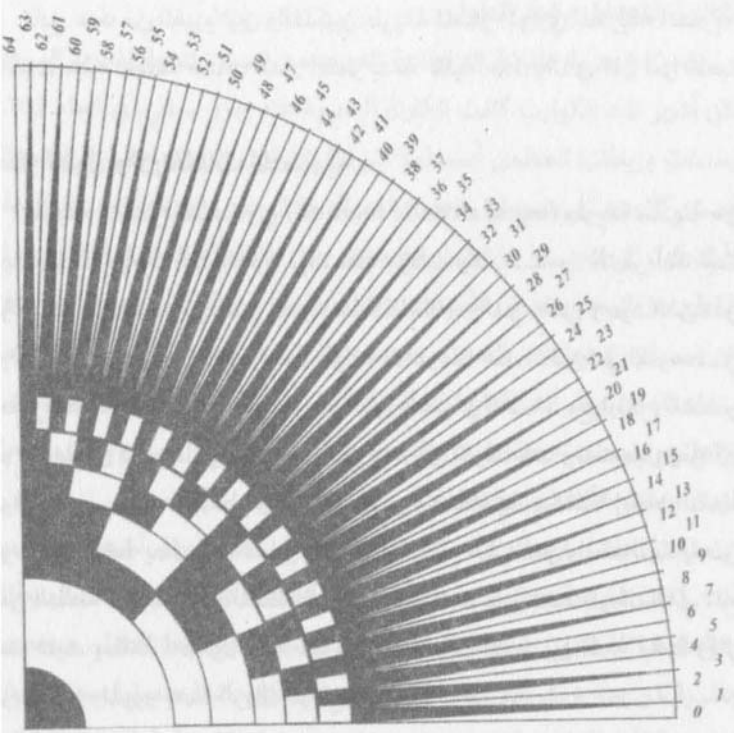
تابع عدد من الفيزيائيين والفلكيين طريقة المسار الموازي للطريقة القمرية. تطلبت هذه المهمة حساب مدار القمر بدقة عالية جدا، والذي كان أمرا صعبا.

خط الطول والارتفاعات المتساوية

طريقة الارتفاع المتساوي (equal altitude method) طريقة سهلة من حيث المبدأ لإيجاد خط الطول بواسطة مؤقت وآلة سدس. افترض أنك ثبّت مؤقتك على وقت غرينيتش المتوسط (GMT)، والذي يعني وجود الشمس فوق زوال غرينيتش مباشرة (خط طول = 0 درجة) عند الظهيرة في المتوسط. في الصباح تلاحظ الشمس وهي ترتفع أعلى فأعلى في السماء. مع ارتفاع الشمس ثم الانخفاض للأسفل يمكنك تسجيل عدد من الارتفاعات وتسجيل زمن كل موقع. لو رسمت مخطط ارتفاع الشمس وانخفاضها، يمكنك إيجاد النقطة الوسطى لخط يصل ارتفاعا واحدا خلال ارتفاع الشمس وانخفاضها. يتعلق زمن النقطة المتوسطة باللحظة التي تمر فيها الشمس بخط الزوال الذي تقع أنت عليه. يمكنك الحصول على خط الطول بتحويل الزمن بين المرور بخط زوال غرينيتش، والمرور بخط الزوال الواقع عليه إلى درجات.

في محاولة لإيضاح طريقة الارتفاع المتساوي، خلقت التحدي الخاص بي. تظاهرت بأنني محصور في جزيرة مقفرة، ومعي ساعة معصم فقط لتعمل كمؤقت، وبعض قطع الغيار. صنَعت ربعية من مواد وجدتها في قبو منزلي: لوح خشبي وأنبوب معدني وحبل صيد وصخرة (لتعمل عمل رصاصة التثقيل) ومقياس زاوي مدرج صنعته من أشياء بسيطة (كما في الشكل 115). بني مقياس الزاوية الربعية بناء على طريقة تدرس في دروس الهندسة في المدارس الثانوية: صنفتُ الزوايا بالتتالي حتى قسمت الربعية إلى أربعة وستين قسما زاويا متساويا. ثم رسمت زوايا متطاولة لتقسيم كل جزء، كما هو واضح في الشكل. سمحت المثلثات لي بتقسيم الأجزاء الزاوية إلى أقسام أصغر. استعملت ظل الشمس الذي ينفذ خلال أنبوب معدني متصل بالربعية لإجراء مشاهدات للنجوم خلال اليوم.

Twitter: @ketab_n



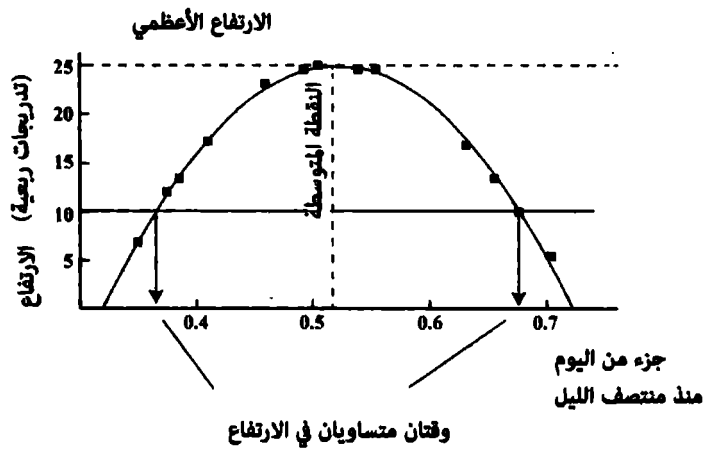
الشكل(115): مقياس زاوي مدرج لربعية صنعها المؤلف منزليا.

يظهر الشكل (116) ارتفاعات الشمس التي قستها في 27 أكتوبر من العام 2008. سجل الزمن كجزء من اليوم بعد منتصف الليل المحلي كما سجلته ساعتي اليدوية. سجلت الارتفاعات كقراءات من تدريجات الربعية. يمكنك رؤية أن قياسات الارتفاع الأخفض كانت بحدود خمسة تدريجات ربعية، والأعلى بحدود خمسة وعشرين. نحو الظهر المحلي لا يتغير ارتفاع الشمس بسرعة، لذا يمكن أخذ متوسط هذه القياسات لإيجاد خط العرض، لكنها لا تساعد كثيرا في إيجاد خط الطول. بتحويل تدريجات الربعية إلى درجات، كان الارتفاع الأعظمي للشمس 36.1 درجة. قمت بحساب الميل الشمسي لذلك

Twitter: @ketab_n

اليوم باستخدام التقريب المبين في الشكل (87) في الفصل الثامن. مع الميل المحسوب وجدت أن خط العرض الواقع عليه 41.9 شمالا بعدم تأكد +/- 0.5 درجة تقريبا. كان خط العرض الحقيقي الواقع عليه هو 42.4 درجة شمالا وهو يتسق مع دقة الربعية التي استخدمتها.

طريقة الارتفاع المتساوي موضحة أيضا في الشكل (116). وبينما يتغير ارتفاع الشمس قليلا قرب زمن المرور بخط الزوال يتغير الارتفاع بسرعة بعد الشروق مباشرة وقبل الغروب مباشرة. يمكن أخذ متوسط الزمنين عند مرور الشمس بارتفاع معين في أثناء الشروق والغروب للحصول على زمن المرور بخط الزوال. يمكن للمرء أن يتتبع منحنيا خلال الارتفاعات بحافة مستقيمة أو حتى باليد، ويعطي هذا تفسيرا للمشاهدات وهو دقيق نسبيا إذا أجري بعناية. ثم يمد خطا أفقيا عند ارتفاع معين خلال منحنى الارتفاعات.



الشكل(116): يمكن تحويل الارتفاع الأعظمي إلى خط عرض للمراقب. تعطي النقطة المتوسطة بين موقعين بارتفاع متساو خط الطول.

في هذه الحالة اخترت ارتفاعا ثابتا قدره عشرة تدريجات ربعية، التي تكافئ ارتفاعا بمقدار 14 درجة. يمكن إيجاد زمني الارتفاعين المتساويين من تقاطع منحنى الشمس مع الارتفاع (10 تدريجات). يعطي متوسط هذين الزمنين نقطة متوسطة بين الشروق والغروب، وهو زمن المرور بخط الزوال. بعد الحصول

Twitter: @ketab_n

على النقطة المتوسطة للمنحنى والتصحيح لعلاقة الزمن وجدت خط الطول بمقدار 71.5 درجة غربا. كانت القيمة الحقيقية هي 71.2 درجة. يعود جزء كبير من هذه الدقة إلى ساعتي اليدوية التي تعمل بهزاز من بلورات الكوارتز.

لتلخيص تجربتي في «الجزيرة المقفرة» في قياس الارتفاع الشمسي: عثرت على موقعي بدقة وصلت إلى 30 ميلا بحريا على طول محور شمال - جنوب، و15 ميلا بحريا على محور شرق - غرب. يمكن لملاح في القرن التاسع عشر أن يستخدم آلة السدس ليحصل على دقة أكبر من ربعيتي البدائية. إضافة إلى ذلك، ربما كان معه جدول أكثر دقة لميول الشمس للحصول على دقة تصل ربما إلى 10 أميال أو أفضل من ذلك.

ربما كانت طريقة الارتفاع المتساوي هذه أبسط الطرق للفهم من حيث المبدأ، لكنها تعاني عيبا واحدا: إذا أجريت القياسات على سفينة متحركة فستصبح القياسات منحازة خلال يوم. يمكن من حيث المبدأ التعويض في هذه الحالة، لكن هذا يضيف خطوة إضافية وهي معرضة لعدم التأكد تقريبا.

قمريات

الطريقة القمرية التي تدعى غالبا قمريات (Lunars) لم تتم مباشرة مع اختراع المؤقت. في أواخر القرن الثامن عشر وأوائل القرن العشرين كانت المؤقتات الدقيقة أجهزة غالية الثمن، ولم يتمكن العديد من أصحاب السفن التجارية من امتلاكها. مع مرور السنين تغيرت نظرة الرياضيين للبحارة، وحاول بعضهم جاهدين صنع أنظمة فعالة للملاحة يمكن استخدامها بسهولة على متن البواخر.

يمكن أخذ القمريات خلال الشهر عندما يكون القمر في وضع جيد لقياس زاويته مع الشمس أو مع نجم لامع. نموذجيا يستخدم السدس لقياس الزاوية بين الشمس والقمر. إضافة إلى ذلك يقاس ارتفاع كل منهما لإجراء تصحيح لعامل يدعى التوازي(*). ينشأ هذا التأثير من قرب القمر من الأرض.

ناثانيل بوديتش (1773-1838) رياضي لامع تعلم ذاتيا من مدينة سالم في ماساتشوسيتس. كانت له مساهمة في التقليد البحري لمدينة سالم، ومساهمة

(*) Paralax: انزياح الزاوية الظاهري لجسم سماوي بسبب مراقبته من سطح الأرض بدلا من مركزها. [المترجم].

Twitter: @ketab_n

أخـرى في تقليد علماء مثل إسـحق نيوتن الذي قرأ كتبـه باللاتينية. لم يتمكن مالكو السـفن التجارية وسـفن صيد الحيتان في مدينة سالم من شراء المؤقتات البحرية. نشر بوديتش نظاما مبسـطا لاسـتخدام القمريات لحسـاب خطوط الطول، وفصّل هذه التقنية في كتابه «الملاح الأمريكي العملي» مسترشدا بمقولة: «لا تضع في كتاب أي شيء لا تسـتطيع تعليمه لطاقم سفينة». حتى هذا اليوم تدعى الأطروحات الملاحية التي تنشر ضمن هذا التقليد بـ«البوديشتية».

الملاحة الدقيقة

في يوليو من العام 1843 نشر القبطان البحري توماس سومنر طريقة حديثة ودقيقة لتحديد موقع السـفينة في البحر بالإسقاط على خارطة ميركاتور. شذّب الفرنسي مارك سـينت هيلير عمل سومنر أكثر بتقنية دعيت «طريقة التقاطع» (intercept method)، التي لاتزال تسـتخدم بشكل شائع حتى الآن. بواسطة آلة سـدس دقيقة، ومؤقت بحري، وجداول، وخارطة ميركاتور يمكن للملاح الآن أن يعثر على موقعه بدقة تصل إلى بضعة أميال بحرية بطريقة التقاطع. أسست هـذه الطريقة على مبدأ أنه لمسـافة قصـيرة يعطي ارتفاع نجـم في لحظة ما خـط موقع للمراقب. وبالحصول على خطين للموقع يمكن للملاح تحديد موقع السـفينة من تقاطعهما. بحلـول القرن العشرين أصبحت هـذه الطريقة هي الطريقة المعيارية للملاحة السماوية.

يتهيأ الملاح على السـفينة للوقت السحري بين عالم النهار وعالم الليل عندما يكون الأفق والنجوم الألمع مرئية. تدوم هذه الفترة التي تدعى «الشفق البحري» نحو نصف سـاعة. بالتحضير لهذه الفترة الرئيسـة، يهيئ الملاح نفسـه بتقدير موقعه مسـتخدما عملية التخمين الصائب. وهو يعلم أيضا بشـكل تقريبي أي نجم سـيظهر في السـماء مباشرة بعد غروب الشـمس. وبمجرد أن تبدأ النجوم بالظهـور يقيس ارتفاع نجم ما فـوق الأفق، ويلحظ زمـن المؤقت. ثم بسرعة يقيـس ارتفاعا آخر فوق الأفق لنجم آخر، ويسـجل زمن المؤقت. وقبل شروق الشـمس يعيد العملية نفسـها مرة أخرى لكن الملاح ينتظر عند الغسـق فقط بثقة لتوهج كافٍ في السماء لإضاءة الأفق.

Twitter: @ketab_n

يجب تصحيح ارتفاعات النجوم لأخذ الانكسار وزاوية الانخفاض بعين الاعتبار. ثم باستخدام جهاز إسقاط ميركاتور يمكن للملاح من خلال تقدير موقع ما وفق عملية التخمين الصائب أن يرسم خطي الموقع لكل نجم على الخارطة. إنه يعلم أن الموقع في مكان ما على طول كل خط موقع، لذا فالموقع الحقيقي هو عند تقاطع الخطين. والذي يسجله على خارطته. يمكن أيضا حساب خط العرض وخط الطول مباشرة من خطوط الموقع.

يأخذني هذا إلى نهاية قصة التخمين الصائب والعثور على الموقع من الشمس والنجوم. لكن الملاحة أكثر من هذا بكثير. فالرياح والطقس والأمواج والمد والجزر والتيارات وحتى القوارب نفسها، كلها عوامل مهمة في تحقيق رحلة آمنة، ويجب اعتبارها بعناية لتحقيق رحلة ناجحة. وأبعد من أن تكون مسائل ثانوية للملاحة، فقد سجلت التحديات التي تقدمها الطبيعة في العديد من سجلات الرحلات، وكانت مهمة بقدر أهمية الملاحة السماوية ذاتها، إن لم تكن أكثر أهمية. القسم الثاني من الكتاب سيعالج هذه القضايا.

Twitter: @ketab_n

11

سماء حمراء في الليل

منـذ زمن ليس بالبعيـد، كان الطقس يملي شروطـه عـلى عملية السـفر. في أوائـل حقبة السـفر في البحـار. ربمـا كان على البحـارة أن يمكثوا عدة أسـابيع في المرفأ بانتظار ريح ملائمة تحملهـم إلى مقصدهـم. كانـت القـدرة على توقـع هبوب عاصفة مهارة مهمة بالنسـبة إلى أي ملاح. اسـتُخدمت الريـاح في كل الثقافات كبوصلة. وأعطيت أسـماء بحسـب الاتجاهات الرئيسـة. في عصرنا نادرا ما يلحظ الناس دلائل الطقـس. ويعتمدون بدلا من ذلك على تنبؤات تنـشر في الصحف أو تظهر على الإنترنت أو من تطبيق على هاتف خليوي.

سـمح تطوير أدوات كجهاز قياس الضغط وجهـاز قياس الحـرارة في القرن السـابع عشر بتحديـد أرقام تعبر عن حالة الطقس. وتطورت طرق للتنبؤ بذلك. حاليا تزود شبكة من الأقمار الصناعيـة ومحطات الرصد بيانـات إلى نماذج حاسـوبية للتنبؤ بحالة الطقس. لكن العمليات

«مـن الواضـح أن إغراء السـماء الحمراء في الليل كان شـائعا منذ ألفي سنة على الأقل»

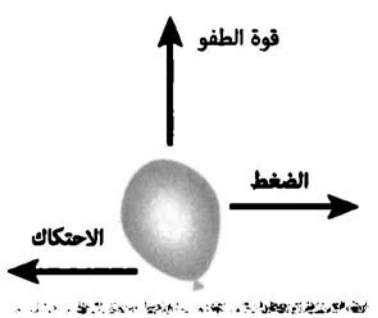
Twitter: @ketab_n

التي تدفـع أنظمة الطقس معقدة. حتى أنها توصف بـ «العشـوائية». مما يجعل التنبؤ بالطقس بأي دقة لفترة طويلة من الزمن عملية صعبة. بالمثل فالتنبؤ بالطقس العنيف لزمن ومسافة قصيرتين ليس عملية سهلة.

قبل توافر التنبؤات بالطقس بشـكل كبير، كان المسـافرون يجربون حظهم مع القدر، أو كانوا يعتمدون على قدرتهم على قراءة الإشارات في الغيوم والرياح للتنبؤ بالطقس بأنفسـهم. كان باسـتطاعة العديد من البحارة الموسميين التنبؤ بالطقس بثقة. كان للسـحر الظاهر في عبارات مثل «غدا سوف تهب العاصفة بالتأكيد» من ملاح قديم أسـاس من إشـارات قرئت من الرياح والسـحب. إنها مهارة يمكن لأي شخص أن يتعلمها من خلال الملاحظة والصبر.

أسـهل تنبؤ للطقس هو الاستمرارية (persistence): الطقس غدا سيكون مثل الطقس اليوم. هذه الطريقة موثوقة لكن يمكن تطويرها بملاحظة تجمع السـحب واتجاه الريح. يخصص جزء من هذا الفصل إلى أوليات التنبؤ بالطقس للهواة.

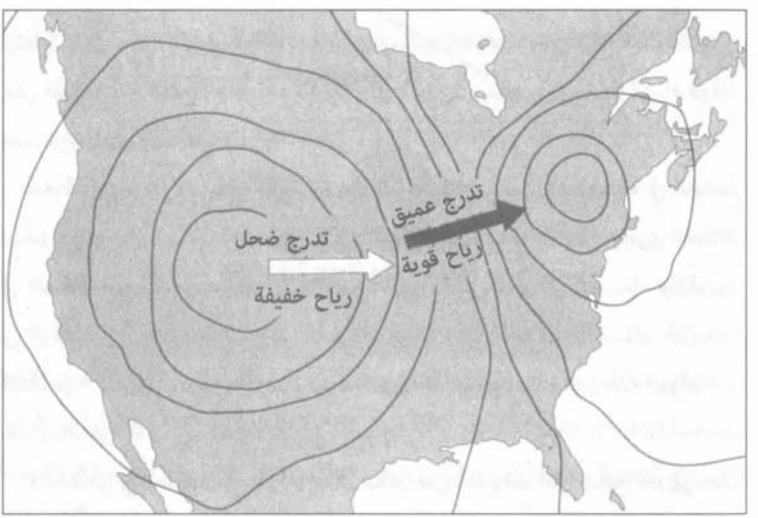
يمكنـك التفكير في الغـلاف الجوي على أنه مؤلف من ملايـين الحزم الصغيرة من الهـواء. تصور أننا نأخذ حزمة صغيرة من الهـواء ونضعها ضمن بالون. قد يرتفع وقد ينخفض أو ينتقل بواسطة الريح. يمكن شرح معظم حالات الطقس على الأرض بحسب القوى المؤثرة على هذه الحزم الصغيرة. هناك ثلاث قوى رئيسـة هي: الضغط والطفو والاحتكاك. يظهر الشكل (117) هذه القوى وهي تعمل على البالون. قوة الطفو ترفع حـزم الهواء الأخف من محيطهـا إلى الأعلى. بينما تهبط الحزم الأثقل من محيطها. لو كان الضغط أخف على طرف حزمة هوائية من الطرف الآخر. فسـوف تتحرك باتجاه الضغط الأخف. الهواء الذي يمر فوق سطح الأرض يتعرض لاحتكاك مما يجعله يبطؤ.



الشكل (117): تأثير قوى مختلفة على حزمـة من الهـواء. قـوة الطفو ترفع الحزم الأخـف من الهـواء للأعلى. أو تهبط الحزم الأثقل للأسفل تحت تأثير الجاذبية. اختلاف الضغط من منطقة لأخرى يدفع الحزمة معه. بينما يسرق الاحتكاك بالأرض الطاقة من الحزمة.

Twitter: @ketab_n

ينتـج أهم عامل مؤثر في الغـلاف الجوي عن فرق الضغط بين منطقة وأخرى. يتدفـق الهواء من منطقة ضغط مرتفع إلى منطقـة ضغط منخفض مولدا الرياح. عـلى خرائط الطقس تسـمى خطوط الضغط المتسـاوي بـ «الآيزوبـار» isobar (الشـكل 118). عندما تكون خطوط الضغط المتسـاوي قريبـة بعضها من بعض فإنهـا تمثل تغيرا سريعا في الضغط. مما يسـبب هبوب ريـاح أقوى. يدعى مقدار تغير الضغط على مسافة معينة أحيانا بتدرج الضغط. عندما تكون خطوط الضغط المتسـاوي متباعدة يكون التدرج صغـيرا. وتكون الرياح خفيفـة. يمكن أن تكون التدرجات بين مناطق الضغط المرتفع والمنخفض كبيرة جدا بحيث تولد رياحا قوية وعواصف عاتية.



الشـكل (118): خطوط الضغط المتساوي تدعى «آيزوبار». تتدفق الرياح من مناطق الضغط المرتفع إلى مناطق الضغط المنخفض. عندما تكون خطوط الضغط المتسـاوي قريبة بعضها من بعض. تكون الرياح أشد.

احتـكاك الهواء الذي يتحرك فـوق الأرض قوة مهمة أيضا: مـع هبوب الرياح فوق سطح ما. يضيع الكثير من الطاقة في إزاحة الأجسام مثل حفيف أوراق الشجر أو الأمواج المتشـكلة على سـطح المحيـط. ربما تولّد عاصفة فـوق المحيط بعوائق

Twitter: @ketab_n

قليلة رياحا بسرعة ثلاثين ميلا في الساعة. لكن بعد عدة أميال على اليابسة بعد عبورها العديد من العوائق تنخفض سرعتها إلى عشرة أميال في الساعة. عندما تصل العواصف إلى اليابسة. تضيع معظم قوتها التدميرية خلال مائة ميل من الانتقال برا. بالمثل ونتيجة للاحتكاك. يمكن لسرعة الرياح بالقرب من الأرض أن تكون منخفضة جدا. لكنها تزداد مع الارتفاع. سرعة الرياح الأعلى على ارتفاعات أعلى مسؤولة عن الشكل المميز للعديد من تشكيلات السحب.

ترتبط قوة طفو الهواء مباشرة بكثافته. وهي مقدار ما يتجمع منه في حجم معين. عندما يسخن الهواء تتحرك الجزيئات بسرعة أكبر. وتتمدد حزمة الهواء. الهواء البارد أكثف من الهواء الساخن. لذا تصعد حزمة الهواء الساخن إلى الأعلى. وهو مبدأ يستخدم في إطلاق البالونات. يهبط ضغط الهواء بسرعة مع زيادة الارتفاع. وزن عمود الهواء فوقك هو الذي يسبب الضغط. وهو يبلغ 15 رطلا على الإنش المربع عند سطح البحر. مع تحركك إلى الأعلى. يصبح وزن عمود الهواء فوقك أخف. وينخفض الضغط.

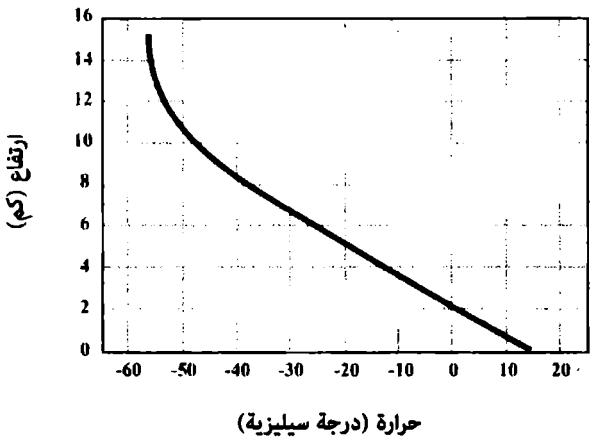
ضغط الهواء على سطح الأرض ثابت تقريبا. الاختلافات البسيطة في الضغط بحدود جزء من عشرة آلاف جزء تدفع الرياح على سطح الأرض. يجري الحفاظ على الضغط الثابت عن طريق تمدد أعمدة الهواء التي تصل إلى السماء وتقلّصها. على الرغم من أن الضغط قد يبقى نفسه تقريبا خلال الصيف والشتاء. فإن هذا «التنفس» للغلاف الجوي الأرضي مع الفصول يخلق وضعا يكون فيه الهواء عند مستوى البحر أكثف في الشتاء منه في الصيف.

الانخفاض في الضغط مع الارتفاع أكبر بكثير من التغيرات على سطح الأرض. عند قمة جبل إفرست، على ارتفاع 8848 مترا، فإن ضغط الهواء بمقدار ثلث الضغط عند سطح البحر. يخلق الانخفاض السريع في الضغط مع زيادة الارتفاع نوعا من نظام تبريد يبرّد الغلاف الجوي كلما ارتفعنا إلى اعلى. عندما ترتفع حزمة من الهواء، فإنها تتمدد بالنسبة إلى محيطها، باذلة عملا. ونتيجة لذلك فهي تفقد طاقة وتبرد. يخلق التبريد المستمر للهواء الصاعد انخفاضا في درجة الحرارة بمقدار 4 درجات فهرنهايت لكل 1000 قدم من الزيادة في الارتفاع (أو 6.5 درجة مئوية لكل كيلومتر، الشكل 119). في يوم صيفي حار، أتطلع إلى السماء فوق أعالي السحب الرعدية المتموجة

Twitter: @ketab_n

وأتصور أن درجات الحرارة لا بد أن تكون تحت الصفر هناك، كأن قمما جبلية متجمدة ترتفع فوق السهول المحترقة. المناطق الأخفض من الغلاف الجوي حيث يحدث هذا التبريد للهواء تدعى الغلاف الجوي الأرضي (troposphere).

نموذج عمودي لدرجة الحرارة عند دائرة عرض 30 درجة



الشكل (119): نموذج لتدرج الحرارة مع الارتفاع.

يلعب الماء دورا ضخما في الطقس والمناخ. لا يمكن المبالغة في تقدير أهميته عندما تفكر أن عنف الأعاصير والفيضانات والعواصف والرياح والظواهر الأخرى يتعلق مباشرة بخصائص الماء. تدعى قدرته على الاحتفاظ بالحرارة «السعة الحرارية» (Heat Capacity). تبقى المحيطات والبحيرات وبرك المياه أكثر دفئا في الخريف عندما يبرد الهواء حولها. وتكون أبرد بكثير في الربيع عندما يزداد الهواء المحيط بها سخونة. يتطلب الأمر كمية أكبر من الحرارة لتسخين الماء من الهواء. على عكس الماء، يمتلك الهواء سعة حرارية منخفضة نسبيا. يخلق الفرق بين السعة الحرارية للماء والهواء اختلافات ضخمة بين البيئات البحرية والبيئات البرية. على سبيل المثال، تتلقى مدينة سيتكا، على خليج ألاسكا ريحا رطبة من الغرب تعدّل من تغيرات درجات الحرارة فيها. درجات الحرارة الأدنى في سيتكا هي بحدود

Twitter: @ketab_n

الثلاثينيات درجة فهرنهايت في ديسمبر ودرجة الحرارة الأعلى في يوليو هي بحدود الستينيات درجة فهرنهايت - ويكون متوسط التغير في درجة الحرارة بمقدار 30 درجة فهرنهايت (17 درجة مئوية). في المقابل، تقع ادمنتون في البيرتا في منطقة برية، ويكون متوسط درجات الحرارة الأدنى - 2 درجة فهرنهايت في يناير ومتوسط درجات الحرارة الأعلى 73 درجة فهرنهايت في يوليو، وهو اختلاف بمعدل 75 درجة فهرنهايت (42 درجة مئوية).

الخاصية التالية في الأهمية للماء هي «الناقلية الحرارية» (thermal conductivity)، وهي القدرة على نقل الحرارة أو البرودة من مكان لآخر. الهواء الرطب فعّال في نقل الحرارة أو البرودة من مكان إلى آخر. غالبا في ايام صيفية لاهبة يشتكي الناس بالقول: «ليست الحرارة بل الرطوبة»، يمكن لنسيم قوي في مطر بارد أن يسحب الطاقة من جلد الجوالين بسرعة مسببا انخفاض درجة حرارة الجسم (hypothermia).

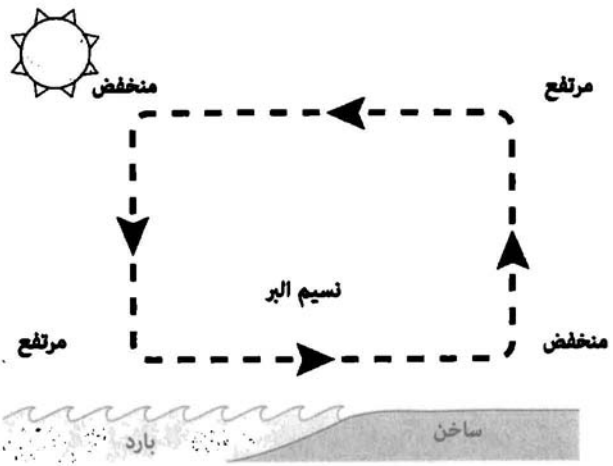
الخاصية الثالثة للماء والتي ربما كانت أكثرها أهمية بالنسبة إلى الطقس هي «الحرارة الكامنة» (latent heat)، وهي كمية الحرارة اللازمة لتحويل الماء من سائل إلى بخار. في العملية العكسية عندما يشكل الماء قطرات فإنه يطلق حرارة. لو تكاثف بخار الماء في عمود صاعد من الهواء، فإنه يطلق حرارة ويسرّع من عملية الصعود. هذه العملية مسؤولة عن النمو المتفجر للعواصف المطرية في الأيام الحارة.

نسائم البحر

تتعلق أنماط الرياح اليومية على شاطئ البحر بالسعة الحرارية للماء. تسخن اليابسة بسرعة أكبر من المحيط خلال النهار، وتفقد الحرارة بسرعة أكبر خلال الليل. تبقى درجة حرارة الماء ثابتة نسبيا، بينما تظهر درجة حرارة الهواء فوق اليابسة اختلافا أكبر بين الليل والنهار. خلال النهار (الشكل 120) يسخن الهواء فوق البر بسرعة أكبر من الهواء فوق البحر ويشكل عمودا صاعدا من الهواء الساخن. تخلق مغادرة الهواء الصاعد فراغا جزئيا يسحب الهواء البارد من فوق المحيط ليحل محله. يهب الهواء الساخن في أعلى العمود باتجاه البحر. وما إن يصبح فوق المياه

Twitter: @ketab_n

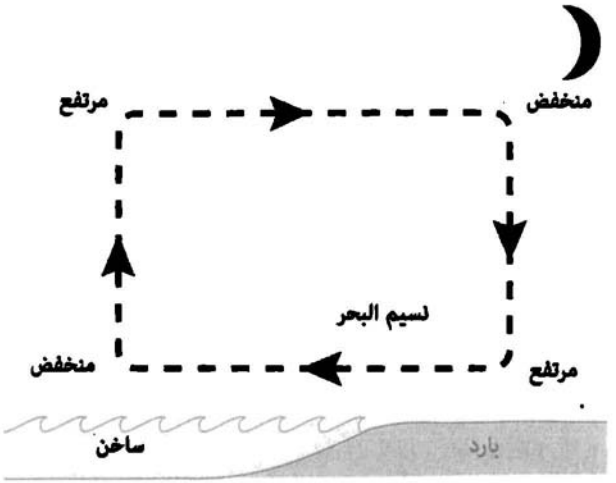
البــاردة حتى يبرد ويصبح أكثــف ويهبط باتجاه المحيط. خــلال النهار فإن تدوير الهواء الناجم من الماء نحو اليابسة على طول السطح يدعى نسيم البحر.



الشكل (120): تنشأ نسائم البحر من صعود الهواء الساخن على اليابسة خلال النهار ثم هبوطه نحو البحر.

أثنــاء الليل ينعكس هذا الميل (الشــكل 121). تبقى درجة حرارة المحيط ثابتة إلى حد بعيد. لكن اليابســة تبرد بسرعة. يصبح الهواء فوق المحيط الآن أكثر حرارة، ويرتفع للأعلى. مع مغادرته لســطح المحيط، تســحب مغادرته الهواء من اليابسة. يســحب الهــواء الصاعد من المحيط إلى اليابســة عند ارتفاع عــال، ثم يبرد ويهبط للأســفل. ينجرف الهواء البارد من الداخل ويهب فوق الســطح ويعود إلى المحيط. يدعى الهواء البارد الهابط من الجبال داخل جزيرة استوائية عادة بـ «نسيم البر» أو «ريح البر». هذه المصطلحات ضاربة في القدم، وقد وجدت في فترة الإبحار الشراعي عندما كان نســيم البر يساعد السفينة على مغادرة الجزيرة. على جزر مثل جامايكا وكوبا، تعطي نســائم البر راحة كبيرة أثناء الليل عندما يســمح الهواء البارد الهابط من التلال بنوم هانئ.

Twitter: @ketab_n

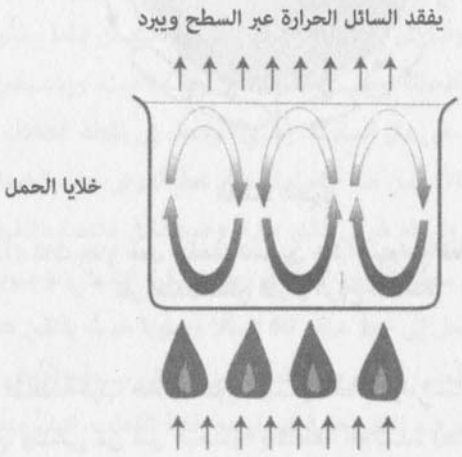


الشكل (121): ينشأ نسيم البر من صعود الهواء الدافئ فوق الماء خلال الليل ثم هبوطه على اليابسة.

تنتقل الحـرارة بثلاث عمليات في الغلاف الجوي: التوصيل والحمل والإشـعاع. يحدث التوصيل (conduction) عندما يتلامس جسمان أحدهما مع الآخر. يحدث الإشعاع (radiation)، وهو انتقال للحرارة، عندما تسافر الأشعة الكهرومغناطيسية، عادة الأشعة تحت الحمراء، من مكان إلى آخر حاملة معها الطاقة. عندما ينتقل الهواء مـن مكان إلى آخر يحمل معه الحـرارة في عملية تدعى «الحمل» (convection). الحمـل هو أكثر طـرق انتقال الحرارة من مكان إلى آخـر في الغلاف الجوي كفاءة. نموذج نسيم اليابسة - البحر لدوران الهواء عند السطح الفاصل بين البحر واليابسة مثال على خلية حمل (convection cell). تنشأ خلايا الحمل الحراري عندما يسبب دوران الهواء نقـلا بطريقة الحزام الناقل للحرارة من منطقة إلى أخرى تقوم بخلق خلايـا حمـل حراري في مطبخك في قـدر من الماء الغالي. لو وضعـت بازلاء في الماء الغالي، يمكنك أن تستخدمها كمؤشرات على غليان الماء. عند حرارة منخفضة. يمكن لخلايـا الحمل الحراري أن تنشـأ، حيث تغلي البازلاء عنـد جدار القدر، وتغوص في

Twitter: @ketab_n

منتصفه، حيث تنقل عبر السطح. لو زدت الحرارة تحت القدر، فربما ترى عددا من خلايا الحمل الحراري تتشكل مع غليان الماء بشكل أقوى. يوضح الشكل (122) تشكل خلايا الحمل في السائل. الحركة الدائرية كفؤة في نقل الحرارة من مصدر الحرارة إلى مناطق أبرد. يمكنك أن ترى أن السائل في خلايا الحمل المجاورة يرتفع ويهبط في الاتجاه نفسه للخلية المجاورة له، بحيث يكون هناك تبادل في الدوران بين الخلايا المتجاورة.

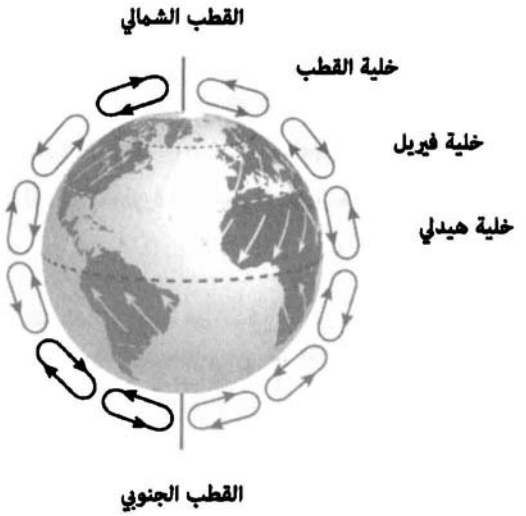


الشكل (122): تنشأ خلايا الحمل عندما يسخن غاز أو سائل. يعتمد عدد الخلايا جزئيا على كمية الحرارة الداخلة.

أنماط الطقس العالمي

تخلق خلايا الحمل على مستوى الكرة الأرضية أنماط الطقس الرئيسة التي نراها. في كل من نصفي الكرة الأرضية توجد ثلاث خلايا حمل تمتد من خط الاستواء حتى القطبين (الشكل 123). تدعى الخلية الأقوى من الخلايا الثلاث خلية هيدلي (Hadley). تنقل هذه الخلية الهواء من خط الاستواء إلى خطي عرض 30 درجة شمالا وجنوبا. حيث تصبح باردة بما يكفي لتهبط إلى السطح، وتعود إلى خط الاستواء. أخذت هذه الخلايا اسمها من جورج هيدلي، وهو عالم أرصاد إنجليزي وصَف لأول مرة أنماط الرياح في القرن الثامن عشر.

Twitter: @ketab_n



الشـكل (123): ثلاث خلايا حمل منفصلة تنشأ بين خط الاستواء والقطبين. يخلق الهواء الراجع على امتداد سطح الأرض الرياح السائدة.

تحتوي المنطقة قرب خط الاستواء حيث يصعد الهواء الساخن إلى الخلية القليل من الريـاح، وتدعى من قبل البحّـارة بالمنطقة الراكـدة (doldrum). هنا تلتقي كتل الهواء من شـمال خط الاسـتواء وجنوبه وتصعد عموديـا للأعلى. يدعو علماء المناخ هـذه المنطقة بمنطقة التلاقـي ضمن المداريـن (ITCZ). في منطقة الركود هذه هناك حزمة ثابتة تقريبا من العواصف الرعدية تنشـأ من السقوط العمودي للهواء المغلف لخط الاسـتواء. في كتابه «الإبحار وحيدا حول العالم» كتب جوشـوا سلوكم عن مصادفته لمنطقة الركود هذه[1]: «في اليوم السادس عشر دخلت سفينة سـبري هذه المنطقة الكئيبة، لتعارك العواصف ولتعاني فترات من الهدوء المتقطع، لأن هذه هي حالة العناصر بين الرياح التجارية الشمالية الشرقية والرياح التجارية الجنوبية الشرقية، حيث توسـع كل منهما، وهما تتصارعان بالتناوب على السيطرة، قوتها بالدوران في كل الاتجاهات».

تدعى المنطقة حول خط العـرض 30 شمـالا بخطـوط عـرض الحصان (horse latitude)، حيث يهبط الهواء الجاف من خلية هيدلي ليشـكل خلية الحمل المجاورة

Twitter: @ketab_n

التـي تدعى خلية فيريل. يسـود هذه المنطقة أيضا الهدوء غالبـا، وترتبط بالصحارى كالصحـراء الكبرى وصحراء موجافي وشـبه الجزيرة العربية في نصف الكرة الشـمالي. المنطقـة المقابلـة لها في نصـف الكرة الجنوبي تتعلـق بصحراء كالاهـاري والصحراء الأسـترالية. بحسـب دليل أكسـفورد للسـفن والبحر، فإن مصطلـح «خطوط عرض الحصان» ربما أتى من عمليات الإبحار بالسفن من إنجلترا جنوبا. كان البحارة يقبضون جزءا من أجورهم قبل بداية الرحلة. في ذلك الوقت كانوا ينفقون هذه الأجور المقدمة لهم سـلفا في الحانات ودور البغاء قبل الإبحار، مما جعلهم مدينين. في البحر يبدأون بدفـع ديونهم ببطء، وقبل أن يصلوا إلى نقطة تسـديد الديـن تماما يبدأون بتجميع المال. وللاحتفال بهذه اللحظة يجلب البحارة تمثالا لحصان ميت، ويشـبعونه ضربا في احتفال، ثم يلقونه من على متن السفينة. يجري الوصول إلى نقطة التعادل هذه عادة عند خط عرض 30 شمالا. ومن هنا جاءت تسمية خط العرض هذا بالحصان[2].

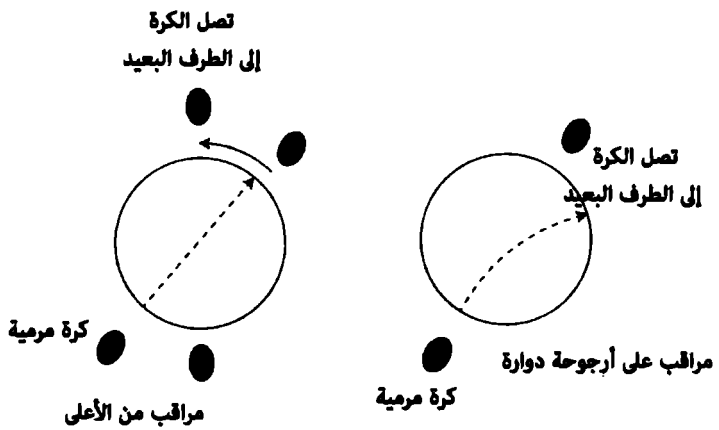
خليـة فيريل، من وليـام فيريل الذي اقترح وجودها في منتصف القرن التاسـع عشر، تنقل الهواء على سطح الأرض شمالا في نصف الكرة الشمالي، وجنوبا في نصف الكرة الجنوبي، حتى يصل إلى خط عرض 60 شمالا وجنوبا حيث يلتقي هناك بخلية القطب. تنقل خلية القطب الهواء من القطبين مرورا على سـطح الأرض نحو خلية فيريل. مع ارتفاع الهواء عند تلاقي خلية فيريل مع خلية القطب، تنشأ منطقة تدعى منطقة المنخفـض تحت القطب. يرتبط هذا الحزام مـن الضغط الجوي المنخفض بأنظمة من العواصف الشديدة في شمال المحيط الهادئ حول جزر اليوتيان، وشمال المحيط الأطلسي حول آيسلاندا.

تأثير كوريوليس ونماذج الطقس العالمية

تنشـأ الرياح السـائدة من مسـار الهواء من خلايا الحمل العالمية على سـطح الأرض. مـن خطوط عرض الحصان حتى خط الاسـتواء، تتدفق الرياح السـطحية السائدة نحو خط الاستواء، وبعد خط عرض الحصان تتدفق الرياح شمالا في نصف الكرة الشـمالي. هناك عامل إضافي يحـدد أنماط الرياح السـائدة: تأثير كوريوليس (Coriolis effect) الذي يحرف الرياح في نصفي الكرة. سُـمي هذا التأثير نسبة إلى العالم الفرنسي غاسبارد غوستاف كوريوليس الذي كتب عنه في العام 1835.

Twitter: @ketab_n

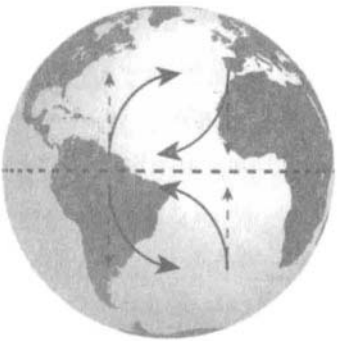
يوضح الشكل (124) أساسيات تأثير كوريوليس بالنسبة إلى شخصين يركبان على أرجوحة دوارة. يلقي أحدهما الكرة إلى صديقه مباشرة. تسافر الكرة بمسار مستقيم، لكن بما أن الأرجوحة تدور، فقد تحرك صديقه من موقعه في الوقت الذي يفترض أن تصل الكرة إليه. من وجهة نظر مراقب من فوق، فقد انتقلت الكرة بخط مستقيم، لكن بالنسبة إلى المراقبين على الأرجوحة، تبدو الكرة وقد انحرفت بقوة جديدة وغامضة.



الشكل (124) تأثير كوريوليس. عندما ترمى كرة عبر أرجوحة دوارة، فإنها تنتقل بخط مستقيم. لكن من وجهة نظر مراقبين يلعبون لعبة التقاط الكرة في الأرجوحة الدوارة تبدو الكرة وقد انحرفت بقوة غامضة.

دوران الأرض يجعلها مثل الأرجوحة الدوارة. الاختلاف الرئيس عن الأرجوحة هو أن الأرض كروية. ولذا فإن سرعة الدوران عند خط الاستواء أكبر من سرعة الدوران قرب القطبين. ستتحرك حزمة هواء متجهة شمالا من خط الاستواء أسرع من الهواء المحيط بها مع ارتفاعها في الجو، وتنحرف شرقا. بالمثل، فإن حزمة من الهواء المتجهة جنوبا نحو خط الاستواء ستتحرك ببطء أكثر من الهواء المحيط بها عند خطوط عرض أدنى وتنحرف غربا. بصورة عامة تنحرف حزم الهواء التي تنتقل مسافات بعيدة نحو اليمين في نصف الكرة الشمالي ونحو اليسار في نصف الكرة الجنوبي (الشكل 125).

Twitter: @ketab_n



الشـكل (125) تأثير كوريوليـس في الكرة الأرضية. يحرف الهواء المبتعد عن خط الاسـتواء إلى الشرق. ويحرف الهواء المتجه صوب خط الاستواء إلى الغرب.

يخلق مزيج من تأثير كوريوليس وخلايا الحمل العالمية رياحا سائدة على الأرض (الشـكل 126). تتولد الرياح السـائدة من الرياح السطحية لخلايا الحمل العالمية. بالنسـبة إلى خلايا هيدلي فـإن الهواء العائد من خطوط عـرض الحصان نحو خط الاستواء تحرف من الشرق إلى الغرب، خالقة رياحا تجارية تهب من الشمال الشرقي إلى الجنوب الغربي في نصف الكرة الشـمالي. تجري الرياح التجارية في نصف الكرة الجنوبي من الجنوب الشرقي إلى الشمال الغربي. تلتقي الأشكال الشمالية والجنوبية من الرياح التجارية عند منطقة الركود.

(الشـكل 126) نماذج الرياح السـائدة على الأرض. تخلق خلية هيـدلي رياحا تجارية تهب من الشرق، وتخلق خلية فيريل رياحا تجارية تهب من الغرب عند خطوط العرض الوسطى.

Twitter: @ketab_n

يمتد الهواء السطحي في خلية فيريل من 30 درجة إلى 60 درجة شمالا، وينحرف شرقا تحت تأثير كوريليوس خالقا رياحا سائدة تُدعى الرياح الغربية (westerlies). تسمى الرياح عادة بحسب منشئها، لذا فالغربية عبارة عن ريح تهب من الغرب إلى الشرق. أخيرا هناك رياح شرقية (easterlies) عند القطب. والتي تنشأ مع حرف الرياح السطحية في خلية القطب من الشرق إلى الغرب.

كانت الرياح السائدة والغربية منها مهمة في تاريخ أوروبا وأمريكا الشمالية. في رحلة كولومبوس الأولى إلى الأمريكتين أبحر جنوبا من إسبانيا إلى جزر الكناري، حيث التقط الرياح السائدة لحمله غربا إلى البحر الكاريبي. في رحلة العودة أبحر شمالا إلى خط عرض جزر الآزور، حيث استخدم الرياح الغربية للعودة إلى أوروبا. بالمثل أبحرت السفن من أوروبا إلى أفريقيا الغربية لتحمل العبيد، ثم أبحرت غربا مستخدمة الرياح التجارية السائدة على البحر الكاريبي وأمريكا الشمالية حيث بيع العبيد. بعد التقاط البضائع من العالم الجديد، مثل مشروب الروم والسكر، عادت السفن إلى أوروبا مستخدمة الرياح الغربية. هذا المسار عرف كثيرا باسم المثلث التجاري.

المونسون

المونسون Monsoon عبارة عن حادثة مناخية فصلية تؤثر في شبه القارة الهندية، ويمكن تشبيهها بنسيم البحر لكن بمقياس ضخم. عادة ما تهيمن الرياح التجارية التي تهب من الشمال الشرقي إلى الجنوب الغربي على أنماط الطقس في بحر العرب بين الهند وشبه الجزيرة العربية. مع اقتراب الصيف، تسخن الشمس شبه القارة الهندية. يسبب هذا التسخين ارتفاع الهواء وسحب الرطوبة من بحر العرب. ومع صعود هذا الهواء فإنه يتكاثف ويخلق فصلا ممطرا طويلا يمتد فترة طويلة من فصل الصيف، ويمكنه أن يسبب الفيضانات الكبيرة.

يمكن للملاحين أن يستخدموا رياح المونسون لمصلحتهم في توقيت رحلتهم بين شبه الجزيرة العربية والهند للاستفادة من الرياح السائدة في كلا الاتجاهين. ربما حفَزت مشكلة الإبحار ضد الرياح التجارية من شبه الجزيرة العربية إلى الهند تطوير نوع من الأشرعة يدعى بالشراع اللاتيني (المثلثي) lateen سمح للبحارة بالإبحار جزئيا ضد الريح.

Twitter: @ketab_n

سرعة الرياح

تشـير سرعة الرياح إلى تغير الطقس، وهي عامل مهم في اتخاذ قرارات السـفر. نعتمـد عموما على التنبـؤات لتعطينا فكرة ما عن سرعة الريـاح، لكن هناك غالبا دلائـل من ميلان الأشـجار، أو تصرف الأمواج في عرض البحر. في العام 1805 أنشـأ السير فرانسيس بيوفورت من ضباط البحرية البريطانية مقياسا لقياس سرعة الرياح لمسـاعدة الملاحين. دُعي مقياسـه بمقياس بوفورت، ومازال شـائعا إلى الآن. تصنف سرعات الرياح بحسـب «القوى». بالنظر إلى حالة البحر، أو طريقة اهتزاز الأشجار على اليابسـة، يمكن للملاح أن يجري تقديرا جيدا لسرعة الرياح، وأن يعدل خططه طبقا لهذا التأثير في القارب. الجدول 2 هو مقياس بوفورت على البحر واليابسة.

قوة	شدة	عقدة	تأثير
0	هادئ	01 -	دخان يصعد عموديا
1	هواء خفيف	13 -	دخان ينجرف ببطء
2	نسيم خفيف	46 -	ريح يحس بها بالوجه، حفيف أوراق الشجر
3	نسيم لطيف	710 -	غصن يتحرك، رفرفة علم خفيف
4	نسيم معتدل	1116 -	تطاير الغبار والأوراق، أغصان صغيرة تتحرك
5	نسيم طازج	1721 -	تموجات على مياه على اليابسة، تحرك شجرة صغيرة
6	نسيم قوي	2227 -	ميل أغصان كبيرة، انقلاب المظلات
7	ريح معتدلة	2833 -	ميل الشجرة بكاملها، من الصعب المشي بعكس اتجاه الريح
8	ريح منعش	3440 -	أغصان تتقطع من الشجرة، المشي صعب جدا
9	ريح قوية	4147 -	تتكسر فروع الأشجار
10	ريح كاملة	4855 -	تقتلع الأشجار
11	عاصفة	5663 -	أضرار على مدى واسع
12	عاصفة شديدة	اكبر من 64	دمار

قوة	شدة	عقدة	تأثير
0	هادئ	01 -	البحر كالمرآة
1	هواء خفيف	13 -	تجعدات من دون رغوة
2	نسيم خفيف	46 -	تموجات صغيرة، قمم لا تتحطم
3	نسيم لطيف	710 -	تموجات كبيرة، بعضها يتحطم
4	نسيم معتدل	1116 -	امواج صغيرة، تتحطم غالبا
5	نسيم طازج	1721 -	امواج متوسطة، كثير منها يتحطم
6	نسيم قوي	2227 -	امواج عالية، رذاذ من الأعلى
7	ريح معتدلة	2833 -	البحر يتكوم، تظهر شرائط
8	ريح منعش	3440 -	امواج كبيرة، شرائط كبيرة باتجاه الريح
9	ريح قوية	4147 -	امواج عالية تبدا بالتحطم
10	ريح كاملة	4855 -	أمواج عالية جدا، بقمم طويلة، يأخذ البحر لونا أبيض
11	عاصفة	5663 -	أمواج عائية جدا، تنخفض الرؤية، يتم كبيرة من الزبد الأبيض
12	عاصفة شديدة	اكبر من 64	البحر مملوء بالزبد والرذاذ، تنخفض الرؤية بشدة

(الجدول 2) مقياس بيفورت للرياح على اليابسة (أعلى) وعلى الماء (أسفل).
سرعة الرياح مقيسة بالعقدة؛ 1 عقدة = 1.15 ميل / ساعة.

Twitter: @ketab_n

الكتل والجبهات الهوائية

على الرغم من أن سطح الكرة الأرضية مغطى إلى ثلاثة أرباعه بالماء، فإن الكتل البرية القارية تؤدي دورا مهما في أنماط الطقس، خصوصا في المنطقة المعتدلة الشمالية (بين خطي عرض 30 و60)، حيث تأتي الجبهات الهوائية من حين إلى آخر على رياح غربية. يميل الهواء القاري ليكون جافا، ويتعرض للتسخين بالشمس أكثر من الهواء البحري في الصيف، ويبرد بسرعة أكبر في الشتاء. في المقابل فإن الاستطاعة الحرارية للماء كبيرة، وتخفف من تقلبات درجات الحرارة بين الفصول. ليس من المستغرب أن يكون الهواء فوق المحيط أكثر رطوبة من الهواء فوق القارات. تعتمد قدرة الهواء على حمل الرطوبة على درجة حرارته أيضا: كلما ارتفعت درجة حرارة الهواء أصبح أكثر رطوبة. نتيجة لذلك يكون الهواء في الصيف رطبا عادة، بينما يمكن أن يكون الهواء في الشتاء جافا.

تختلف الكتل الهوائية بشدة عبر قارة أمريكا الشمالية. تتأثر المناطق الجنوبية الشرقية من أمريكا الشمالية بقوة بالهواء المداري الرطب المقبل من خليج المكسيك. كلما سافر المرء أبعد شمالا كان دور الهواء القاري الجاف أكثر أهمية. إضافة إلى الهواء البحري المداري، هناك هواء بارد بحري يأتي من شمال المحيط الهادئ وشمال المحيط الأطلسي. يعدّل دفق الهواء البحري درجات الحرارة على طول السواحل الغربية والشرقية لأمريكا الشمالية. يظهر الشكل (127) توزع الكتل الهوائية المختلفة التي تؤثر في أمريكا الشمالية.

Twitter: @ketab_n

الشكل (127): الكتل الهوائية المؤثرة في أمريكا الشمالية

هناك منطقة خطرة خصوصا في فصل الربيع في وسط الولايات المتحدة تدعى «ممر الزوابع» (tornedo Alley): وهي الحدود بين الهواء القاري الجاف البارد، والهواء البحري الدافئ الآتي من خليج المكسيك. عندما يبدأ الهواء الساخن والرطب الآتي من خليج المكسيك بالتحرك شمالا في الربيع، يحدث اصطدامه بالهواء القاري البارد عواصف شديدة. يدعى هذا الحد الفاصل بين كتل الهواء البحرية والقارية في الولايات المتحدة غالبا بالخط الجاف.

يحدث نمط مماثل للكتل الهوائية في القارة الأوروبية، وكما في أمريكا الشمالية فإن لشكل الساحل تأثيرا كبيرا في أنماط المناخ. المناطق القريبة من البحر الأبيض المتوسط دافئة ورطبة. بينما يكون الهواء في مناطق أبعد على اليابسة أجف وأكثر عرضة للاختلافات الفصلية كما في أوكرانيا. يمكن للرياح الغربية من شمال الأطلسي أن تجلب قدرا كبيرا من الهواء البحري البارد، ويَلْعَبُ تَغلْغُلُهُ في بحر البلطيق شرقا إلى روسيا دورا مهما.

Twitter: @ketab_n

تنعكس الانزياحات في الكتل الهوائية غالبا في حركة تيارات نفاثة. تتدفق هذه التيارات عادة من الغرب إلى الشرق. اكتشـف أبعد تيار إلى الشمال عندما سمحت مقصورات الطائرات المضغوطة بالطيران فوق خمسة وعشرين ألف قدم في الطبقات العليـا من الغلاف الجوي لأول مرة. عند هذه الارتفاعات وجد أن الطائرات النفاثة تطير أحيانا أسرع بمائة ميل في الساعة من المعتاد عندما تطير شرقا، وأبطأ بمائة ميل في السـاعة عندما تطير غربا. هناك تياران نفاثـان في كل من نصفي الكرة الأرضية يتعلقان تقريبا بالانتقال بين مناطق الدوران (الشكل 128). يدعى التيار النفاث بين الخلايـا القطبية وخلايا فيريل بالتيار القطبـي. يدعى التيار النفاث بين خلايا فيريل وخلايا هيـدلي بالتيار تحت المداري. يتعرج تيار القطـب النفاث من حين إلى آخر مولدا استطالات من الهواء البارد تغطس جنوبا، ومن الهواء الدافئ تتغلغل شمالا.

(الشكل 128) تيارات نفاثة قطبية وتحت مدارية. يرتبط الانعراج في التيارين بجبهات الطقس.

بمـا أن الهواء البارد في المتوسـط أكثـف من الهواء الدافـئ، تخلق الامتدادات الشمالية من الكتل البرية القارية أنظمة ضغط مرتفع، ويخلق الهواء البحري الأدفأ أنظمـة ضغط منخفـض. في المناطق المناخيـة المعتدلة التي تسـيطر عليها الرياح الغربية، تتطور الجبهات عند الحدود المتجهة شرقا بين الهواء البارد والساخن.

هناك نظامان جبهويان متمايزان عند خطوط العرض المتوسـطة: جبهات دافئة وجبهات باردة. تسـمى الجبهات وفق كتلة الهـواء الداخلة والتي تحل محل كتلة

Twitter: @ketab_n

الهـواء الموجودة مسـبقا. على سـبيل المثال، لو كنت في منطقة مـن الهواء القاري البـارد، وكان هناك هواء مداري رطب ودافئ يقترب، تدعى الحدود بينهما بالجبهة الهوائيـة الدافئة. من جهة أخـرى، يدعى الهواء البارد المقتحـم لهواء رطب دافئ بالجبهة الباردة. تمتلك الجبهات الباردة والدافئة خصائص مميزة من دلائل الطقس مع اقترابها، ويمكن التنبؤ بها ببعض الدقة عن طريق الملاحظة.

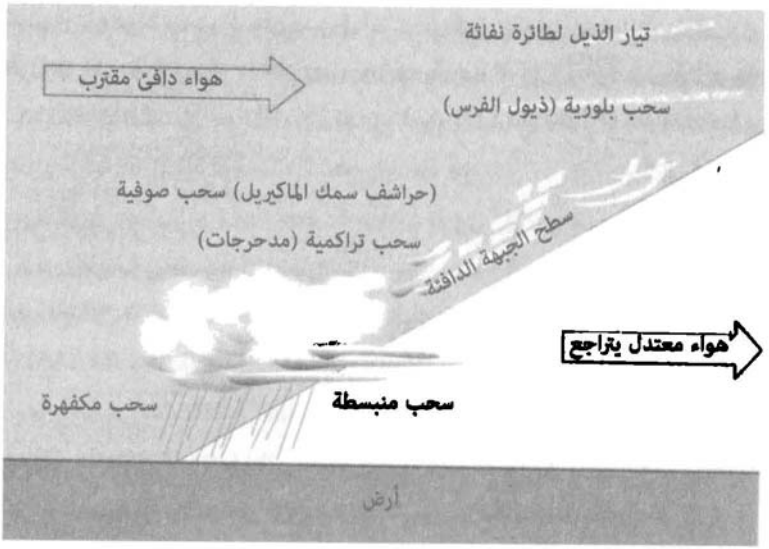
من الجدير بالملاحظة أن الرياح عند مستوى سطح الأرض ليست بالضرورة مثل الريـاح التي تهب على ارتفاعات عالية، وتحرك الجبهات الهوائية. تربط الرياح على ارتفاعات عالية عادة بتغير الطقس بشـكل عام ويمكن معرفتها بملاحظة تشـكلات الغيوم على ارتفاعات عالية. هذه الرياح على مسـتويات عالية والتي تدعى، رياحا محركة، مفيدة في تحديد منحى تحرك نظام الطقس. من جهة أخرى يمكن أن تكون الرياح السـطحية ناتجة عن قوى محلية. على سبيل المثال يمكن للعواصف الرعدية التي تتحرك من الغرب أن تسحب الهواء من الشرق، لذا يمكن أن يخدع المرء بريح تهب باتجاه عاصفة مطرية.

الجبهات الدافئة

الجبهـات الدافئة هي انتقال من هواء بارد جـاف إلى هواء رطب دافئ. تكون هـذه الجبهات في العادة بطيئة الحركة، وربما تسـتغرق دلائل الجبهة المقتربة أربعا وعشرين ساعة أو أكثر لتتطور. يمكن لهذه الجبهة أن تتسبب في هطول الأمطار مع رياح خفيفة، وغطاء من الغيوم فترات طويلة. لا تكاد تعبر هذه الجبهة، حتى يصبح الطقس غير مستقر مع تطور عواصف رعدية في فترة ما بعد الظهر في فصل الصيف.

لأن الهواء السـاخن أقـل كثافة من الهـواء الأبرد الذي تحل محلـه، لذا فهي تندفع نحو الأعلى، ويمكن رؤية تشكل الغيوم لأول مرة على ارتفاعات عالية. تكون حدود الجبهات الناجمة عن ذلك على شـكل وتد (الشـكل 129). نتيجة محتواها من الرطوبة، يبرد الهواء الساخن، ويتكاثف مع دفعه إلى الأعلى. تأتي الدلائل الأولى على الجبهة على شـكل غيوم من بلورات ثلجية، ثم غيوم من قطرات الماء. العلامة المميزة لجبهة دافئة مقتربة هي سلسـلة من الغيوم تبدأ في طبقات الجو العليا، ثم تنخفض تدريجيا حتى تصبح عند أخفض مستوى لها وتهطل الأمطار.

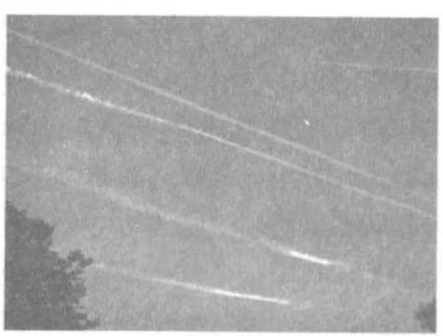
Twitter: @ketab_n



الشـكل (129) خصائص جبهة دافئة مقتربة. تظهر سلسـلة الغيوم الهابطة على شـكل وتد من جبهة دافئة تتجاوز الهواء البارد الأكثف الموجود أمامها.

تيار الذيل لطائرة نفاثة

تيـارات الذيل لطائرة نفاثـة (jet Contrails) هي الدلائـل الأولى على وجود جبهة دافئـة (الشـكل 130). تأتي هذه التيارات من الرطوبة في الغـازات الناجمة عن محركات طائرة تطير على ارتفاعات عالية. لو كان الجو جافا نسبيا فستختفي هذه التيارات بسرعة مع امتصاص الهواء المحيط لبخار الماء. أما إذا كانت طبقات الجو العليا مشبعة ببخار الماء فستبقى لفترة أطول، وربما تتمدد أكثر حيث تعمل كبذور لتشكل قدرا أكبر من الغيوم.



الشكل (130): يمكن أن يكـون تيار ذيـل طائرة نفاثة متباطئ في السماء أحـد أول المؤشرات على اقـتراب جبهـة هوائية دافئة.

Twitter: @ketab_n

سحب ذيول الفرس Clouds Cirrus

تدعى هذه السحب غالبا بذيول الفرس (mares' tails) بسبب شكلها الشعري الذي يشبه شعر ذيل الفرس (الشكل 131). تهبط تشكلات البلورات الثلجية في السماء ببطء تحت تأثير الجاذبية. على ارتفاعات عالية تكون سرعة الرياح أكبر. مع هبوط البلورات الثلجية، فإنها لا تسحب في السماء بالسرعة نفسها عند ارتفاعات عالية، مما يعطيها الشكل المميز الذي تسمى به. يعطي اتجاه مؤخرات سحب ذيول الفرس دليلا جيدا على اتجاه الريح على ارتفاعات عالية، وعلى الميل العام لحركة الطقس.

الشكل (131): تتشكل السحب الشعرية أو سحب ذيول الفرس من بلورات ثلجية في أعلى الغلاف الجوي.

حراشف سمك الماكيريل

تدور أغنية قديمة حول الطقس على الشكل التالي:

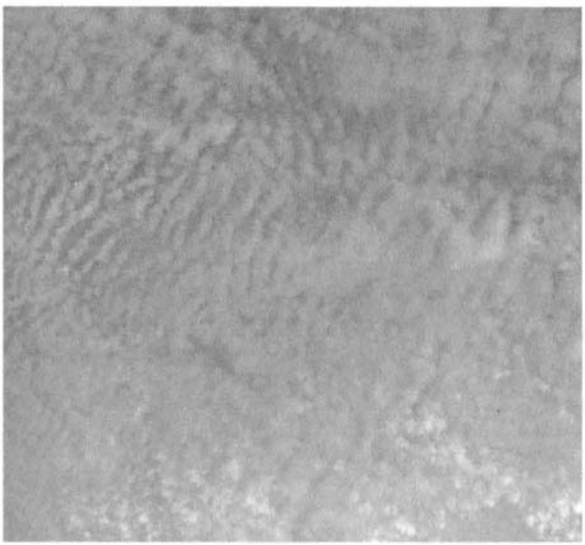
حراشف الماكيريل وذيول الفرس

تجعل السفن الضخمة تحمل أشرعة منخفضة

حراشف الماكيريل (Mackerel Scaled) هي شكل من تشكيلات الغيوم والتي تدعى سحب ندف الصوف cirrocumulus. لهذه الغيوم بنية ناعمة، ولا تظهر

Twitter: @ketab_n

ظلالا (الشـــكل 132). لهذه الغيوم عادة نموذج مرقش يشبه حراشف سمكة، ومن هنا جاءت تســميتها. يؤشر مزيج من حراشــف الماكيريل وذيول الفرس على قدوم جبهة هوائية دافئة.



الشــكل (132): سحب على شــكل ندف من الصوف. يدعى أحد أشكالها «حراشف الماكيريل».

الغيوم الركامية

الغيوم الركامية Altocumulus هي غيوم منتفخة تظهر على مستوى متوسط. ترى عادة بعد بضع ســاعات من الظهور الأول لغيوم ذيول الفرس والغيوم الطبقية عند اقتراب جبهة هوائية دافئة. تتشكل من قطرات الماء ولها مظهر نصف شفاف. غالبا ما تشكل الغيوم المنتفخة تشكيلا يعرف مصطلحيا بالـ «متدحرجات rollers». المتدحرجات عبارة عن حزم أفقية طويلة من الغيوم (الشكل 133) ناجمة عن هواء سريع يتحرك فوق هواء أبطأ. عندما يوجد تطبق لهواء أسرع فوق هواء أبطأ، يمكن أن تتشكل جيوب من دوارات ادي بضغط منخفض. ضمن هذه التيارات من الهواء الــدوار، يتكاثف بخار الماء، مشــكلا المتدحرجات. يكون اتجاه الريح في المســتوى الأعلى عادة عموديا على المحور الطويل للمتدحرجات.

Twitter: @ketab_n

الشـكل (133): غيـوم منتفخة. تدعى الغيوم في التشـكيل بالصـورة أحيانا بـ«متدحرجات»

غيوم منبسطة

تعني الكلمة stratus «منبسـط» أو «متطبق». تأتي الغيوم المتطبقة المنخفضة غالبـا قبل آخر مجموعة من الغيوم قبل هطول المطر في تتابع جبهة هوائية دافئة. لو كنت تراقب تتابع السـحابة الذيلية النفاثـة المتباطئة التي تتبعها ذيول الفرس، ثم الحراشف السمكية، ثم الغيوم المتدحرجة، فربما يكون عليك عندما ترى الغيوم المتطبقـة، أن تفكر جديـا في إقامة مخيم يمنـع عنك المطر جيـدا، أو العثور على ملجأ، لأن من المحتمل جدا هطول المطر. الغيوم المتطبقة المنخفضة المتعلقة بالمطر منبسطة ورمادية، وتغطي أجزاء كبيرة من السماء. تصبح الغيوم منخفضة عند هذه المرحلـة، وتحس بالرطوبة على الجلد مع توضح قدوم الجبهة الهوائية الدافئة. ربما تصبح رائحة التربة الرطبة أشد.

Twitter: @ketab_n

الغيوم المكفهرة

بحلـول الوقت الذي ترى فيه غيوما مكفهـرة (Nimbostratus) ربما يكون الوقت قد تأخرا جدا، وربما تهطل الأمطار عليك. تكون الغيوم منبسطة نسبيا، وحاملة للأمطار. تخلق البقع المحلية من الأمطار المتساقطة بعض التموج في غطاء الغيوم. قد تكون فترة هطول الأمطار خلال جبهة دافئة طويلة، وقد تدوم لعدة أيام بحسب سرعة الجبهة.

هناك مقولة شائعة حول أنظمة الطقس:

سريعة القدوم، تمر سريعا

بطيئة القدوم، تستمر طويلا.

تشير هذه العبارة إلى سرعة اقتراب إشارات الطقس. لو استغرقت علامات جبهة هوائيـة دافئة قادمة وقتا طويلا لتتشـكل، فمن المحتمل أن يسـتمر هطول المطر لفترة طويلة. لو جاءت الإشـارات بسرعة، فمن المحتمل أن تمر فترة الهطول بسرعة. خـلال فترات الهطول الطويلة، أتطلع كثيرا من فتحـة خيمتي، مكررا هذه العبارة، ومفتشا عن دلائل على توقف الهطول والطقس الصافي. عندما تبدأ الغيوم المكفهرة بالتشـتت وتظهر بقع من السماء الزرقاء فإن هذا يشـير غالبا إلى تراجع العاصفة.

هناك مقولة قديمة من أصل هولندي في نيويورك:

تهدأ العاصفة عندما ترى بقعا من السماء الزرقاء

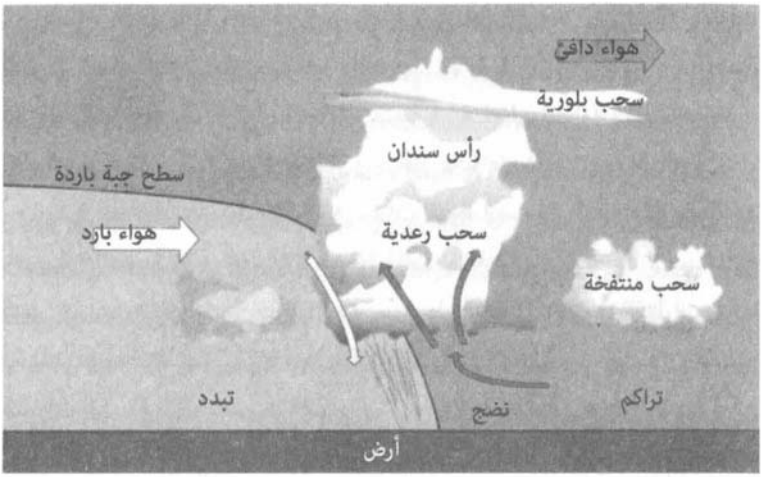
كبيرة بما يكفي لتصنع منها بنطالا لهولندي[3].

ما إن تمر الجبهة، حتـى يصبح الطقس المرتبط بمنطقة الضغط الجوي المنخفض من الهواء الساخن غير مستقر غالبا، مع هبوب عواصف رعدية بعد الظهر في الصيف وغطاء من السحب شائع في الشتاء. تكون الظروف المناخية عادة دافئة ورطبة.

الجبهات الباردة

تمتلـك الجبهات الباردة خصائـص مختلفة عن الجبهات الدافئـة. ولأن الهواء البارد خلف جبهة متقدمة أكثف من الهواء البحري الدافئ، فإنه يخلق حافة أمامية حادة (الشكل 134). تعانق الجبهة الباردة الأرض وتدفع كتلة الهواء الدافئ أمامها. تخلـق الحافة الأمامية الحـادة انتقالا أسرع من الجبهات الدافئـة، وغالبا ما تولد العواصف الرعدية.

Twitter: @ketab_n



الشكل (134): شكل جبهة هوائية باردة تقتحم جبهة هوائية دافئة ورطبة

مـع اقتراب الجبهة البـاردة فإنها تدفع الهواء الدافـئ أمامها إلى الأعلى. وهذا عنصر حاسم في تطور العواصف الرعدية. يحتوي الهواء الرطب الدافئ على كميات كبـيرة من الحرارة الكامنة التي تنطلـق عندما يتكاثف بخار الماء. مع صعود الهواء الدافئ، فإنه يزداد ارتفاعا ويبرد، مشـكلا قطرات من الماء. تسـبب الحرارة الناجمة عن تشكل القطرات تسخين الهواء المحيط أكثر، وصعوده بسرعة أكبر خالقا عموديا. وعندما يحدث هذا، ينشـأ فراغ جزئي عند السـطح يسـحب كمية أكبر من الهواء الدافـئ. يشـير انخفاض مفاجئ في الضغـط الجوي غالبا إلى اقـتراب جبهة باردة. العواصف الرعدية نوع من المحركات التي تسحب الطاقة من الهواء الرطب المحيط بها. يمكن للفراغ المتولد أن يسـحب الهواء من مسـافة مائة كيلومتر حتى لو كانت الجبهة نفسها محلية.

يظهر الشـكل (134) أيضا الخصائص المتتالية للغيوم المتعلقة بإنتاج العواصف الرعدية. الغيوم الفطريـة (Puffball) للطقس الجيد هي نوع من الغيوم التراكمية (Cumulus). تبـدأ بالتراكـم في العواصف مـع التدفق للأعلى، وتبـدأ بإظهار بنية عموديـة ضخمة مع دفع أعمدة سـاخنة من الهواء للغيوم نحـو الأعلى. مع ازدياد ارتفاع هذه الأعمدة المسخنة من الهواء، تبدأ العواصف بالنضج. يمكن لأعمدة الهواء

Twitter: @ketab_n

الصاعـد أن تتجاوز أعلى الغلاف الجوي الأرضي وتنفجر لتتجمد على شـكل بلورات ثلجيـة. تنتشر البلورات الثلجية بعد ذلك، مولـدة رقعة كبيرة من غيوم ذيل الفرس المرتفعة التي تندفع أمام العاصفة برياح علوية قوية. تخلق الحزمة العالية من غيوم ذيل الفرس شكلا مميزا لـ«رأس سندان»، يرافق غالبا عاصفة رعدية ناضجة.

مـع ازدياد ارتفاع قطرات الماء في تيارات الهواء الصاعدة تبدأ في النهاية بالتبرد وتنمـو في الحجم. في مرحلة ما تصبح القطرات ثقيلة بما يكفي بحيث لا يسـتطيع التيار الصاعد حملها وتبدأ بالهطول. مع سـقوط المزيد والمزيد من القطرات، فإنها تحمـل معها هواء علويـا باردا، منتجة تيارات قوية تتدفق نحو الأسـفل. تسـبق التيارات الهابطة المطر نفسـه، ويمكنها أن تنتج رياحا قوية قبل هطول المطر. يمكن للتيارات الهابطة القوية أن تشكل خطرا على السفن والطائرات. يكون المطر الناجم شـديدا جدا، ويترافق مع البرق الذي يبدو على شـكل ضربات من غيمة إلى أخرى ومن غيمة إلى الأرض.

تدعى الغيمة الناضجـة المحملة بالمطر بالغيمة المكفهرة (cumulonimbus). مـا إن تمر العاصفة أو تخمد حتى تصبح بقايا الغيـوم المكفهرة بلون رمادي غالبا، وبمظهر شريطي عشوائي.

يمكن أن يعطي تسلسل الرياح في الجبهة الهوائية الباردة معلومات عنها. يختبر المـرء أولا رياحا تهب مـن الشرق والجنوب الشرقي تغذي العاصفة التي تسـحب الهواء الرطب الدافئ من السـطح. على عكس الرياح السـطحية يمكن لغيوم عالية تتحـرك من الغرب أن تشـير إلى اتجاه الرياح السـائدة في الأعـلى. على الأرض، مع اقـتراب العاصفـة، تخلق عملية التحول إلى تيار عامـودي مرحلة من «الهدوء قبل العاصفـة». تهدأ الرياح الشرقية أو الجنوبية الشرقية مع تحرك الغيوم السـوداء في السـماء. تبدأ رياح باردة بعد ذلـك بالتدفق كجزء من تيار هابـط، لتصبح عنيفة على الأغلـب يتبعها مطر وبرق. عند هذه المرحلة تتحول الرياح إلى جنوبية غربية وغربية مع مرور الجبهة.

نمـط انحراف (veering) الرياح باتجاه عقارب السـاعة نموذجي بالنسـبة إلى الجبهات الباردة في نصف الكرة الشمالي: يتدفق الهواء من الشرق والجنوب الشرقي، تتبعـه رياح غربية بعد أن يمـر. في المناطق المعتدلة من نصف الكرة الجنوبي تظهر

Twitter: @ketab_n

الرياح اتجاها معاكسا لعقارب الساعة، أو نمطا راجعا، حيث تبدأ الرياح من الشمال الشرقي وتتحرك شمالا مع مرور الجبهة، ثم تغير اتجاهها نحو الغرب.

تترافق رؤوس عاصفة رعدية ضخمة مع تدفقات هوائية عمودية قوية. يتشكل الـبرد عندما تتجمد القطرات في طبقات الجو العليا، ثم تهبط وتصبح مغطاة بالماء وتتجمـد مرة أخرى، ثم تدفع للأعلى بتيار صاعـد آخر. تتكرر هذه الدورة، ويمكن لعدة طبقات من الثلج أن تشكل عواصف بردية يكون فيها البرد بحجم كرة الغولف.

ما إن تمر الجبهة نفسها، حتى تصبح منطقة الضغط المرتفع باردة نسبيا وجافة عادة. وتظهر بقع من السماء الزرقاء بغيوم منتفخة من حين إلى آخر. خلال الشتاء يمكن لهذه المناطق القارية ذات الضغط المرتفع أن تنتج طقسا باردا جدا.

تشكيل خطير آخر يرتبط بالجبهات الباردة هو ما يسمى بخط العواصف (squall line)، وهـو حزمة طويلة ممتدة من العواصف الرعدية تشـكل وحدة واحدة. تشـبه خصائص تدفق الهـواء والتيارات القوية الهابطة لخـط العواصف خصائص عاصفـة رعدية مـن جبهة باردة، لكنهـا يمكن أن تكون أكثر عنفا. بحسـب خبرتي المحدودة يبدو أن خطوط العواصف القادمة تأتي بعد سلسلة من الغيوم تبدو على شكل جبهة دافئة قادمة، تعبر خلال ساعات قليلة بدلا من يوم أو أكثر. مع اقترابها، تبدو خطوط العواصف من بعيد على شكل حزمة ناعمة ومتطاولة من الغيوم. يمتد تيـار الهواء الهابط الأولي على طـول خط العواصف، ويدعى جبهة العاصفة، والتي يمكنها أن تضرب فجأة بشدة كبيرة، يتبعها مطر منهمر وبرق.

مـن المهم معرفة أن العواصـف الرعدية لا تحتاج إلى جبهـة هوائية باردة كي تتشـكل. لو كنت محاطا بهواء مداري دافئ ورطب، يمكن لتسـخين الشمس خلال النهار أن يخلـق عواصف رعدية متفرقة، قد يكون بعضها عنيفا. يمكن لتيار صاعد صغير أن يزرع نواة عاصفة رعدية في يوم صيفي حار، ثم تتضخم هذه النواة لتصبح عاصفة ضخمة تسـحب الهواء الرطب الدافئ. تهـب هذه العواصف عادة في فترة ما بعد الظهر وتهدأ عند الغسق. يمكن للتيارات الصاعدة التي تخلق العواصف أن تتشكل غالبا كجزء من خلايا حمل لنسيم البحر على الجزر في المناطق المدارية.

بغياب جبهات مكتسـحة، تتبع الرياح خلال اليوم عادة نمطا متوقعا، خصوصا خـلال أشـهر الصيف على القارات. يترافق الهواء السـاكن مع طلـوع الفجر. ومع

Twitter: @ketab_n

ارتفاع الشـمس، تحدث عمليات تسخين غير متساوية بين حزم من الأرض، وأجسام من الماء. قد تتراكم رؤوس عواصف عن بعد، سـاحبة الهواء من مناطق بعيدة. مع تقدم النهار تنشط الرياح، وغالبا ما تصل إلى ذروتها في فترة الظهيرة أو بعد الظهر، ثم تخمد مع حلول الغسـق. يستيقظ المستكشفون وتجار الفراء المتنقلون بواسطة الـزوارق في أمريكا الشـمالية قبل طلوع الفجر بوقت جيـد، ويجدفون عند طلوع النهار الرمادي. مع تقدم النهار على شـواطئ بحـيرة كبيرة، تتراكم الرياح والأمواج، مجـبرة المجدفين على أن يتوقفوا، وينتظـروا حتى تهدأ الرياح قرب الغروب. حيث يمكنهم أن يعودوا إلى التجديف وأن يقطعوا بعض الأميال قبل حلول الظلام.

اسـتخدم ملاحون في المحيط الهادئ المداري تشكل الغيوم كطريقة للعثور على اليابسـة على بعد مائة ميل. ليسـت هذه الطريقة غير قابلـة للخطأ، لكنها تعمل جيدا، وهي جزء من تراث ملاحي في هاواي حيث تتم على شكل نشيد «لتكن قمم هافيكي مغطاة بالغيوم»[4]. تأتي الإشـارة إلى الأرض هذه، جزئيا، من العمليات التي تنتج نسـائم البحر: يسحب الهواء من المحيط خلال النهار، ويتسخن فوق اليابسة، ثم يرتفع للأعلى. يتكاثف الماء في عمود الهواء الصاعد، منتجا رؤوس عواصف تحلق فوق اليابسـة على ارتفاع ثلاثين ألف قدم. يظهر الشـكل (135) أعلى رأس عاصفة على بعـد ثمانين ميلا من آلة التصوير، يضاء بالشـمس التي انخفضت تحت الأفق مظللة الغيوم الأخفض بالظلام.

الشـكل (135): أعـلى غيمة لرأس عاصفة مضاءة بالشـمس الغاربة. يظهـر القمر في الخلفية. أخذت الصورة على بعد 80 ميلا من تشكيلة الغيوم في الأمام.

Twitter: @ketab_n

يبلغ ارتفاع أعلى جبل في جامايكا 7400 قدم، وبالنسبة إلى مراقب عند مستوى سطح البحر، تمكن رؤيته من مسافة ستة وثمانين ميلا. تصل أعلى الغيوم القزعية إلى ارتفاع ثلاثين ألف قدم، وترى من مسافة 173 ميلا. إحدى أهم قضايا استخدام هذه الطريقة كتقنية ملاحية هي معرفة ما إذا كانت الغيوم المغطاة من الأعلى ممثلة حقا للياسة. عادة تبقى غيوم البر ساكنة، بينما تتحرك الغيوم الأخرى.

بوجود البرق والرعد يمكن تقدير المسافة عن العاصفة من زمن التأخر بين لمعان البرق وصوت الرعد. يصل وميض البرق فورا تقريبا بينما ينتقل الصوت بسرعة 340 مترا في الثانية كي يصل إلى المراقب. لو بدأت العد عند ومض البرق وتوقفت عنه عندما تسمع صوت الرعد، تكون المسافة في حدود 1 ميل لكل خمس ثوان من التأخير. مع اقتراب العاصفة، يتناقص زمن التأخر.

تتم معظم صعقات البرق بين غيمة وأخرى. قد تشكل الرياح العاتية خطرا على شخص يحبس في الخارج أثناء عاصفة رعدية، لكن صواعق البرق بين الغيوم والأرض مميتة، على الرغم من أنها نادرة. هناك بعض القواعد البسيطة يمكن للمرء استخدامها لتقليل تعرضه لصاعقة إذا كان في الخارج:

-1 لا تحتمِ أبدا تحت شجرة طويلة وحيدة.

-2 اجثُ على الأرض في أخفض منطقة يمكنك الوصول إليها.

-3 تجنب المخابئ الضحلة كالكهوف الضحلة على جرف: يمكنها أن تنقل الصاعقة.

-4 تجنب الشواطئ - يمكن للتيارات الكهربائية أن تسري في الماء تحت الرمال.

الأعاصير الحلزونية

الإعصار الحلزوني (cyclone) (الشكل 136) عبارة عن منطقة ضخمة ومحصورة من الضغط المنخفض التي تسحب الهواء المحيط بها، مصحوبة بدوران حول مركزها. بالمثل فمضاد الإعصار الحلزوني عبارة عن منطقة ضخمة محصورة من الضغط المرتفع التي تدفع بالهواء إلى محيطها مصحوبة بدوران حول مركزها. قد تتذكر أن تأثير كوريوليس يحرف الهواء الذي ينتقل عبر مسافة طويلة. يحرف الهواء إلى اليمين في نصف الكرة الشمالي، وإلى اليسار في نصفها الجنوبي.

Twitter: @ketab_n

مع انجذاب الهواء إلى جيب هوائي ذي ضغط منخفض في نصف الكرة الشمالي، يخلق الانحراف للجهة اليمنى دورانا بعكس اتجاه عقارب الساعة. وفي نصف الكرة الجنـوبي يخلق الانحراف لليسـار دورانا باتجاه عقارب السـاعة. في مضاد الإعصار يرسل الهواء من منطقة ضغط مرتفع، ويتدفق نحو الخارج. يحرف تأثير كوريوليس نفسه الهواء، لكن بما أن الهواء يتدفق نحو الخارج فإنه يخلق دورانا باتجاه عقارب الساعة في نصف الكرة الشمالي، وبعكس عقارب الساعة في نصفها الجنوبي.

عندما تصبح العاصفة ضخمـة، يؤثر تأثير كوريوليس في بنيتها. المثال التقليدي لهذه الحالة هو الزوبعة hurricane. تنشأ الزوابع من اضطرابات في منطقة الضغط المنخفض تتحرك غربا خارج شـواطئ أفريقيا الشـمالية، وتحملهـا الرياح التجارية فوق مياه المحيط الأطلسي المداري الدافئة. مع ازدياد حجمها تسحب الهواء الدافئ الرطـب من بعيد عبر المحيـط، وتتغذى من الحرارة الكامنة نفسـها التي تتولد في العواصـف الرعديـة. مع تكاثف الهـواء الصاعد إلى قطرات من المـاء، فإنه يطلق الحرارة خالقا حملا أكبر نحو الأعلى. يخلق الهواء الداخل من مسافات بعيدة دورانا باتجاه عقارب السـاعة. يتضخم دوران الرياح حول مركز الضغط المنخفض، ويصبح على شـكل محرك حراري ضخم، جالبا المزيد والمزيد من الحرارة الكامنة من الهواء الرطب الدافئ، ومحولا إياها إلى سرعة ريحية. في هذه الحالة لا يكون تدفق الهواء عمودياً فقط، بل له عنصر دوراني قوي.

الزوابـع (hurricanes) والأعاصير (typhones) اسـمان يطلقان على الأعاصير المعروفـة بالأعاصير المداريـة (tropical cyclones). التمييز بين الإعصار والزوبعة هو وفق الموقع، لكنهما النوع نفسـه من الأعاصير. مادام الإعصار المداري يسـحب الهـواء الرطب الدافئ فوق المحيط، فإنه ينمو في الشـدة، وتتولد له عين تتطور في مركز عمود حلزوني إلى الأعلى يغذي العاصفة. تكون الرياح الأكثر شـدة خارج عين العاصفـة، وتتضاءل في قوتها مع الابتعاد عن المركـز. داخل العين لا توجد رياح أو القليل منها فقط، وهناك ضغط منخفض جدا.

أول علامـة على اقتراب إعصار مداري هو حدوث تضخـم كبير للمحيط. وكما سنرى في الفصل الـ 12، كلما كان طول الموجة أكبر انتقلت بسرعة أكبر عبر المحيط. للتضخـمات الناجمـة عن الأعاصير فـترات طويلة تصل إلى 15 ثانيـة بين القمتين.

Twitter: @ketab_n

بسبب السرعة العالية للتضخمات المحفزة من الإعصار، فإنها تطغى على الإعصار المداري، وتصل قبل أيام من الإعصار نفسه. مع اقتراب العاصفة، يزداد ارتفاع التضخم، وتظهر على الأفق أشكال من الغيوم تشبه جبهة هوائية دافئة تتحرك بسرعة: غيوم ذيول الفرس وغيوم ندف الصوف تتبعها غيوم منتفخة، وأخيرا حزم من الأمطار المصحوبة برياح قوية.

تشكل الأعاصير المدارية خطرا واضحا على الملاحة حتى بالنسبة إلى أضخم السفن. يمكن للملاحين الخبراء أن يلحظوا ظهور تضخمات طويلة، وتيارات محيطية شاذة، ويتخذوا احتياطات وقائية. يمكن أن يساعد الإحساس بموقع عين العاصفة المحتمل في توجيه البحار لاتخاذ أفضل مسار. تكون سرعة الرياح أعلى ما يمكن عندما تندمج حركة الإعصارالمداري مع دورانه. يجب تجنب هذه المنطقة. على الطرف الآخر حيث تكون حركة الإعصارالمداري معاكسة لدورانه تكون السرعة أقل، ويمكن عبورهذه المنطقة بأمان. يمكن لاتجاه التضخم المقبل، وحركة الغيوم في الأعلى أن تعطيا بعض الدلائل حول المركز البعيد للعاصفة. لحسن الحظ فقد تقلص كثير من التخمين في عصر الصور من الأقمار الصناعية في عملية التنبؤ بالأعاصيرالمدارية، لكن هذا ليس هو الحال دوما.

أبحر كولومبوس في رحلته الرابعة إلى العالم الجديد في العام 1502 بالقرب مما يدعى بجزر المارتينيك الآن، ورأى علامات الإعصار وهي تتطور. ليس من الواضح تماما كيف تعرف على علامات التحذير لإعصار مداري كان يقترب منه، لكنه استطاع بالتأكيد تحديد وجوده من بعد. بحث كولومبوس عن المأوى في ميناء سانت دومينيكو في جزيرة هيسبانيولا (موطن جمهورية الدومينيكان وهاييتي الآن). حذر حاكم هيسبانيولا، نيكولاس دي إيفاندو من العاصفة المقبلة، لكن أوفاندو طلب تأمين المأوى لكولومبوس في سانت دومينيكو، وكان يزمع إرسال أسطول من ثمان وعشرين سفينة محملة بالكنوز إلى إسبانيا. حاول كولومبوس ثنيه عن إرسال الأسطول، لكن الحاكم أصر على رأيه. وبالإبحار على طول الشاطئ، عثر كولومبوس على ملجأ في خليج، واستطاع تفادي العاصفة. بينما غرقت أربع وعشرون سفينة من الأسطول المؤلف من ثمان وعشرين سفينة محملة بالكنوز.

Twitter: @ketab_n

تتحرك الأعاصير المدارية مع اتجاه الرياح المحركة لها. يخلق تشكلها في المنطقة المدارية حركة من الشرق إلى الغرب بسبب الرياح التجارية. مع نمو العاصفة فإنها تنحرف في النهاية، أو ترتفع إلى ارتفاعات أعلى، ثم تلتقي بالرياح الغربية، لترتد عائدة نحو الشرق. عندما تمر فوق مياه باردة، تفقد العواصف عادة القوة الدافعة لها من الحرارة الكامنة، وتتقلص بقاياها من حيث الشدة.

تعرف الأعاصير أيضا في المناطق المعتدلة ويمكن أن تكون قوية. على طول الساحل الشرقي لأمريكا الشمالية، هناك عاصفة ضخمة تعرف بالشمالية الشرقية (nor'easter)(*)، تبدأ على شكل جيب من ضغط منخفض على الشاطئ الجنوبي الشرقي للولايات المتحدة متحركا باتجاه الشمال. مع بدء الدوران حول الضغط المنخفض بعكس اتجاه عقارب الساعة، يتدفق الهواء الرطب الدافئ من المحيط إلى اليابسة. يلتقي الهواء الرطب الدافئ بهواء قاري بارد يأتي من الشمال، وبذلك تتضخم شدة العاصفة، تحدث الشمالية الشرقية عادة في فصل الشتاء، وفي الأغلب ترتبط بالعواصف الثلجية على الرغم من أنها تأتي في أوقات أخرى من العام.

وصفت العاصفة الشمالية الشرقية في هالوين (Halloween)(**) في العام 1991، في كتاب من أكثر الكتب مبيعا بعنوان «العاصفة الكاملة»، كانت إعصارا حلزونيا أشد من المعتاد، حيث امتص إعصار الشمالية الشرقية إعصارا مداريا متجها إلى الشمال عرف باسم إعصارغريس. ولّد نظام ضغط مرتفع شمال منطقة ضغط منخفض فرقا هائلا في الضغط، نجمت عنه قناة طويلة من الرياح العاتية المستمرة. أنتج هذا بدوره أمواجا هائلة ضربت الشواطئ الشرقية.

نوع مختلف من أعاصير المناطق المعتدلة يدعى مولدات الأعاصير الانفجارية. هذه هي عملية خلق سريع جدا لإعصار قوي جدا خارج المناطق المدارية. تتشكل هذه الأعاصير في الأغلب في شمال الأطلسي وشمال الهادئ، وتتطور خلال فترة أربع وعشرين ساعة أو أقل من ذلك. على الرغم من أنها أكثر شيوعا في فصل الشتاء، فإنها يمكن أن تنشأ خلال العام. حدث مثال سيئ الصيت على إعصار انفجاري خلال

(*) عاصفة ضخمة على الساحل الشرقي من الولايات المتحدة وكندا الأطلسية يأتي اسمها من الجهة التي تعصف منها. [المترجم].

(**) احتفال سنوي في 31 أكتوبر من كل عام في عدد من الدول يستخدم فيه الضحك والتندر. [المترجم].

Twitter: @ketab_n

سباق اليخوت فاستنت في أغسطس من العام 1979، حيث لم يستطع المتنبئون الجويون التنبؤ به. قضت العاصفة الناتجة عنه على حياة خمسة عشر بحارا، وحاصرت أكثر من ذلك بكثير.

كان نيك وورد أحد طاقم اليخت غريمالكن خلال هذا السباق. كتب عن خبرته في كتاب بعنوان «ترك على أنه ميت». مع اقتراب نظام الضغط المنخفض بسرعة للإعصار، لاحظ لونا غريبا للسماء في الغرب: «في ذلك الوقت لاحظت مزيجا من الألوان في السماء - الأحمر والبرتقالي والأصفر، كانت غريبة لكنها رائعة، ولم أر مثلها في حياتي. ذكرتني الألوان الحمراء بالألوان التي رأيتها في لوحة روثكو بالألوان الزيتية. شاركت مات ومايك وديف على جانب وجهة الرياح، ونظرنا بإمعان نحو الغرب متسمرين جميعا لجمال السماء. وبما أن غروب الشمس لم يكن حتى الساعة 8.30 بعد الظهر، فقد حِرت في نظام الألوان الذي خلقته هذه الشمس البرتقالية الغامقة في السماء في هذا الوقت المبكر من النهار»[5].

عادة ما تلاحظ ألوان غريبة في السماء قبل حدوث العواصف الشديدة. كتبت أطروحة دكتوراه حول ضوء أخضر يرافق أحيانا العواصف الشديدة في وسط غرب الولايات المتحدة[6].

الرياح كمؤشرات على الاتجاه

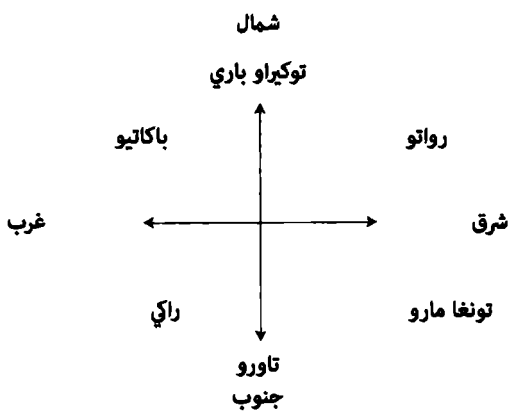
كما ذكر في الفصل الرابع، يمكن استخدام الرياح لمعرفة الاتجاه. ربما تستمر الرياح بعض الوقت في الاتجاه نفسه، أو تغير اتجاهها وفق الظروف والفصول. إذا عرف اتجاه الريح على فترات قصيرة جدا فمن المعقول الافتراض أنها ستستمر في الاتجاه نفسه ساعة واحدة على الأقل. على مدى فترة أطول تعد بالأيام، يمكن أن يتغير اتجاه الريح، وفق الطقس. خلال فترة عدة أشهر، تتبع الرياح والطقس التغيرات الفصلية. على سبيل المثال على طول ساحل أمريكا الشمالية، تكون الرياح السائدة هي الغربية، لكن التغيرات الفصلية تخلق أنماطا غير قابلة للتمييز. خلال أشهر الصيف، تميل الرياح في المتوسط لتهب من الجنوب الغربي، بينما في أشهر الشتاء، تميل لتهب من الشمال الغربي. يمكن للعواصف العابرة مع ذلك أن تغير هذه الأنماط فترة أياما.

Twitter: @ketab_n

تميل الرياح الآتية من منطقة ما إلى اكتساب الخصائص المميزة للمنطقة التي ولدت فيها. في نيو إنغلاند تكون الرياح الجنوبية الغربية من خليج المكسيك دافئة ورطبة. بينما تكون الرياح الشمالية الغربية الآتية من المناطق الشمالية للقارة جافة وباردة. يكون الهواء من المحيط الأطلسي في الشمال الشرقي باردا ورطبا.

تقوم خصائص الرياح والفصل الذي تهب فيه بالعمل كبوصلة طبيعية. استخدم البوغيز وهم شعب من إندونيسيا بوصلة مبنية على أنماط الرياح الفصلية[7]. وثّق ديفيد لويس البوصلات الريحية لعدد من ملاحي المحيط الهادئ في كتابه «نحن الملاحين»[8].

حلّل عالم الأنثروبولوجيا ريك فاينبيرغ أنواعا مختلفة من البوصلات الريحية على جزيرة آنوتا في المحيط الهادئ في كتابه «الإبحار والملاحة في بولينيزيا»[9]. تظهر أسماء النقاط على البوصلة في الأغلب بأدوار عديدة. بالنسبة إلى سكان أنوتا يمكن ربط الاسم تونغا بـ: 1 - فصل الرياح التجارية التي تهب من الجنوب الشرقي، 2 - أرخبيل تونغا الذي يقع شرق - جنوب شرق أنوتا. في الأغلب تندمج أسماء الرياح مع أسماء الاتجاهات في البوصلات الريحية، وتظهر أنواع مختلفة من تونغا في العديد من البوصلات الريحية في جزر المحيط الهادئ. نموذجيا يشير الاتجاه «تونغا» إلى الربع الجنوبي الشرقي. يظهر الشكل (137) مثالا على بوصلة ريحية من أنوتا. يمكن للكلمة توكيرو بير أن تعني «نحو اليابسة» أو «شمالا». من المتفق عليه أن تونغا هي جنوب الشرق الحقيقي، والاتجاه المسمى تونغا مارو هو إلى «اليمين» من



الشكل (137): بوصلة ريحية من جزيرة أنوتا.

Twitter: @ketab_n

تونغا، أو إلى الجنوب الشرقي. راكي «كبير جدا» ويملأ الربع الجنوبي الغربي. باكاتيو في الشمال الغربي وتاورو في الجنوب[10]. رسم مخبر آخر لفاينبيرغ واسمه بو نوكومانيا بوصلة ريحية مختلفة نوعا ما، لكن الأسماء والاتجاهات هي نفسها تقريبا كما في الشكل (137).

يعتمد الملاحون الذين يستخدمون بوصلات طبيعية عادة على عدة مصادر لتحديد الاتجاه، سواء كانت النجوم أو الرياح أو أي مصادر أخرى. يمكن لمصدر واحد أن يخطئ أو يساء فهمه، لكن المعلومات من مصادر متعددة تبعث على الثقة. ربما تبقى ريح سائدة فترة من الزمن، يتبعها انزياح تدل عليه عاصفة أو تغير الفصل. تبنى المعرفة بالظروف المسببة لانزياح الرياح على الخبرة بأنماط الطقس المحلية.

الحكم الشعبية حول الطقس

قبل أن تفهم أسباب أنماط الطقس بشكل واضح، اعتمد الناس على حكم مأثورة لإرشادهم. بنيت هذه الحكم على خبرات، لكن عندما تفحص بدقة غالبا ما يكون هناك أساس صحيح لها. وُصف مسبقا اثنان منها:

سريع القدوم، سريع المرور

بطيء القدوم، طويل المقام.

و

حراشف الأسماك وذيول الفرس

تجعل السفن الكبيرة تحمل أشرعة منخفضة.

حكمة أخرى يبدو أنها تعمل:

لو كان هناك ندى على العشب

فلن يأتي المطر أبدا.

يتشكل الندى عادة عندما تهبط درجة الحرارة في الليل، مسببة تكاثف بخار الماء على السطوح كالعشب. يشير انخفاض درجة الحرارة إلى سماء صافية، عندما تنقل الحرارة بالإشعاع بعيدا عن الأرض، على عكس الليالي الغائمة عندما يحصر الهواء الدافئ.

هناك مقولة معروفة جيدا تقول:

Twitter: @ketab_n

سماء حمراء في الليل، تبعث السرور في البحار
سماء حمراء في الصباح، كن حذرا أيها البحار.

خلال السنين حاولت أن أفهم هذه المقولة، وعلي أن أعترف بأنني لا أثق بها كثيرا. أفضل تفسير يمكنني تقديمه هو: تتحرك أنظمة العواصف عند خطوط العرض المتوسطة من الغرب إلى الشرق. إذا رأيت غيوما عند المغيب تلمع من الشمس فيجب أن تكون هناك منطقة صافية على الأفق الغربي حتى يصل شعاع الشمس إلى هذه الغيوم. وعندما تصل تضيء الغيوم إلى الشرق. يوحي هذا بأن السماء في الغرب صافية، لكن مازالت هناك غيوم متباطئة في منطقتك. في الصباح يحدث العكس تماما حيث تكون السماء صافية قرب الشمس في الشرق، لكن هناك غيوما تضاء في الغرب. في الحالتين يشير اللون «أحمر» في المقولة إلى لون الغيوم في السماء، وليس لون الشمس نفسها. تدل خبرتي على أنه لا يمكن الاعتماد كثيرا على هذه المقولة. شاهدت عواصف كبيرة تتبع سماء حمراء في الليل وطقسا صحوا يتبع سماء حمراء في الصباح. هذه القطعة من التنبؤ بالطقس موصوفة في أنجيل ماثيو:

جاء الفريسيون والصديقيون إلى المسيح واختبروه بسؤاله أن يريهم إشارة من السماء، أجابهم: «عندما يأتي المساء تقولون» سيكون طقسا جيدا، لأن السماء حمراء.

وفي الصباح تقولون «سيكون النهار عاصفا لأن السماء حمراء وملبدة بالغيوم». «تعلمون كيف تفسرون مظهر السماء، لكنكم لا تستطيعون تفسير علامات الزمن».

«يبحث جيل شرير وفاسق عن آية على معجزة، لكن لن يعطى أحد هذه الآية إلا آية يونان النبي». ثم تركهم المسيح ومضى.

إنجيل متّى 16: 1-4.

بينما أترك تفسير هذا المقطع لعلماء الإنجيل، من الواضح أن إغراء السماء الحمراء في الليل كان شائعا منذ ألفي سنة على الأقل.

بالنسبة إلى العواصف الرعدية هناك:

عندما تبدو الغيوم مثل الصخور والقلاع
تنتعش الأرض بزخات متكررة من المطر.

Twitter: @ketab_n

يلمح شكل البرج إلى البنية العمودية لرؤوس للعواصف الرعدية التي تتطور.
بالنسبة إلى غيوم منتفخة لطقس صحو هناك:
لو غطت ندف صوفية طريق السماء
تأكد أن لا مطر سيهطل في يوم صيفي.

بالنسبة إلى أنماط متقلبة من الرياح قبل جبهة باردة:
عندما تكون الريح من الجنوب
يكون المطر في فوهتها.
بعد مرور الجبهة الهوائية يقال:
الريح في الغرب
تناسب كل شخص.

لا يعني استعراض بعض المقولات عن الطقس المذكورة أعلاه أن اللغة الإنجليزية هي الوحيدة التي يمارس فيها الفن الشـعبي في التنبؤ بالطقس. أبعد ما يكون عن الواقع. أنظمة الطقس مزيج مشـترك من ميول نصف متوقعة (Semipedictable trends) مع حدوث مفاجآت عشوائية تعطي الأشخاص الغرباء شيئا يتحدثون عنه في اللغات كلها.

Twitter: @ketab_n

Twitter: @ketab_n

12

قراءة الأمواج

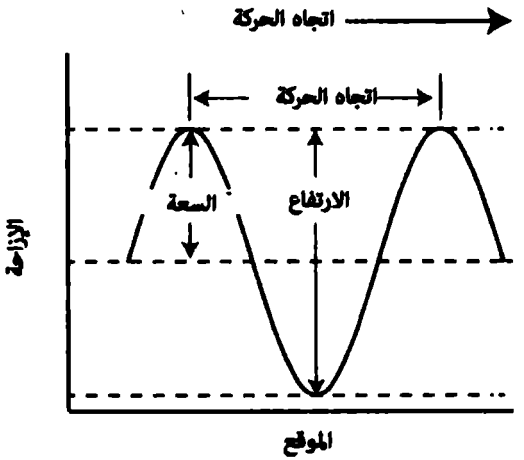
في المحيط تكون الأمواج عادة منتجا ثانويا للطقس: رياح فـوق المياه. يمكن أن تكون على شكل نسـيم عليل يولد نمطا على شكل مخلب القط على بحيرة ما، أو على شـكل إعصار يدفع تضخما هائلا. يبدو سـطح المحيط بالنسبة إلى معظم الناس عشـوائيا وغامضا، مع ذلك هناك معلومـات لا حـدود لهـا ضمن هـذا المظهر البسـيط، فقـط لو أمكن فك شـفرتها. تشـير تضخـمات المحيط الكبيرة التـي تتدفق لآلاف الأميـال من دون أن تنخفض شـدتها إلى وجود عواصف بعيدة. ويعكس وجود جزيرة على بعد ثلاثين ميلا نفسه من خلال نمط الأمواج المرتدة منها. يمكـن للملاحين الخبيرين أن يسـتنبطوا الكثير من المعلومات من أشكال الأمواج.

الأمواج هي اضطرابات تنتقل ضمن وسـط ما، كالماء أو الهواء، وتظهر بأشكال عدة. الأمواج الصوتية والمائية هي أمثلة مألوفة. الوسط نفسه لا يتحـرك، لكـن الاضطراب هو الـذي ينتقل.

«يمكن أن تعلن اليابسـة وجودها من مسـافة معتـبرة في البحر من خلال تأثيرها في الأمواج»

Twitter: @ketab_n

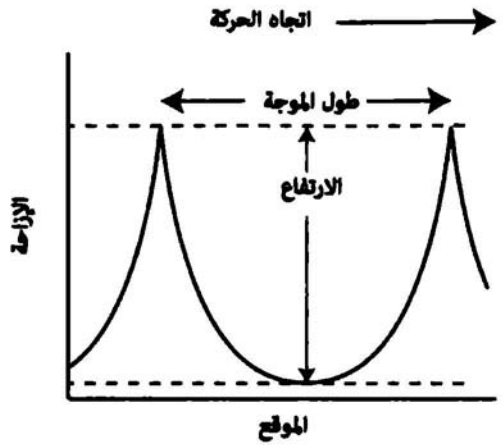
توصف الأمواج في الكتب العلمية بطول الموجة وشدتها كما في الشكل (138). تدعى هذه الأمواج عادة بالأمواج الجيبية (sine waves) على اسم الدالة الرياضية «جيب الزاوية». طول الموجة (wavelength) هو المسافة بين قمة وأخرى. تصف السعة (amplitude) حجم الاضطراب أو ارتفاعه من المنتصف إلى أعلى القمة.



الشكل (138): موجة جيبية نموذجية، تظهر سعتها وارتفاعها وطول موجتها.

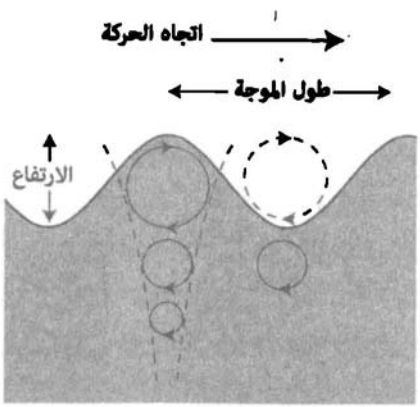
الموجة المائية ((water wave هي اضطراب على الحد الفاصل بين الماء والهواء. يمكن للأمواج المائية أن تكون أكثر انحدارا من الأمواج الجيبية الموصوفة في الشكل (138). إذا طلبت من طفل أن يرسم لك الأمواج في المحيط، فربما ستحصل على شيء بقمم حادة كما في الشكل (139). يدعو الرياضيون هذا الشكل بالعجلي (trochoid) – وهو منحنٍ يرسم من نقطة على حافة عجلة وهي تتدحرج على الأرض. بالنسبة إلى النوع العجلي من الأمواج فإن تعريف السعة في الكتاب لا يحدد بسهولة. بالنسبة إلى هذه الأمواج فإن المسافة من القعر إلى القمة أسهل للقياس، وتدعى ارتفاع الموجة (wave height). معظم توصيفات أمواج المحيطات هي على شكل ارتفاعات بدلا من سعات.

Twitter: @ketab_n



الشكل (139): شكل موجة عجلية. يمتد الارتفاع من القعر إلى القمة.

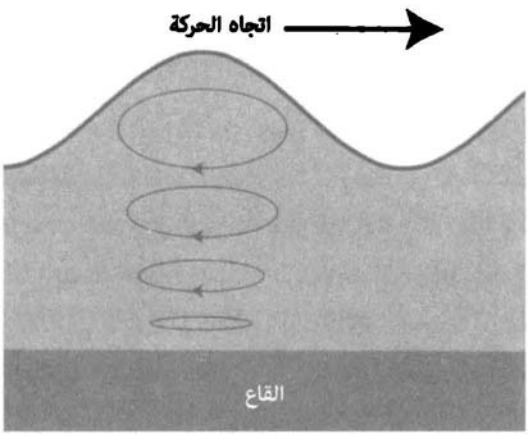
يمكــن أن يكون التجوال على شــاطئ البحر مهدئا، وفي بعض الأحيان شــاعريا، لكن هل يســتطيع المتجول العادي أن يرى حقا ما يحدث في الماء؟ تتشكل الأمواج من مدارات دائرية من الماء فوق مدارات أصغر كما في الشكل (140). عندما تصل موجة إلى الشــاطئ يتحطم المدار، ويستمر جزء من الدائرة وهو ينحني ثم ينكسر. تشــكل الأمواج المدارات الأكبر على السطح حيث يتناقص حجمها مع العمق. يمكن للغواصات أن تســتفيد من هذه الظاهرة، حيــث تغوص تحت العواصف لتتجنب الظروف التي يمكن لها إغراق سفن على السطح.



الشكل (140): أمواج الماء عبارة عن مدارات دائرية من جزيئــات الماء. يصبح كل مدار أصغر مع ازدياد العمق. وصفت هنا أمواج في المياه العميقة.

Twitter: @ketab_n

تدعى الأمواج المبينة في الشكل (140) بـ «أمواج المياه العميقة»، حيث تكون المدارات دائرية بنصف قطر يتناقص مع العمق. نموذجيا تعني كلمة «عميق» عمقا بنصف موجة أو أكثر. في مياه ضحلة تمسح مدارات الأمواج سطح البحر كما في الشكل (141)، حيث يولّد الاحتكاك مدارا بيضاويا متطاولا. يبطئ الاحتكاك مع القاع الموجة أيضا. كلما كان عمق الماء أقل كان تحرك الموجة أبطأ. مرة أخرى معنى «ضحل» هو العمق بالنسبة إلى طول الموجة. تكون الموجة المائية ضحلة إذا كان العمق أقل من واحد على عشرين من طولها.

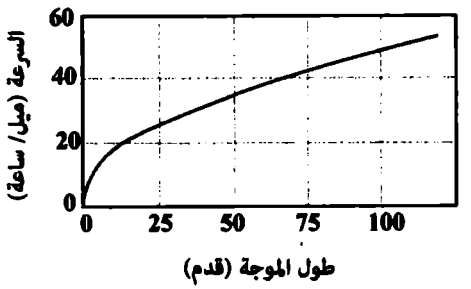


الشكل (141): خصائص أمواج المياه الضحلة. يخلق احتكاك جزيئات الماء التي تتحرك فوق القاع مدارات مسطحة من جزيئات الماء.

ما هو عميق بالنسبة إلى موجة ما يعتبر ضحلا بالنسبة إلى موجة أخرى. يتشكل التسونامي (tsunami) نتيجة لهزة وانزياحات أرضية (حركات سريعة لمادة صلبة) تحت الماء. مع تحرك الماء لملء الفراغ، تتولّد أمواج مائية طول الموجة فيها أكثر من مائة ميل. بمحيط بعمق أربعة أميال تعتبر التسونامي أمواج «مياه ضحلة» نموذجية، لكنها يمكن أن تتحرك بسرعة مئات الأميال في الساعة عبر المحيط، مما يجعلها غير متوقعة وخطيرة.

Twitter: @ketab_n

بالنسبة إلى أشكال عدة من الأمواج كالأمواج الصوتية والأمواج الضوئية، لا تعتمد سرعة تقدمها على طول الموجة. لا ينطبق هذا على أمواج المياه العميقة. يظهر الشكل (142) العلاقة بين سرعة تقدم الموجة وطولها. كلما كان طول الموجة أكبر زادت سرعة تقدمها. يمكن للأمواج المائية ذات الطول الكبير أن تتحرك بسرعة عالية جدا. من الشكل (142) يمكنك معرفة أن الأمواج بطول مائة قدم يمكنها أن تنتقل بسرعة خمسين ميلا في الساعة تقريبا.

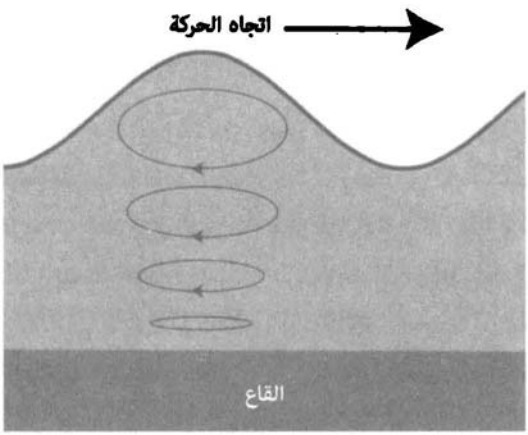


الشكل (142): العلاقة بين طول الموجة وسرعة تقدم أمواج المياه العميقة.

الدليل الأول على قدوم إعصار هو طول موجات التضخم الطويلة التي تسبقه. بينما قد يتحرك الإعصار عبر المحيط بسرعة عدة أميال في الساعة، بيد أن الأمواج المتولدة منه أسرع بكثير، وهي تنذر باقتراب العاصفة قبل عدة أيام من المؤشرات الأخرى. على الرغم من أنها تتحرك بسرعة، فإن طول الموجة الكبير يجعل الزمن بين القمم طويلا مقارنة بالأمواج الأقصر. بالنسبة إلى الأمواج العادية يكون هذا الزمن بين القمم والذي يدعى بالـ «فترة» (period) من ثلاث إلى أربع ثوان. بالنسبة إلى الأمواج من الأعاصير والعواصف قد تطول الفترة بين القمم إلى خمس عشرة ثانية. وصول تضخمات طويلة مترافقة مع غيوم شريطية عالية، والتي يبدو أنها تشع من نقطة ما فوق الأفق هي دلائل قوية على اقتراب إعصار. عندما أحس كولومبوس لأول مرة بعاصفة ضخمة تقترب من هيسبانيولا في العام 1502 ربما عرف ذلك من هذه التضخمات الطويلة البطيئة. بعيدا عن اليابسة يمكن للتضخمات الناجمة عن إعصار أن تكون ناعمة وآمنة بحيث تبدو كأن زيتا صب على الماء، مخفية العنف الذي سيأتي.

Twitter: @ketab_n

تدعى الأمواج المبينة في الشكل (140) بـ «أمواج المياه العميقة»، حيث تكون المدارات دائرية بنصف قطر يتناقص مع العمق. نموذجيا تعني كلمة «عميق» عمقا بنصف موجة أو أكثر. في مياه ضحلة تمسح مدارات الأمواج سطح البحر كما في الشكل (141)، حيث يولّد الاحتكاك مدارا بيضاويا متطاولا. يبطئ الاحتكاك مع القاع الموجة أيضا. كلما كان عمق الماء أقل كان تحرك الموجة أبطأ. مرة أخرى معنى «ضحل» هو العمق بالنسبة إلى طول الموجة. تكون الموجة المائية ضحلة إذا كان العمق أقل من واحد على عشرين من طولها.



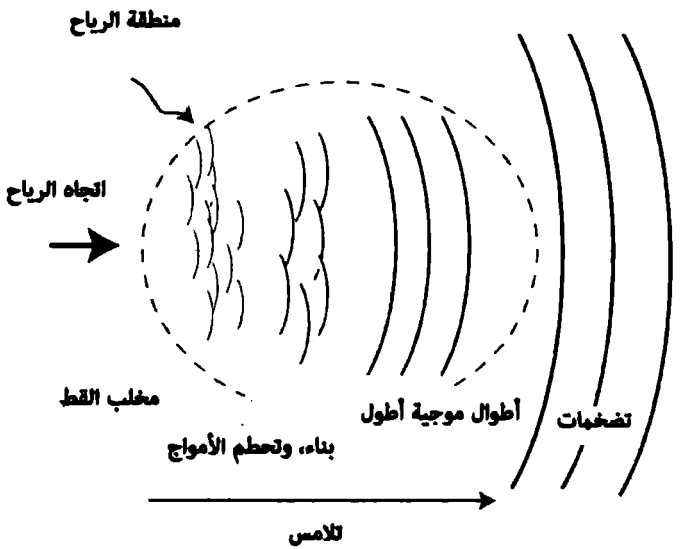
الشكل (141): خصائص أمواج المياه الضحلة. يخلق احتكاك جزيئات الماء التي تتحرك فوق القاع مدارات مسطحة من جزيئات الماء.

ما هو عميق بالنسبة إلى موجة ما يعتبر ضحلا بالنسبة إلى موجة أخرى. يتشكل التسونامي (tsunami) نتيجة لهزة وانزياحات أرضية (حركات سريعة لمادة صلبة) تحت الماء. مع تحرك الماء لملء الفراغ، تتولّد أمواج مائية طول الموجة فيها أكثر من مائة ميل. بمحيط بعمق أربعة أميال تعتبر التسونامي أمواج «مياه ضحلة» نموذجية، لكنها يمكن أن تتحرك بسرعة مئات الأميال في الساعة عبر المحيط، مما يجعلها غير متوقعة وخطيرة.

Twitter: @ketab_n

الأمواج على السطح، المميزة بمتوسط الارتفاع، وطول الموجة أو الفترة تدعى حالة البحر (sea state) أو مجرد بحر. مع استمرار الرياح بالهبوب فوق الماء تزداد أطوال الموجات وارتفاعاتها حتى تصل إلى نقطة تتطور فيها إلى حالة البحر المتطور تماما.

مسافة التلامس هي المسافة التي يتوافر فيها للرياح الزمن المناسب لتكوين الأمواج. (الشكل 144). كلما كانت مسافة التلامس أطول كان البحر أكثر تطورا. بالنسبة إلى سرعات منخفضة للرياح (عشر عقد) يتطلب الأمر عشرين ميلا فقط لنشوء بحر متطور تماما. لسرعات عالية للرياح (نحو خمسين عقدة) يمكن تحقيق بحر متطور بالكامل فقط على مسافة تلامس أبعد من ألف ميل.



الشكل (144): مسافة التلامس وتطور أمواج متشكلة بالكامل. تستمر التضخمات لمسافات طويلة بعد مغادرتها منطقة الرياح.

البحار المتطورة بالكامل لها أمواج أنعم أشبه بالموجة الجيبية الناعمة كما في الشكل (138). ما إن يتطور البحر وتنحسر الرياح حتى تستمر الأمواج على شكل تضخمات (swells). للتضخمات مظهر جيبي ناعم، ويمكنها الانتقال إلى آلاف

(*) fetch: مسافة التلامس وهي المسافة أو أحيانا السطح التي تلامس فيها الرياح سطح الماء مولدة الأمواج. [المترجم].

Twitter: @ketab_n

الأميال من دون أن تفقد طاقتها. فقط عندما ترتطم التضخمات بعقبات، مثل مياه ضحلة، أو تيار أو ريح معاكسة تبدأ بفقدان طاقتها، وغالبا تتحطم.

تكـون البحـار المتطـورة بالكامل تحـت مسـافات تلامس أطول، ورياح أشـد «منتظمة» أكثر مما يعني أن أطوال الموجات أكثر تجانسا، وأن قممها أطول من حالة البحـر تحت رياح أخف. الريح بسرعة عشرين عقدة تدعى «نسـيما منعشـا» على مقياس بيفورت، والذي يقول عن حالة البحر عندها «أمواج متوسـطة ببعض الطول، والعديد من القبعات البيضاء وكميات بسـيطة من الرذاذ». يتشكل البحر الناتج من مجال واسع نسبيا من أطوال الموجات.

الريـاح بسرعة ثلاثين عقـدة هي رياح قوية. يذكر بيفـورد حالة البحر لسرعة الريـاح هذه «يتكـوم البحر، ترمى بعض الرغوة من الأمواج المتحطمة على شـكل شرائـط باتجاه الريح». يزداد طول الموجة كثـيرا وتكون فترة الموجة الأكثر احتمالا نحو عشر ثـوان على الرغم من أنه لاتزال هناك كمية مهمة من الطاقة في الأمواج، وبفترات قصيرة تصل حتى سبع ثوان.

أربعـون عقـدة عبارة عن عاصفـة قوية، ولهـا «أمواج عالية نوعـا ما، بقمم متحطمة تشـكل رذاذا». طول الموجة لهذه الأمواج طويل بالنسـبة إلى بحر متطور بالكامل، وتحمل معظم الطاقة في أمواج لها فترات في حدود اثنتي عشرة ثانية.

مناطق التلامس وحالة البحر

تتطور بحار أكبر بمناطق تلامس أطول. عندما تهب عاصفة قوية برياح شديدة، تشـاهد أكبر الأمواج في مناطق يمكن أن تكون فيها منطقة التلامس بآلاف الأميال. المحيـط الهادئ هو موطن بعض أطـول مناطق التلامس في الكرة الأرضية. نموذجيا تنتـج عواصف قوية في فصل الشـتاء، وطبقا لذلك تتولد أضخـم الأمواج في فصل الشـتاء في كل من نصفي الكرة الأرضية. في شتاء نصف الكرة الشمالي تصل مناطق تلامس العواصف في شـمال المحيط الهادئ إلى أربعـة آلاف ميل مولدة تضخمات جبارة تتحطم على الشاطئ الغربي لأمريكا الشمالية.

هـاواي هي أيضا موطـن بعض أضخـم التضخمات خلال شـتاء نصف الكرة الشـمالي، ولذا فهي قبلـة راكبي الأمواج المتمرسـين الذين يتحـدوَن أمواجا يزيد

Twitter: @ketab_n

ارتفاعها على خمسين قدما. غالبا ما يمسح راكبو الأمواج خرائط الطقس طويلة الأمد للكشف عن عواصف بعيدة للاستفادة من الأمواج الضخمة التي تحدثها على مناطق تلامس طويلة.

إحدى أسوأ مساحات الماء سمعة هي المحيط الجنوبي. ليس هذا اسما تعلمناه في المدرسة، لكنه معروف جيدا بالنسبة إلى البحارة. حول خط عرض 40 درجة جنوبا ليس هناك تقريبا أي يابسة في طريق الرياح الغربية. أطول منطقة تلامس في الأرض على الإطلاق هي بطول 10 آلاف ميل تمتد من أمريكا الجنوبية حتى أستراليا. خلال شتاء نصف الكرة الجنوبي (يونيو حتى نهاية سبتمبر) تصبح هذه المنطقة موطن بعض أضخم الأمواج على الكرة الأرضية. في منطقة في المحيط الجنوبي إلى الجنوب الغربي من أستراليا يبلغ متوسط ارتفاع الأمواج أكبر من خمسة أمتار (ست عشرة قدما). ربما يبدو متوسط ارتفاع موجة في حدود بناء مؤلف من طابقين كبيرا، لكن بعض الأمواج يمكن أن تكون أكبر من هذا بكثير وتصل بسهولة إلى ثلاثين قدما. وعندما تتحد موجتان أو أكثر منهما، أو تمر عاصفة ضخمة فوق هذه المنطقة فقد يصل ارتفاع الموج إلى ستين قدما.

فكر جوشوا سلوكوم مؤلف كتاب «الإبحار وحيدا حول العالم» في عبور هذه المنطقة من تازماينا إلى أفريقيا الجنوبية في أول رحلة منفردة له للإبحار حول العالم. لكنه قرر عدم المخاطرة واتخذ مسارا حول شمال أستراليا خلال منطقة أهدأ من المحيط الهندي. اتخذ احتياطاته أيضا لتجنب المحيط الجنوبي في شتاء نصف الكرة الجنوبي. كتب ما يلي: «لم تكن لدي رغبة في الوصول إلى رأس الرجاء الصالح قبل منتصف الصيف حيث إن الوقت الآن هو أوائل الشتاء. كنت مرة مقابل رأس الرجاء الصالح في يوليو والذي كان بالطبع منتصف الشتاء هناك. صادفت السفينة المنيعة التي كنت أقودها عواصف قوية، وعانت منها. لا أرغب في أي عواصف شتوية الآن». يدعى هذا المقطع من خطوط العرض الأربعينات المزمجرة من قبل البحارة ولسبب وجيه[1].

المحيط الجنوبي طريق كلاسيكي للبحارة الذين يودون الحصول على أرقام قياسية في الملاحة. تهب الرياح الغربية بالاتجاه المفيد لرحلة من الغرب إلى الشرق، وينقص خط العرض الأعلى المسافة الكلية من جنوب أفريقيا إلى أستراليا. لكن

Twitter: @ketab_n

الخطر يكمن في العواصف والأمواج التي هي حقا مثيرة للرعب خلال فصل الشتاء في نصف الكرة الجنوبي مع منطقة تلامس طويلة.

قصة آبي ساندرلاند درس مفيد حول أخطار عبور المحيط الجنوبي خلال فصل الشتاء الجنوبي. في سن السادسة عشرة حاولت آبي أن تصبح أصغر فتاة تقوم برحلة ملاحية من دون مساعدة. يجمع اتحاد الإبحار الشراعي العالمي (ISAF) سجلات حول الإبحار، ويحافظ على أرقام قياسية، لكنه يرفض قبول محاولات تسجيل أرقام من أي شخص تحت سن الثامنة عشرة. حتى لا يشجع التصرف المتهور[2].

أتم زاك، شقيق آبي، رحلة إبحار منفردة في الفترة ما بين 2008 - 2009 ليصبح بشكل غير رسمي أول شخص تحت سن الثامنة عشرة يقوم برحلة كهذه من دون مساعدة. كان في السادسة عشرة من عمره عندما قام بهذه الرحلة. شجع والد آبي وأخوها طموحها للقيام بهذه الرحلة، وساعدا في تدريبها. كانت تتنافس مع جيسيكا واطسن الأسترالية التي كانت تحاول القيام بالإنجاز ذاته. لو نجحت الرحلة فإن جيسيكا أو آبي ستدَعي أنها أول فتاة تحت سن السابعة عشرة قامت بهذه الرحلة على الرغم من رفض الـ ISAF قبول هذه الأرقام القياسية.

أحرزت جيسيكا واطسن مسبقا تقدما كبيرا على منافستها حيث إنها غادرت سيدني بتاريخ 18 أكتوبر من العام 2009. بدأت آبي محاولتها في 10 يناير من العام 2010 من مارينا ديل راي في كاليفورنيا. بعد ثمانية أيام من محاولتها، فشلت أنظمة الطاقة في زورقها في تزويدها بالطاقة اللازمة. بعد عملية إصلاح سريعة غادرت آبي كارلو سان لوكاس في المكسيك في 6 فبراير من العام 2010 مبحرة جنوبا على طول سواحل أمريكا الوسطى والجنوبية. بعد تعرضها لانقلاب (حيث انقلب الزورق 90 درجة على أحد جانبيه، وكان الشراع موازيا تماما لسطح الماء)، بينما كانت تلف حول رأس الرجاء الصالح، وتعطل ملاحها الآلي توقفت آبي في كيب تاون في أفريقيا الجنوبية لإصلاح الزورق منهية محاولتها بالإبحار من دون توقف.

يعتبر البحارة المغادرة يوم الجمعة نذير شؤم، لكن آبي أبحرت يوم الجمعة في 21 مايو من العام 2010. بنية عبور المحيط الجنوبي مباشرة إلى أستراليا خلال الشتاء الجنوبي. كانت جيسيكا واطسن قد أنهت من فورها إبحارها في 15 مايو. خلال

Twitter: @ketab_n

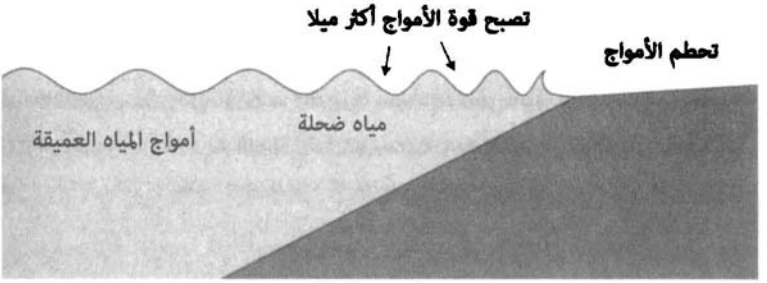
عبورها المحيط الجنـوبي عانت آبي من انقلابات متعددة للزورق. في 10 يونيو فقد الـزورق الشراع بفعل موجة عاتية خلال عاصفـة، وترك زورق آل وايلد آيز متوقفا عند خط عرض 41 جنوبا و75 درجة شرقا على بعد ألفي ميل غرب - جنوب غرب بيرث في أسـتراليا. لحسـن الحظ أرسلت إحدى مرسلات إشـارات الطوارئ للأقمار الاصطناعية في زورقها إشـارة الخطر. أرسلت السلطات الأسترالية طائرة كانتاس من بـيرث في رحلة طولهـا 4 آلاف ميل لتقويم حالة وايلد آيز وآبي. شـق زورق الصيد الفرنـسي إيلي دو لا ريبونيـون طريقه نحو الزورق المعطوب وايلد آيز، ووصل إليه في 12 يونيـو. في عملية الإنقاذ أشرف قبطان زورق الصيد نفسـه على الموت حيث سـقط في المياه الباردة جدا. أنقذ في النهاية وجلبت آبي إلى سـطح الزورق، وعادت في النهاية إلى كاليفورنيا[3].

لم تكـن خـبرة آبي في المحيط الجنـوبي على الرغم من خطورتهـا هي الوحيدة. تخوّف البحارة بحق من عبور هذه المنطقة. خلال أول مسـابقة للإبحار حول العالم منفـردا في العامين 1968-1969 عاد المنافس البريطاني دونالد كراوبيرسـت أدراجه قبل الوصول إلى المحيط الجنوبي. احتفظ بسـجل مزيّف، وانتحر في النهاية بدلا من المخاطرة بعبوره. هذه هي السـمعة التي تتمتع بها هذه المنطقة الممتدة في حدود عشرة آلاف ميل.

الأمواج المقتربة من الشاطئ

عندمـا تقترب الأمواج من الشـاطئ فإنها تبدأ عادة مـن المياه العميقة، حيث تحـدد سرعة الأمـواج بطول الموجة. مع تقدم الأمواج باسـتمرار في مياه أقل عمقا تبدأ مدارات جزيئات الماء بالإحسـاس بالاحتكاك بقعر البحر، ويحدث هذا سـحبا يبطئ حركتها. يوضح الشكل (145) انتقال الأمواج من مياه عميقة إلى مياه ضحلة ثـم تحطمها. مع انخفاض عمق المياه تنخفض سرعة الأمواج. ومع انخفاض السرعة تتقارب الأمواج بعضها من بعض، وتميل إلى «التراكم» بمعنى أن سطحها يصبح أكثر انحـدارا، ويتناقص طول موجتها. وفي النهاية تصبح الموجة غير مسـتقرة وتتحطم. وعندمـا يحدث هذا يكسر التلامس مع قاع البحر المدارات الدائرية لجزيئات الماء. يتجعد الجزء العلوي من الموجة على نفسه، ويفرغ طاقته على الشاطئ.

Twitter: @ketab_n



الشكل (145): مع اقتراب الأمواج من مياه ضحلة، تشعر بالإعاقة من قاع البحر. يتناقص طول الموجة، وتصبح الأمواج أشد ميلا وفي النهاية تتحطم.

تعتمد طبيعة الموجة المتحطمة على طول موجة التضخم المقترب من اليابسة وميل قاع البحر. لو كان الميل قويا نسبيا، تتحطم الأمواج فجأة، مولدة موجة إغراق. لو كان الميل تحت سطح الماء أخف فستتحرك الأمواج نحو الشاطئ بوجه مائل ربما لا يتحطم إلا بعد قطعه مسافة ما: هذه الأمواج تصلح لرياضة ركوب الأمواج.

تدعى عملية تحطم الأمواج في مياه ضحلة بموجة ضحلة (wave shoaling) من قبل البحارة. الشول (shoal) هو مكان تكون فيه المياه ضحلة. حتى من دون وجود شاطئ بالقرب منه، يمكن للأمواج أن تتحطم فوق مياه ضحلة بما في ذلك الصخور المغمورة بالماء. بالنسبة إلى البحارة فإن هذه قضية حيوية. يمكن للملاحة في مياه ضحلة أن تكون خطيرة وخادعة. يمكن لصخرة مغمورة أن تحدث خرقا كبيرا في جسم السفينة مسببة كارثة. عند عبور مياه ضحلة يراقب طاقم السفينة بعناية أماكن المياه الضحلة متفحصين أشكال الأمواج، ومختبرين انحدار سطوحها، أو منصتين لأصوات تحطمها في الليل.

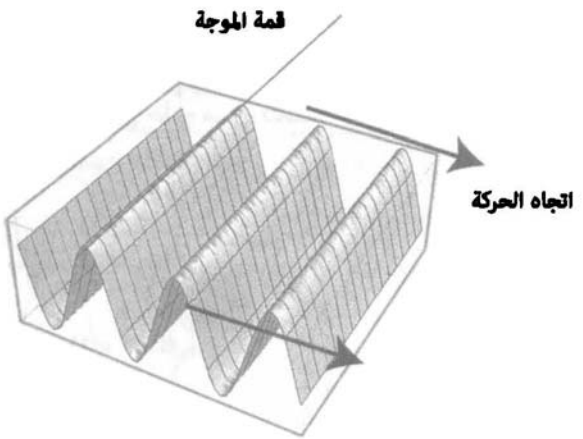
لو كان الشاطئ عميقا – أي ليس هناك تدرج على الإطلاق من المياه العميقة إلى الشاطئ، تنعكس الأمواج وتنتقل في الاتجاه المعاكس من دون أن تتحطم، مثل سباح السباحة الحرة في الأولمبياد، حيث يدور في الاتجاه المعاكس تحت الماء. التضخم الذي ينعكس من جرف حاد يمتد إلى مياه عميقة يمكن أن يكون هادئا بشكل مدهش، على الرغم من أنه قد يبدو كأنه ترتيب مثالي لمواجهة عنيفة. على العكس من ذلك، فالتضخم الكبير الذي يصطدم بجرف، يرتفع ببساطة ويهبط

Twitter: @ketab_n

وهـو يرتد، بالقليل من الفعل. يدعو أحد مـدرسي الكاياك البحرية هذا بـ «رافعة التضخم»، وجعـل الطلاب يجدفون حتى أعلى الجرف ليعلمهم كيف يتحكمون في الكاياك، ويقهرون الخوف بالمعرفة. يضع لاقطو سرطان البحر المجربون على شاطئ بلدة مين المصايد بالقرب من الجرف، لأنهم يعلمون أن آخرين قد يخافون بلا مبرر الاقتراب منه.

انكسار الموجة

للأمواج في المحيط قمم تمتد عموديا على اتجاه حركتها كما في الشـكل (146). بالنسـبة إلى تضخم يكون اتجاه الحركة في المحيط المفتوح على شكل خط مستقيم، لكن إذا وصل التضخم إلى مياه ضحلة فسوف يحني مساره.



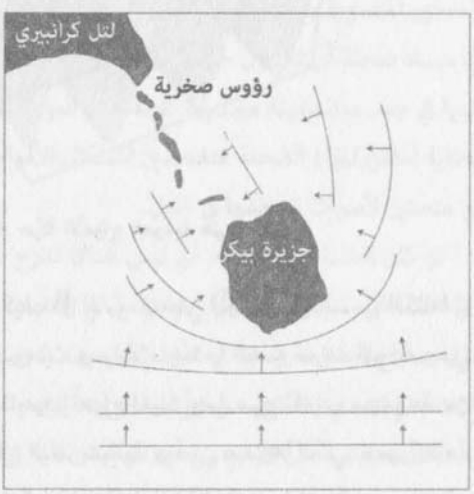
(الشكل 146): حركة الأمواج عمودية على قممها.

في الفصل التاسـع ناقشت كيف أن الضوء ينحني (أو ينكسر) بسبب الكثافات المختلفـة للهواء مما يخلق تشـوهات وسرابات. عندما تتغـير سرعة الموجة وهي تتحـرك فإنها عموما تنجـرف. تنحرف أمواج المياه أيضا. مـع اقتراب مجموعة من الأمواج من مياه ضحلة، يشوه قاع البحر شكلها، ويحني مسارها الكلي. بصورة عامة تنحني أمواج البحر بحيث تكون قممها موازية للشاطئ عندما تتحطم.

Twitter: @ketab_n

يمكن لملاح جيد أن «يقرأ» شاطئ البحر وأن يتنبأ بحالة الأمواج من شكلها. تركز النتوءات التي تمتد في البحر طاقة الأمواج مع تجمع القمم وإحداثها للحت. توزع الخلجان طلقة الأمواج، وتجمع معظم الترسبات التي نجمت عن حت النتوءات المعرضة للأمواج. أحد النتوءات المشهورة في جنوب إنجلترا هو الليزارد، وهو شبه جزيرة تمتد من شاطئ كورنويل إلى القناة الإنجليزية. إنه موقع العديد من السفن المتحطمة. إذا لم تعط سفينة ما الليزارد مسافة كافية من البحر، يمكن لعاصفة قوية من الأطلسي أن تخلق أمواجا محطّمة خطيرة، تدفع السفن البائسة ضد القاع الضحل المتعرج الذي يبرز تحت الماء.

يمكن للأمواج أن تنكسر بشدة أحيانا حول الجزر بحيث تحيط بها بالكامل. يظهر الشكل (147) كيف يتحرك التضخم حول جزيرة بيكر، مقابل شاطئ مين. في تضخم جنوبي، تنكسر الأمواج كثيرا بحيث تجري شرقا وغربا على الجانب الشمالي من الجزيرة. تتبَعت قمم الأمواج في الشكل، وأشرت إلى اتجاه الحركة بالأسهم. لجزيرة بيكر نفسها عنق ضيق من الحواف الصخرية تمتد نحو الشمال. في حالة وجود تضخم جنوبي قوي من خليج مين، تتحطم الأمواج في الاتجاه المعاكس على القاع الضحل مما قد يفاجئ الغافلين عنه.

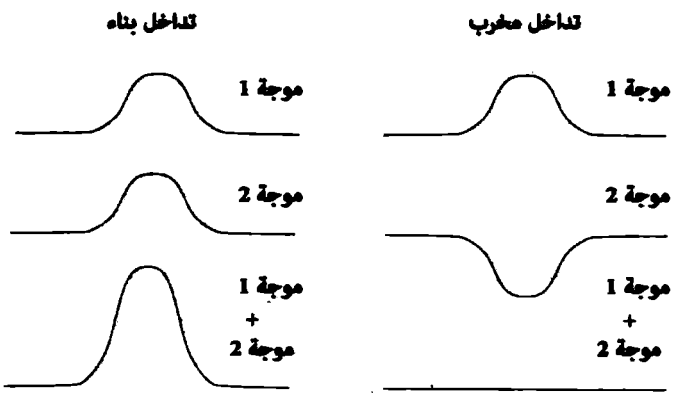


الشكل (147): انكسار الموج حول جزيرة بيكر في مين. يمكن للأمواج في الجنوب أن تلتف حول الجزيرة وأن تتحطم من الشرق والغرب على الجهة الشمالية (الخلفية) من الجزيرة، حيث تتحطم على الرؤوس الصخرية.

Twitter: @ketab_n

تداخل الأمواج وانعكاساتها

بعيـدا في البحر من النادر وجود تضخم واحد أو مجموعة وحيدة من الأمواج. يمكن للرياح السـائدة والعواصف والظروف المحليـة أن تدفع تضخمات وموجات عـدة، تأتي من اتجاهات مختلفة بأطوال موجـات مختلفة. عندما يلتقي تضخمان أو أكـثر في المحيط، فإنهما يندمجـان في عملية تُدعى التداخـل (interference). تسـتطيع الأمواج أن تمر بعضها عبر بعض من دون أن تتشـوه، لكن عندما تلتقي موجتان فإن انزياحات الأمواج المتداخلة تجتمع بعضها مع بعض. في الشكل (148) أبين نوعين من التداخل. في إحدى الحالتين يدعى تداخلا بناءً (الشـكل 148، يسارا) حيث تضاف قمة موجة إلى قمة موجة أخرى، وبالمثل يضاف القعران، مولدا موجة مركبة بارتفاع أكبر من ارتفاع أي من الموجتين.



الشـكل (148): تداخل بنـاء عندما تضاف قمة إلى قمة أخـرى. التداخل المخرب ينجم عندما تضاف قمة إلى قعر.

في حالة التداخل المخرب (الشكل 148 - يمينا) تضاف قمة موجة إلى قعر موجة أخـرى خالقـة ارتفاعا كليا أقـل للموجة المركبة من ارتفاع أي مـن الموجتين. بينما يظهـر الشـكل (148) اضطرابا في اتجاه واحد فإن أمـواج المحيط هي في الحقيقة ثنائية البعد وتنتقل باتجاهات مختلفة. بعيدا في البحر، يمكن للتضخمات المدفوعة

Twitter: @ketab_n

بعاصفتين مختلفتين أن تعبر الممرات عند زاوية معينة منتجة ما يدعوه البحارة أحيانا ببحر مضطرب والذي يبدو أنه من دون نمط محدد.

عندما تصادف سلسلة من الأمواج جرفا حادا يمتد في أعماق البحر فإنها تنعكس بدلا من أن تتحطم كما ذكر سابقا. تشبه حركة الأمواج وهي تنعكس كثيرا عملية انعكاس الضوء من مرآة. لو ضربت أشعة الجرف عند زاوية معينة، فإن الزاوية المرتدة تكون مساوية لها، لكنها فقط تنحرف من اليسار إلى اليمين. يخلق تداخل الأمواج القادمة مع الأمواج المرتدة من جرف حاد بزاوية بحرا مضطربا.

الملاحة بالأمواج

يمكن أن تعلن اليابسة وجودها من مسافة معتبرة في البحر من خلال تأثيرها في الأمواج. يمكن للتضخمات أن تنعكس من الشواطئ، وتنكسر حول مناطق أقل عمقا. يُدعى استخدام أنماط الأمواج للملاحة أحيانا بالملاحة بالأمواج (wave piloting). يمكن لملاحي المحيط الهادئ أن يستخدموا أحيانا الإحساس بميل القارب على الأمواج كطريقة لتمييز أنماط من الأمواج تساعدهم في التوجه إلى اليابسة. وثقت الملاحة بالأمواج لدى الملاحين المحليين من جزيرة توماكو وكيريباتي (جزر غيلبرت سابقا) وأرخبيل تونغا وتيكوبيا وجزر مارشال[4]، [5]، [6]. ربما وجد أكثر أنظمة الملاحة بالأمواج تطورا في جزر مارشال حيث استخدمت تمثيلات دعيت بخرائط العصا (Stick Charts) لتعليم الملاحين كيفية العثور على اليابسة باستخدام أنماط الأمواج.

تبدأ الملاحة بالأمواج من معرفة عميقة بأنماط التضخم. تنتج التضخمات المسيطرة نفسها من أنماط الرياح المؤثرة فيها. تختبر بعض تجمع الجزر مثل جزر غيلبرت تضخمات لرياح تجارية من الشرق خلال فصول معينة. يمكن للعواصف البعيدة أن تنتج تضخمات من اتجاهات مختلفة. على سبيل المثال ناتج عاصفة قوية في شمال المحيط الهادئ.

بينما تكون أنماط التضخمات فصلية غالبا، بيد أن بعضها موثوق على مدار السنة. يخلق المحيط الجنوبي بمنطقة التلامس العالمية تضخما من الجنوب الغربي الذي يخترق معظم المحيط الهادئ شمالا حتى هاواي وهو معروف جيدا. يدعو

Twitter: @ketab_n

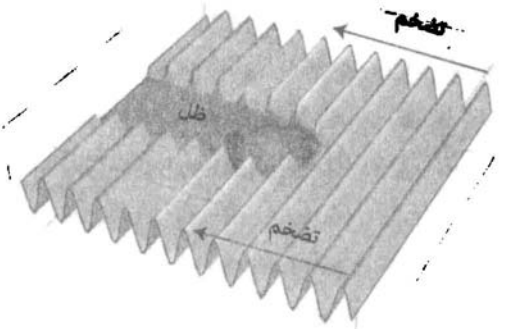
الملاح آبيرا من كيريباتي هذا التضخم بـ (nao bangaki)[7]. يقتبس ديفيد لويس آبيرا حول خصائص هذا التضخم: «إنه ضخم وطويل ومنخفض ولا يتحطم، وهو مستقل عن الرياح التجارية. لو كنت في قارب متجه من أوناتاو إلى تابيتويا (تقريبا شمال - شمال غرب) تشعر بأنه على شكل جرف بطيء يدفع القارب قليلا من جهة اليسار. يمكن اكتشاف هذا المد فوق البحار كلها»[8].

حتى في حال غياب اليابسة، تقدم التضخمات بوصلة طبيعية يمكنها أن تضاف إلى بوصلة النجوم وبوصلة الرياح لاستخدامها في الملاحة. على الرغم من أن النجوم والرياح والتضخمات كلها تظهر اختلافات فصلية قابلة للتنبؤ فإن مجموع هذه المؤشرات الثلاثة يمكنه أن يشكل صورة متسقة للملاح. في الكثير من الأوصاف حول استخدام التضخم في الملاحة، يشعر ملاحو المحيط الهادئ بتأثير التضخم في حركة القارب بدلا من استخدام إشارات مرئية.

تؤثر اليابسة في التضخمات بثلاث طرق. أولا عندما تدخل الأمواج مياها ضحلة، وتتحطم على الشاطئ، يمتص التضخم، ويتشكل نوع من «ظل تضخم» على الجانب الآخر من الجزيرة. ثانيا مع انعكاس الأمواج من الشاطئ، تتداخل الأمواج المرتدة مع الأمواج القادمة، مما يخلق نمطا مميزا. لكن الأمواج المرتدة تكون غالبا ضعيفة، حيث إنها فقدت معظم طاقتها بالتحطم على الشاطئ. ثالثا مع انكسار الأمواج حول جزيرة ما، يظهر الجانب الخلفي بحرا متقاطعا حيث تتداخل التضخمات المنكسرة من طرفي الجزيرة بعضها مع بعض.

يظهر الشكل (149) ظل تضخم في الحالة القصوى لجزيرة بمياه عميقة شديدة الانحدار. الجزيرة مع ذلك ضحلة بما يكفي عند السطح، بحيث تخمد الأمواج المتحطمة التضخمين على الطرف المكشوف من الجزيرة. يعيق الانخفاض العميق انكسار التضخمين حول أي طرف من الجزيرة. يعرف الملاح أنه بالقرب من جزيرة أو تجمع جزر عندما ينخفض التضخم المسيطر. لو كانت الجزيرة معروفة، يمكن استخدام ظل التضخم لتأسيس خط موقع.

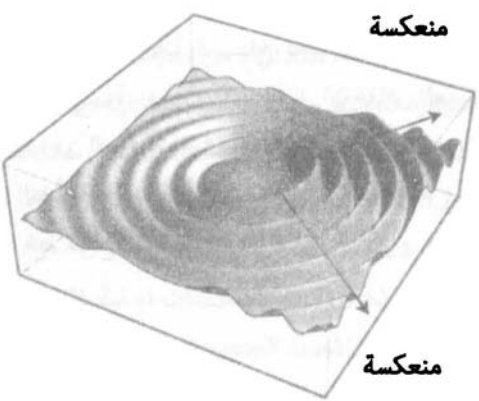
Twitter: @ketab_n



الشكل (149): جزيرة حيث يمكن لتحطم الأمواج على الشاطئ أن يخلق ظل تضخم على طرفها الخلفي.

عندما كان القبطان جيمس كوك يبحر في المحيط الهادئ في العام 1773، يشير سجله عدة مرات إلى شدة تضخمات المحيط واتجاهاتها. استخدم مرارا وجود تضخم أو عدم وجوده ليستنتج ما إذا كان بالقرب من اليابسة أم لا. كان يرهب، بحق، أرخبيل تواموتو في المحيط الهادئ، والذي يُدعى غالبا «الأرخبيل الخطير» بسبب حطام الكثير من السفن هناك. بينما كان يحاول العثور على ممر خلال تواموتوس لاحظ أن البحر هادئ، وتابع بأقصى ما يمكن من الحذر. في النهاية عندما ارتد تضخم هائل من الجنوب، استنتج أنه قد تجاوز الأرخبيل بأمان، وأنه أصبح خارج منطقة الخطر[9].

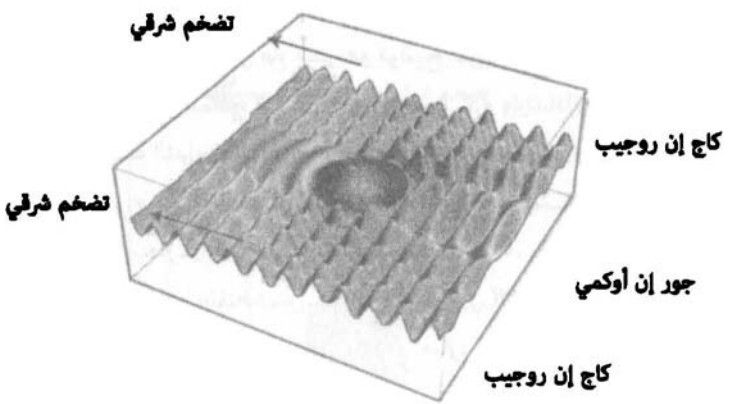
يمكن أن تقدم انعكاسات الأمواج من الجزر دلائل على وجودها. عندما يرتد التضخم من شاطئ مكشوف لجزيرة ما، فإنه يخلق نمطا إشعاعيا من الأمواج. ترتد أعلى ارتفاعات الأمواج إلى التضخم الرئيس، كما في الشكل (150). تتناقص ارتفاعات الأمواج المنعكسة مع المسافة، لكن من الممكن اكتشافها من بُعد ثلاثين ميلا بحريا تقريبا.



الشكل (150): نموذج الأمواج المنعكسة من جزيرة.

Twitter: @ketab_n

لـو طُبق نمـوذج التضخم القـادم وظل الموجـة في الشـكل (149) مع نموذج التضخم المنعكس في الشـكل (150)، تكون النتيجة هي النموذج الموضح في الشكل (151). ينشـأ هـذا النموذج من تداخل قمة مع قمة خالقـا اضطرابا ضخما، ومن تداخـل قمة مع قعر خالقـا اضطرابا صغيرا. حيث تكـون للتضخم المنعكس قمم موازية في معظمها للتضخم القادم، يكون النموذج الناتج ناعما (Smooth) نسـبيا. في الشـكل (151) يوصـف التضخم القادم بأنه آتٍ من الـشرق، كما قد يكون هو الحال في منطقة وفصل تسـيطر فيهما الرياح التجارية. المنطقة الناعمة هي بشكل رئيس باتجاه الشرق. إلى الشـمال الشرقـي والجنوب الشرقي يتحرك التضخم المرتد بزاويـة 45 درجة تقريبا بالنسـبة إلى التضخم القادم، ويخلق مجموعةً من الأمواج على شكل أهرام، وبحرا مضطربا إلى حد ما. بما أن الموجة المرتدة تنتشر على مسافة واسعة فإن التداخل يخمد في النهاية.



الشكل (151): نموذج تداخل الأمواج حول جزيرة دائرية. التضخم الرئيس يأتي من الشرق.

بتفحص دقيق للشكل (151) في منطقة الأمواج الهرمية الشكل إلى الجنوب الشرقي والشـمال الغربي، ربما يميز القارئ الحصيف نموذجا تشـكل فيه قمم الأهرام نوعا من الخط المنحني يشـير نحو اليابسـة. من حيث المبدأ لو اسـتطاع ملاح تمييز خط أمواج هرمي القمة يمكنه استخدامه كطريقة للعثور على اليابسة على مسافة ما في البحر.

Twitter: @ketab_n

أجرى جوزف غينز دراسة حديثة عن الملاحة بالأمواج في جزر مارشال كجزء من رسالة الدكتوراه في جامعة هاواي. كان مستشاره الرئيس القبطان كورينت جويل من سكان أرخبيل رونغيلاب الأصليين في جزر المارشال. هناك قضية رئيسة في دراسات مخططات الملاحة التقليدية في جزر المحيط الهادئ، وهي مسألة اقتحام الثقافة الأوروبية الغربية. بما أن جزر المارشال معزولة في منتصف المحيط الهادئ كانت المستوطنات الأولى الرئيسة مؤلفة من مركز ألماني لم يؤسس حتى النصف الثاني من القرن التاسع عشر. استولى اليابانيون عليها العام 1914، وأنشأوا نقاطا عسكرية محصّنة لأغراض دفاعية. بعد السيطرة عليها من قبل الولايات المتحدة في الحرب العالمية الثانية أصبحت جزر مارشال موقعَ اختبارٍ رئيسا للأسلحة النووية للولايات المتحدة. على الرغم من أن الكثير من مهارات الملاحة التقليدية قد نُسيت، غير أن بعض الملاحين الذين تعلموا الطرق التقليدية في صغرهم يحاولون إعادة إحياء الاهتمام بها لدى الأجيال الشابة. اهتم كورينت جويل بحماس بإعادة إحياء المهارات الملاحية لأجداده، وبحث عن التعاون مع علماء الأنثروبولوجيا في جامعة هاواي.

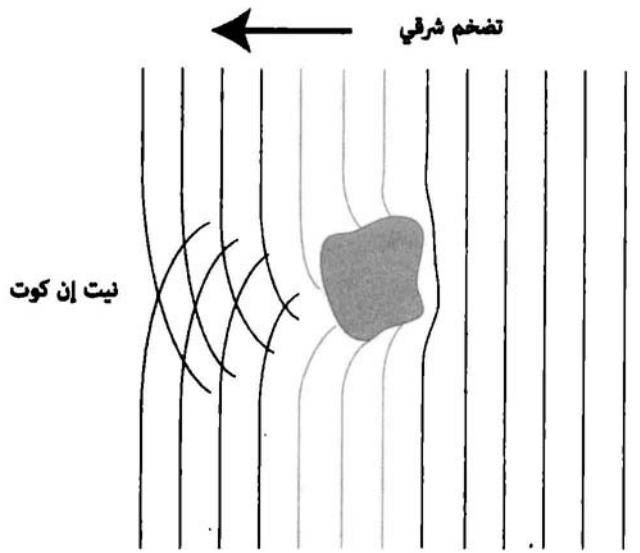
كان عمل جويل الرئيس مع غينز هو توضيح طريقة الملاحة بالأمواج وفهمها. تعطى أسماء معينة لنماذج التداخل بين تضخم قادم وارتداداته في مخطط جزر المارشال. منطقة التداخل الناعم التي تُرى إلى الشرق في المخطط (151) تُدعى «جور إن أوكمي». اشتُق هذا الاسم من مصطلح لعمود يستخدم لالتقاط خبز الفاكهة من الأشجار، وله انحناء على شكل الحرف «V»، يقال إنه يشبه التداخل البناء للتضخم القادم والمنعكس. دعيت المنطقة إلى الشمال الشرقي والجنوب الشرقي بأمواج هرمية كما في الشكل (151) بالعبارة «كاج إن روجيب» والتي هي اسم الصنارة والطعم للسمك الطائر[10].

لاختبار مخططات جويل الملاحية، عمل غينز مع علماء المحيط على استخدام مجموعة من أجهزة العوم الحساسة للأمواج إلى الشرق من جزيرة مرجانية تُدعى آرنو. على الرغم من أن جويل ميّز التضخم المرتد من الخليج إلى الشرق، فإن أجهزة العوم لم تفعل ذلك(11). كان هذا في منطقة «جور إن أوكمي» في الشكل (151). أجري اختبار آخر لملاحة جويل. بينما كان جويل نائما، أبحر غينز مع طاقم زورق الأبحاث لمسافة خمسة وعشرين ميلا بحريا إلى الجنوب الشرقي من آرنو بعيدا

Twitter: @ketab_n

عن رؤية اليابسة. عندما استيقظ جويل طلب غينز منه أن يعثر على الطريق إلى أرنو بناء على ما يراه من نمط الأمواج. اكتشف جويل الـ «كاج إن روجيب»، ووجه الطاقم باتجاه الشمال الغربي نحو آرنو[12].

ينتج نمط آخر للأمواج يشير إلى اليابسة عندما تنكسر الأمواج حول الجزر منتجة تضخمات متقاطعة (crossing swells) على الطرف الآخر من الجزيرة. يوضح الشكل (152) هذا في حالة مد شرقي ينكسر حول جزيرة حيث أبين التضخمات المتقاطعة على الطرف الغربي أو (الخلفي). يمكن لمنطقة التضخمات المتقاطعة هذه أن تنتج أمواجا هرمية الشكل أيضا، وأن تخلق بحرا مضطربا. على النقيض من التضخم المرتد الضعيف أحيانا، فإن التضخم المنحرف من الطرف الخلفي لجزيرة ما يمكن تمييزه بشكل واضح حتى بالنسبة إلى الغربيين، وغالبا ما يظهر في صور الأقمار الفضائية. يدعو جويل هذا النمط من التضخمات المتقاطعة «نيت إن كوت»، وهو اسم قفص صغير لالتقاط الطيور. يقال إن أسلاك القفص المتقاطعة تشبه الأنماط المتقاطعة للتضخمات عند الطرف الخلفي من الجزيرة[13].



(الشكل 152): الانكسار (أو الانحراف) حول جزيرة.

Twitter: @ketab_n

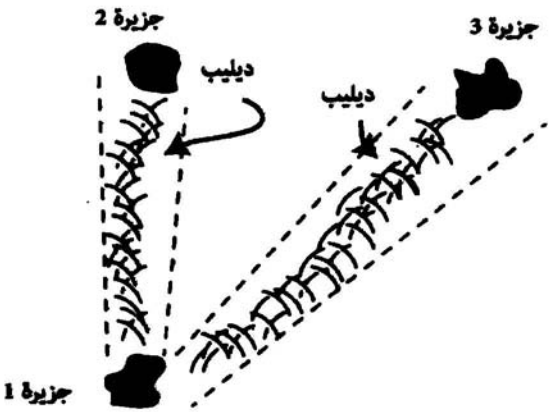
تفسير جويل لظاهرة «نيت إن كوت» لغينز له ناحية غريبة. بدلا من الإشارة إلى التضخمين المتقاطعين على أنهما تحولان ناجمان عن انحراف التضخم الشرقي، يدعوهما جويل بتضخمين «شمالي» و«جنوبي»[14]. بمعنى ما فإن الاتجاه المباشر للتضخم هو الذي يعطيه اسمه بغض النظر عن خلفيته.

أحد أكثر المبادئ طرافة في الملاحة بالأمواج لجزر مارشال هو «الديليب» (dilep). يعني هذا المصطلح «العمود الفقري»، ويكتب أحيانا دريليب أو ريليب. يلفظ الحرف الساكن الأول على شكل «ر» مدحرجة. الديليب عبارة عن مسار موجة يمتد بين جزيرتين. خلال عمل غينز في جزر مارشال شرح خبيران هما كورينت جويل (القبطان كورينت) وتوماس بوكين موضوع «الديليب». بالنسبة إليهما فهي منطقة تتراكم فيها الأمواج خلال ما يبدو أنه تداخل بناء لتضخمين متعاكسين. عندما يبحر بحار من جزيرة إلى أخرى، فإنه يحدد الاتجاه أولا، ثم يبحث عن الديليب (التضخم الممتد) الذي يصل بين الجزيرتين. هذا الديليب عبارة عن ممر بأمواج مضطربة. تعبر الكلمة بوج «booj» أو «عقدة» عن الموجة المصنوعة من التداخل البناء لتضخمين. الديليب في الحقيقة ممر مؤلف من عدد من البوجات أو العقد[15].

في الشكل (153) أحاول أن أعثر على تفسير للمبدأ كما شرحه جويل وبوكين لغينز. هناك ديليبان (تضخمان) في الشكل، أحدهما يربط الجزيرة (1) بالجزيرة (2)، والثاني يربط الجزيرة (1) بالجزيرة (3). هدف الملاح هو الاستمرار على هذا المسار. مادام القارب بقي على الديليب، فإنه يتحرك بحركة تناظرية تحت تأثير الأمواج. لو أنه انحرف إلى طرف أو آخر، فسوف يشعر بقوة من أحد التضخمين أقوى من الآخر، وسيظهر هذا على شكل حركة اهتزازية غير تناظرية للقارب. فن الملاحة هنا هو في الحفاظ على القارب على المسار الصحيح عن طريق الإحساس بتأثير الديليب من خلال تصرف القارب.

أعطى اثنان آخران من سكان جزر مارشال الأصليين اللذين قابلهما غينز تفسيرا مختلفا لمنشأ الديليب. بدلا من وصفه على أنه نتاج تضخمين متعاكسين، ادّعى المخبران إيساو إيكنيلانغ وويلي مويكتو أنه ينتج عن التضخم المرتد من الجزيرة المقصودة[16].

Twitter: @ketab_n



(الشكل 153): ديليب في ملاحة بالأمواج في جزر مارشال.

تشرح عالمة الأنثروبولوجيا ماريان جورج طريقة للملاحة بالأمواج تذكر بالديليب في جزر سانتا كروز في الجنوب الشرقي من جزر سولومان. كان مصدر معلوماتها ملاحا يُدعى كولوسو كاهيا كافيا، الذي توفي بعد ذلك. يشير ممر مميز للأمواج إلى مسار بين جزيرتي تاوماكو ونيفيلولي. في هذه الحالة يفسر كافيا الممر على أنه ناشئ عن ارتداد التضخم المسيطر من الجزيرة المقصودة، وهذا يشبه كثيرا تفسير إيكنيلانغ ومويكتو للديليب. كما بالنسبة إلى ديليب جزر المارشال، تبقى حركة الزورق متناظرة مادام على المسار. لكن لو انحرف الملاح عن هذا المسار، فستتغير حركة الزورق. بحسب تفسير كافيا، لو حاد الزورق عن مساره، فسوف تظهر حركة بيضاوية غير تناظرية، بدلا من الاهتزاز المباشر إلى الأعلى والأسفل وهو على مساره الصحيح[17].

ما الديليب؟ تفسير بوكين وجويل على أنه ناشئ عن تقاطع تضخمين وتصادمهما ليلائم جيدا فهمنا الغربي العادي. يوحي وصفهما بوجود تضخمين متعاكسين

Twitter: @ketab_n

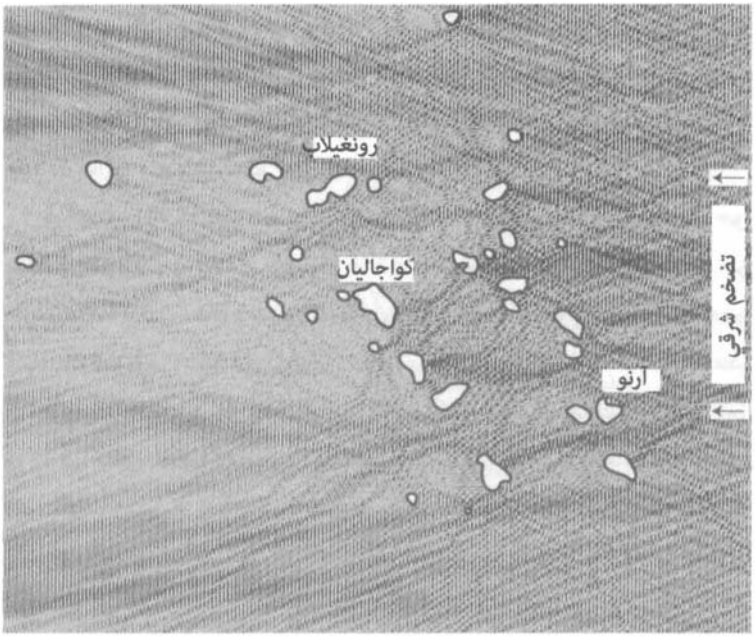
يوازيان دوما المسار الواصل بين جزيرتين. يفكر الغربيون عادة في التضخم على أنه يأتي من جهة واحدة، وأن أي انعكاس أو انحراف لهذا المد يغيره، بحيث لا يصبح بعد ذلك «التضخم» نفسه. بهذا المعنى الغربي، وبوجود تضخم أو اثنين في منطقة ما، ربما يكون من المستحيل العثور على تضخمين متعاكسين موازيين لمسار الأمواج بين الجزر المتقابلة.

عندما حاول غينز ومساعدوه اكتشاف الديليب على المسار شمال – جنوب الذي بين جزيرتي (atolls) ماجورو وأور بواسطة عوامات الأمواج، استطاعوا العثور على التضخم الشرقي المسيطر، لكنهم لم يجدوا أي أثر لوجود تضخم من جهة الغرب. لكن جويل مع ذلك ادعى أنه شعر بتضخم من جهة الغرب[18]. ربما تصور جويل وبوكين أنماطا تخلق مسارا للموج كنتيجة لتقاطع تضخمين. في وصف جويل للنيت في الكوت، كان وصفه لتضخمين هو وجود تضخم واحد انقسم إلى قسمين، وتغير بفعل الانحراف حول الجزيرة.

في الشكل (154) أبين نتيجة نموذج حاسوبي مبسط جدا لتضخم بحري يأتي من الشرق، ويصل إلى جزر مارشال. يشار في الشكل إلى جزر آرنو وكواجاليان ورونغيلاب. وضعت في النموذج انعكاسات كاملة من الجزر من دون انحراف، ومن دون تمثيل للفقد في الطاقة للتضخمات التي تتحطم على ضفاف الجزر. تمتلك المناطق الأعتم طاقة موجية أكبر، بينما تمتلك المناطق الأفتح طاقة أقل. تبرز بعض الخصائص المميزة. الخاصة الأكثر وضوحا هي ظلال التضخم التي تلقيها الجزر على الطرف الخلفي. يخفي التوجه شمال جنوب الجزر تقريبا التضخم الشرقي على الجانب الغربي من سلسلة الجزر. الخاصة الأكثر غرابة هي تركيز طاقة الأمواج فيما يمكن وصفه على أنه بنية شريطية، والتي غالبا ما تصل كل جزيرتين إحداهما بالأخرى. فيما إذا كانت هذه النماذج من طاقة الأمواج تمثل ما يدعوه البحارة بالديليب يبقى موضع سؤال.

تكون الانعكاسات أضعف من تلك المبينة في الشكل (154) بكثير. يميل التضخم المسيطر والأمواج المحلية المولدة بالرياح إلى أن تطغى على الانعكاسات. على الرغم من ذلك، يشكل التداخل بين التضخم القادم والانعكاسات نماذج مميزة. لو استطاع الملاحون المحليون أن يستخلصوا عقليا مساهمات التضخم المسيطر والأمواج المحلية

Twitter: @ketab_n



الشكل (154): تمثيل لانعكاسات أمواج بحتة في جزر مارشال. هناك تضخم واحد يأتي من الشرق (من اليمين في الشكل). تمثل المناطق الأغمق ازديادا في طاقة الأمواج. ولد هذا باستخدام نسخة معدلة من خزان التموج لبول فالستاد.

المولدة بالرياح، فسيبقى هناك توقيع مميز وحيد نسبيا لحركة الأمواج يتعلق بكل رقعة من المحيط. بالتدريب المناسب والكثير من الخبرة، يمكن للملاح أن يميز هذه النماذج، بينما تبقى عصية على غير المتدرب. لو صحّ هذا، فإن القدرة البسيطة على اكتشاف إشارات ضعيفة ضمن «ضجيج» يفسر غياب بيانات موثقة من عوامات الأمواج في دراسة غينز.

مخططات العصي

أحد مكونات الملاحة بالأمواج في جزر مارشال هو استخدام مخططات العصي. تصنع هذه المخططات نموذجيا من عيدان سعف شجرة جوز الهند، ومن جذور

Twitter: @ketab_n

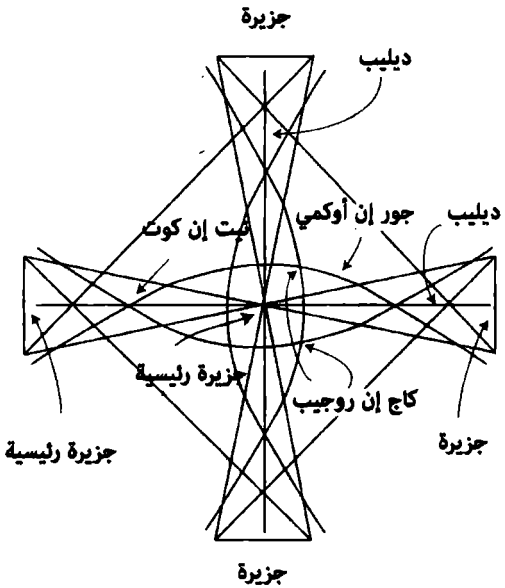
البندانوس، حيث يُربط بعضها مع بعض لتشكل شبكة. هناك أنواع عدة من مخططات العصي. يستخدم أبسطها كأداة تعليمية تبين كيف تنعكس الأمواج وتنحرف حول الجزر وتشكل أنماط التداخل. تمثل المخططات الأكثر تعقيدا تجمعات محددة لجزر، وتغير التضخم حول هذه الجزر.

في العام 1901 نشر ضابط بحري ألماني اسمه القبطان وينكلر مقالا حول مخططات العصي بعنوان «حول مخططات بحرية استخدمت سابقا في جزر مارشال»(19). كان مقال وينكلر نتيجة جهوده في تصنيف أنواع مخططات العصي، واستخداماتها من عدد من المصادر. تكلم جوزف غينز أيضا عن مخططات العصي في أطروحته للدكتوراه وفي مقال حديث(20)، (21). يبدو أن هناك اختلافات كبيرة في وصف معاني بعض المخططات. وهذا ما يحدث غالبا في شرح تقنيات الملاحة لدى السكان المحليين. لا توجد كتب تدريسية تحتوي هذا النوع من المعرفة. بدلا من ذلك تمرر المعلومات شفهيا من المعلم إلى التلميذ. وربما تختلف الأهمية والتأكيد من ملاح إلى آخر.

يظهر الشكل (155) صنفا من مخططات العصي يدعى ماتانغ وابيب وميتو. العناصر المشتركة لتفسير هذا النوع من المخططات هي معنى المركز والنهايات الأربع. يمثل مركز المخطط الجزيرة المقصودة، وتمثل النهايات في الأعلى والأسفل والجوانب أربع جزر مجاورة. إضافة إلى ذلك، يعكس التناظر الرباعي وجود أربعة تضخمات تأتي من الجهات الأربع الرئيسة. العصا القطرية بين الجزر الأربع المتجاورة هي لغرض البناء فقط. في تفسير وينكلر ووصف جويل فإن العصا المستقيمة التي تصل بين الجزيرة في المركز والجزر الأربع المجاورة لها تمثل الديليب. لكن التماثل يتوقف عند هذه النقطة. يبدو أن تفسيرات الأقواس المنحنية وتقاطعاتها تحمل معاني عدة، بما في ذلك نيت في كوت ومنطقة «جور إن أوكمي» و«كاج إن روجيب».

للملاحة بالأمواج أشكال مختلفة تعتمد على الملاحين والظروف المحلية. ومع ذلك يبدو أن هناك إستراتيجيات منتظمة وراء هذا الفن. ربما أتت هذه العناصر المشتركة بالملاحظة الدقيقة للعمليات الفيزيائية لحركة الأمواج، وهي تلتقي باليابسة.

Twitter: @ketab_n



الشكل (155): مخطط عصي في جزر المارشال يدعى ماتانغ ووابيبي وميدو. يوضح هذا المخطط التضخم وأنماط الانكسار المتعلقة بعدد من الجزر.

Twitter: @ketab_n

Twitter: @ketab_n

13

سبر الأعماق والمد والجزر

للمحيطات أعـماق بعدة أميال وبأشـكال مختلفة. في المقابل، فإن سـطح المحيط متجانس جدا بسبب الطبيعة السائلة للماء. فقط بالقرب من الشـواطئ يخلق الحيد القاري بحارا ضحلة نسـبيا بأعماق تصل إلى مائتي قدم أو أقل. أدّى «المد والجزر» وعمق الماء كلاهما أدوارا مهمة في الرحلات البحرية الأولى حول أوروبا الشـمالية. سمحت خصائص البحار في أوروبا الشمالية بنوع من الملاحة بني على قياس الأعماق. يعثر صيادو الأسـماك غالبا على مسـالكهم بمعاينـة العمق وشـكل قاع البحـر. مع اكتشـاف مصايد إنتاج السمك قرب شـواطئ أمريكا الشمالية انتشرت هذه الطريقة. عندما يعتقد البحارة أنهم قريبون من الرسـو على اليابسة يقيس الطاقم عمق قاع البحر لمعرفة ما إذا كانوا فوق حيد قاري.

سبر العمق (sounding) هو عملية لقياس عمـق قـاع البحر. يشـتق هـذا المصطلح من الكلمة الإنجليزيـة والنوردية القديمة «sund»

«سـيخبرك معظـم البحـارة بأن أخطر جـزء من الرحلـة هو عند الرسو في الميناء»

Twitter: @ketab_n

وتعني «يسبح». أجريت عملية سبر العمق بواسطة عصا طويلة على نهر النيل في مصر القديمة ربما لتجنب المياه الضحلة. بينما كانت الاستخدامات الأولى لهذه الطريقة بغرض الأمان، يمكن أن تساعد معرفة عمق قاع البحر وشكله في الملاحة.

من السهل قياس عمق قاع البحر: يربط البحّار ثقلا في نهاية خيط، ثم يلقيه من القارب، ويمد الحبل حتى يصل إلى القاع، حيث يصبح الحبل رخوا. ثم يسترجع البحار الحبل ويقيس القسم المغمور منه بطول ذراعيه المفتوحتين أو بالأغوار أو الفاذوم(*). من حيث المبدأ، يمكن أن يعمل عمق الماء وشكل قاع البحر كنوع من العلامة الفارقة تحت الماء تقوم بتوجيه البحار. حاجج أولي كراملين - بيدرسن مؤسس متحف سفن الفايكنغ في الدنمارك بأن عملية سبر العمق كانت العنصر الأول في الملاحة النوردية في العصور الوسطى[1]. لكن آخرين لا يشاطرونه هذا الرأي مؤكدين أن الرحلات اعتمدت على تقنيات أخرى بشكل رئيس كالإشارات المرئية والتخمين الصائب(2). لكن سبر العمق كان شائعا في المياه الضحلة في بحر الشمال وبحر البلطيق، خصوصا لدى الصيادين الذين كانوا يبحثون عن مصايد منتجة.

في العام 1600 تقريبا طور نظام متجانس لسبر العمق من قبل البريطانيين من أجل الأسطول البحري الملكي. ربطت قطعة من الرصاص دعيت بشكل مناسب «رصاصة» في نهاية حبل. تعاير الرصاصة بحيث يكون وزنها سبعة أرطال (نصف صخرة) ويكون أسفلها مقعرا. تربط قطعة من الشحم أو شمع النحل في القسم المجوف في أسفل الرصاصة. عندما ترمى الرصاصة في الماء تلتصق عينة من قاع البحر بالشحم، ويفحص الملاحون العينة المسحوبة. بالنسبة إلى غير الخبراء قد يبدو هذا عملا أشبه بالسحر، يقوم البحارة بفحص بعض أسوأ المواد من قاع البحر وشمها وتذوقها للتعرف على موقعهم. استخدم الصياديون أيضا هذه الطريقة للعثور على أماكن صيدهم المفضلة.

رافقت عملية أخذ عينة من قاع البحر ثقافة الإبحار البريطانية إلى أمريكا الشمالية. هناك قصة خرافية تقص بعدد من النسخ حول قبطان عجوز امتلك على ما يبدو قوى خارقة باستخدام تقنية سبر العمق. أقص فيما يلي نسختي المختصرة منها:

كان القبطان العجوز ماهرا جدا باستخدام الحبل لمعرفة موقعه، لكن العديد من البحارة الشباب اعتقدوا أنه يلفق مهارته. في إحدى الرحلات

(*) Fathom: الغور مقياس لعمق المياه يعادل 6 أقدام. [المترجم].

Twitter: @ketab_n

لأماكن الصيد، رقد القبطان في فراشــه جراء نوبة من الروماتزم، وكان عليه أن يــصرخ بالأوامر لزميله الأول من قمرتــه. بعد رحلة صيد ناجحة أعطى القبطان أوامره لزميله الأول للعودة إلى نانتوكيت. صرخ: «الآن أبحر شمالا عن طريق الشــمال الغربي وعندما تصل إلى الشاطئ ألقِ الرصاصة وأحضر لي العينة». أعطى الزميل الأول أوامره لطاقم الســفينة، واتبع بصدق اتجاه البوصلــة. هبط ضباب كثيــف، وتابع الزميل إبحاره بحذر. وعند ســماعه الأمــواج تتحطم على شــاطئ قريب ظن أنه نانتوكيت، لــذا أنزل أشرعته، وأرسى مرساته وبدأ بسبر العمق.

في رحلــة العودة قرر بعض البحارة أن يمازحوا القبطان العجوز. أقنعوا زميلهم بأن يســايرهم. بدلا من إلقاء الرصاصة واســترجاع عينة القاع على الشــحم، أخذ بعض الرمل من صندوق الطبخ، وفركه فوق الشحم ثم بلل الرصاصة ليجعلها تبدو كجهاز حقيقي لسبر العمق.

أخذ الزميل الأول رصاصة ســبر العمق المزيفة إلى القبطان. نظر الرجل العجوز إليها أولا ببعض التركيز ثم شمها ثم رطب إصبعه والتقط عينة من الرمل والشحم وتذوقها. بدت عليه الحيرة، لذا فقد تذوقها مرة أخرى. أخيرا التفت إلى الزميل الأول وقال له: «حســنا لدي أخبار طيبة وأخرى ســيئة. الأخبار الطيبة هي أنك قدت الســفينة شمالا وإلى الشمال الغربي مستقيما كالســهم، لذا أهنئك على مهارتك في الملاحة. لكن الأخبار الســيئة هي أنه منذ ذهابنا فقد غرقت نانتوكيت تحت الماء، ونحن الآن فوق سكونســيت مباشرة (سكونسيت هي بلدة في نانتوكيت)».

أنشــأت البحرية الملكية البريطانية معيارا لتدريج خطوط الرصاص. نسجت مع الحبل علامات بألوان مختلفة ترمز إلى العمق. ربط جلد أسود عند 2 إلى 3 فاذوم. والأبيــض عنــد 5، والأحمر عند 7، والأســود عند 10، ثم ربطــت عقد كل 5 فاذوم لأعماق أكبر. بعد استرجاع الرصاصة يقوم المكلف بالعملية بتسجيل العبارة «بحسب العلامة» أو «بالعمق» ثم يتبعها بالعمق بالفاذوم. لذا بـ «العلامة خمســة» يسجل عمقا قدره خمسة فاذوم. كانت هذه المصطلحات شائعة في الولايات المتحدة أيضا. أخذ المؤلف الأمريكي صامويل كليمنس اسمه الكتابي المستعار من هذه العبارة بناء على خبرته كملاح على متن سفن المسيسيبي البخارية. فـ «العلامة اثنان» أو «مارك توين» هي تسجيل لعمق يبلغ 2 فاذوم.

Twitter: @ketab_n

المد والجزر عبر التاريخ

لم يكن المد والجزر مهمين نسبيا في البحر الأبيض المتوسط بالنسبة إلى اليونانيين والرومان القدماء. لكن البحارة الذين غامروا إلى بحر الشمال أو بحر البلطيق دهشوا بقوة المد والجزر. وفق بليني الأكبر لاحظ بيثياس من ماسيليا (مرسيليا الآن) مدا مجاله 80 cubits (أكثر من مائة قدم) في رحلة قام بها إلى بريطانيا العظمى في العام 325 ق. م. تقريبا[3]. ربما كان في هذا مبالغة من قبل بليني وبيثياس أو كليهما حيث إن مجالات بحدود 15 قدما معروفة في بحر الشمال. عُزي إلى بيثياس أيضا أنه أول من سجل تأثير القمر في المد والجزر[4].

تعجب الكتاب في العصور الوسطى من وجود علاقة بين القمر وأوقات المد والجزر[5]. في بعض الموانئ يحصل المد المرتفع عندما يكون القمر فوق أعلى الرأس مباشرة، وفي ميناء آخر يتطابق المد المرتفع مع بزوغ القمر. تضمنت الأطالس البحرية من القرن الرابع عشر وما بعده جداول للمد والجزر تربط ارتفاع المد في مرافئ ومصبات أنهار معروفة بموقع القمر في السماء.

تحتوي أشعار إيدا (prose edda)، وهي مجموعة حكايات نوردية من القرن الثالث عشر، مقطعا حول منشأ المد والجزر. تحدى العملاق أوتغاردا لوكي الإله ثور في مسابقة لشرب الخمر. ومن دون علم ثور، يصل أوتغاردا لوكي قرن شرابه إلى المحيط، ويخبر ثور بأن عليه أن يشرب محتوى القرن في جرعة واحدة. يشرب ثور ويشرب ويشرب لكنه بالكاد استطاع خفض مستوى الماء في القرن. يستهزئ أوتغاردا لوكي بثور، الذي يحاول مرة أخرى بقوة أكبر لكنه لا يسحب من القرن إلا القليل جدا. عند هذه المرحلة يستسلم ثور. في اليوم التالي يظهر أوتغاردا لوكي الحيلة التي دبرها لثور، ويشرح أن هذا هو سبب المد والجزر. فيما تبدو القصة خيالية فإن لها شذرة ممتعة من التبصر: الاختلاف في مستوى سطح البحر بين المد والجزر صغير بالمقارنة مع عمق المحيط.

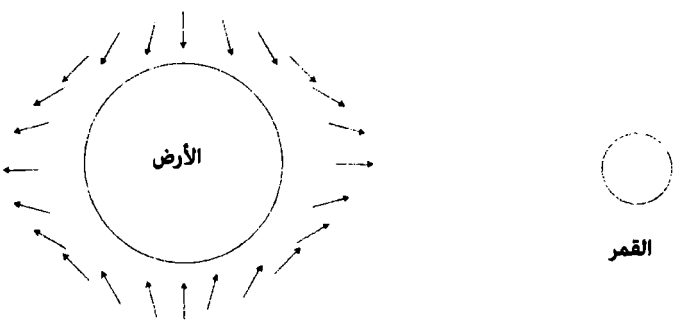
كانت تفسيرات المد والجزر قبل تطوير إسحق نيوتن لنظريته في الجاذبية مشتتة. فهم يوهانس كيبلر أن هناك صلة ما بين المد والقمر. حاول غاليليو أن يشرح المد على أنه نتيجة لدوران الأرض حول نفسها مع دورانها حول الشمس. كان هذا سيفسر حدوث مد مرتفع واحد في اليوم، لكن هناك مناطق كثيرة في أوروبا يحدث فيها مدان في اليوم الواحد.

Twitter: @ketab_n

تفسير المد والجزر

نشر إسحق نيوتن عمله الشهير «مبادئ الرياضيات» لأول مرة في العام 1687. بعد العمل السابق لكوبرنيكوس وكيبلر حول نظام شمسي يتمركز حول الشمس، كان هناك الكثير من التخمين حول طبيعة القوى التي تؤثر في الشمس والقمر والكواكب. تصور نيوتن أن القوى السماوية متعلقة بالجاذبية التي يشعر بها على الأرض. طور قانون الجاذبية العامة، وهو المبدأ الذي يقول إن هناك قوة واحدة مسؤولة عن التجاذب بالجاذبية كله.

في كتابه «المبادئ» حلل نيوتن أصل المد وفق الجاذبية. وفق نيوتن، تنتشر خطوط قوة الجاذبية في الفضاء من مصدرها في الأجسام الضخمة. عندما تنتشر هذه الخطوط عبر كرة كالأرض، فإنها تخلق قوى مد إضافة إلى قوة الجاذبية. تدعى هذه النظرية غالبا بـ «النظرية الساكنة» للمد والجزر. يظهر الشكل (156) قوى المد على الأرض الناجمة عن القمر. يظهر هذا النموذج عندما يطرح المرء متوسط قوة الجاذبية على سطح الأرض من الاختلافات الناجمة عن خطوط الحقل المنتشرة. هذه عبارة عن قوى مد تدفع بعيدا من مركز الأرض إلى مسار يصل القمر بالأرض. وهناك قوى مد تدفع باتجاه مركز الأرض عمودية على محور القمر الأرض.

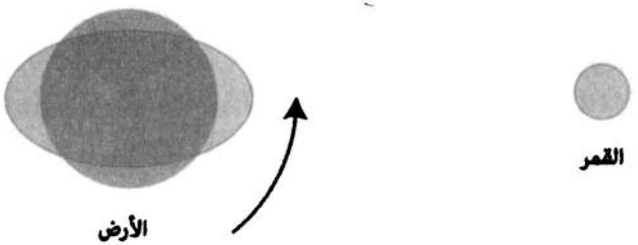


الشكل (156): قوى مد على سطح الأرض ناتجة عن سحب جاذبية القمر المتوزعة عبر الأرض.

تخلق قوى المد الموضحة في الشكل (156) انتفاخا يشير نحو القمر وآخر بعيدا عنه (الشكل 157). مع دوران الأرض بهذا الانتفاخ، فإنها تختبر مدات عالية وأخرى منخفضة في مناطق مختلفة. الارتفاع المتوسط للانتفاخ هو بحدود قدم واحدة

Twitter: @ketab_n

موزعة على عشرة آلاف ميل. ليست اليابسة محصنة ضد قوى المد، وسوف تظهر أيضا تأثير الانتفاخ العابر. لا يلاحظ هذا الانتفاخ بشكل عام لأن سطح الأرض بكامله يتحرك إلى الأعلى والأسفل تحت تأثير الانتفاخ، ولا يمكن تمييز سوى اختلافات بسيطة.



الشكل (157): انتفاخ مدي ناجم عن قوى المد.

من حين إلى آخر يلاحظ تأثير مميز للتغير على الأرض. في الثمانينيات أظهر مسرع دوراني دقيق جدا محيطه سبعة وعشرون كيلومترا في جنيف بسويسرا انزياحا في طاقته ربط بموقع القمر. بعد بعض التحريات أدرك فيزيائيو المسرع أن انتفاخ المد من القمر شوه شكل حلقة المسرع في كل مرة مر بها[6]. يصبح التأثير الحقيقي للمدات ظاهرا فقط عندما يكون هناك اختلاف في انزياحات محلية. المحيطات بما أنها سوائل تتشوه بسرعة أكبر من اليابسة. وتكون الاختلافات في المد أوضح ما تكون عندما تلتقي المحيطات والبحار باليابسة.

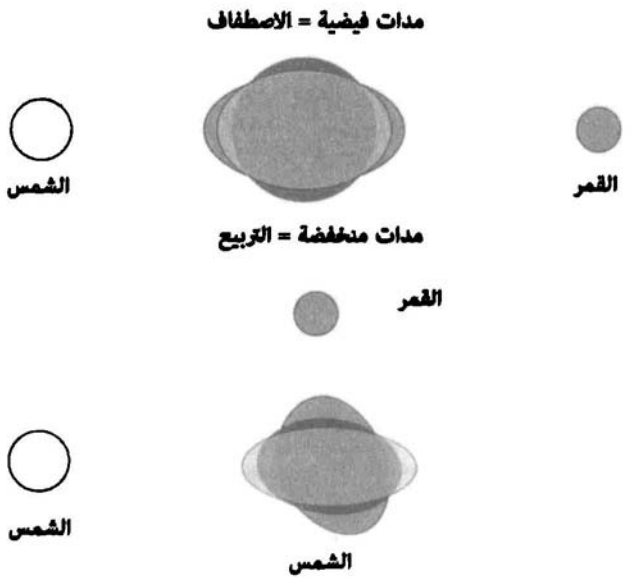
الانتفاخ المدي في الواقع عبارة عن موجة طويلة. عندما يمر الانتفاخ عبر محيط عميق، لا يلاحظ التأثير، لكنه عندما يرتطم بالمياه الضحلة المحيطة بالقارات يمكن أن يصبح حجم المد كبيرا، مع تراكم الانتفاخ المدي مثل أي موجة تصادف مياها ضحلة. هنا يكون الاختلاف في الانزياح بين اليابسة والماء تحت تأثير الانتفاخ المدي أكبر ما يكون.

تفرض الشمس قوة جذب على الأرض أقوى من القمر، ومع ذلك ينتج القمر مدا أقوى من الشمس. ربما يتساءل القارئ عن السبب وراء ذلك. بما أن القمر أقرب إلى الأرض من الشمس بكثير، تنتشر خطوط قوة الجاذبية من القمر بشكل أكبر فوق سطح الأرض منتجة قوى مد أقوى. يؤكد هذا التفسير من نيوتن خبرة البحارة الذين ربطوا القمر بالمد. لا يعني هذا أنه ليس للشمس أي تأثير على الإطلاق. يمكن للمد الشمسي أن يندمج بالمد القمري ليخلقا مدا أضخم، أو يلغي أحدهما الآخر جزئيا لينتجا مدا أصغر.

Twitter: @ketab_n

بالنسبة إلى قمر جديد أو كامل، تكون قوى المد للشمس والقمر على المنحى نفسه (الشكل 158، أعلى) خالقة أضخم المدات التي تدعى مدات نبضية (spring tides). يرمز لهذا الاصطفاف بـ syzygy. بالنسبة إلى نصف بدر تلغي القوى المنتجة للمد من انتفاخات الشمس والقمر بعضها بعضا جزئيا، مما يقلص من حجم المد. لايزال القمر هو الأكثر تأثيرا، لكن حجم المد يتناقص. تدعى هذه المدات مدات منخفضة (neap tides)، عندما تكون الشمس والقمر على منحى يدعى التربيع (quadrature) (الشكل 158، أسفل).

إحدى أغرب صفات المد والجزر هي الاختلاف العشوائي الظاهر في ارتفاع المد وتوقيته من جسم معين من الماء إلى آخر. فجسم من الماء مغلق تماما كبحر قزوين لا يشهد مدا على الإطلاق. من جهة أخرى يمكن لجسم من الماء مفتوح على المحيط ولو جزئيا أن يظهر مدا ضخما أو مدات أصغر وفق حجم الخليج.



الشكل (158): تحدث المدات النبضية عندما تضاف قوى مد الشمس والقمر بعضها إلى بعض. تمثل الأرض بالدائرة السوداء. الرمادي الأغمق يمثل التشوه الناجم عن القمر، بينما يمثل الرمادي الأفتح التشوه الناجم عن الشمس. هذه التمثيلات أعلى من العادية. يحدث المد المنخفض عندما تميل الشمس والقمر للعمل أحدهما ضد الآخر مقلصين مدى المد.

Twitter: @ketab_n

يمكنك التفكير في جسم من الماء محصور جزئيا كجرس يرن بتردد أو شدة مميزين إذا قرعته. لو ضرب شهاب خليجا، فسيحرك الماء جيئة وذهابا بتردد وحيد يعتمد على حجم الخليج. في المتوسط كلما كان الخليج أكبر، انخفضت الشدة أو التردد. يظهر مرفأ صغير هذا النوع من الرنين في ظاهرة تعرف بالاهتزاز المؤقت(*). تحت تأثير الرياح التي تهب على سطح المرفأ، يتحرك الماء جيئة وذهابا. لو أخذت فترة الزمن لزوارق واقفة في المرفأ، يمكنك ملاحظة أنها تصعد وتهبط كل خمس دقائق أو نحو ذلك. كلما كان المرفأ أو حتى البحيرة أكبر، طال وقت حركة الماء جيئة وذهابا، وانخفض التردد الطبيعي لجسم الماء المحصور.

في حالة المد والجزر، يكون الانتفاخ القمري مسؤولا عن اهتزاز الماء في الخليج. هناك تماثل مع الأجهزة الموسيقية لوصف تأثير الانتفاخ القمري في أجسام محصورة جزئيا من الماء. بعض الأجهزة الوترية كالسيتار الهندي له أوتار متعاطفة. تنغم هذه الأوتار حول تردد أو شدة معينة. عندما ينقر موسيقي وترا آخر بالتردد نفسه يهتز الوتر المتعاطف معه وحده، حيث تنتقل الطاقة من الاهتزاز خلال جسم الجهاز.

يمكنك التفكير في الخلجان التي تحد القارات على أنها أوتار متعاطفة ستهتز تحت تأثير انتفاخ قمري عابر. يبدو كأن القمر موسيقي ينقر أنغامه على الأرض كما ينقر الموسيقي على الوتر. إذا كان حجم الخليج «منغَّما» على تردد انتفاخ القمر العابر نفسه، فسيظهر مدا ضخما. وإذا كان أصغر أو أكبر من الحجم المثالي فإنه سيظهر مجالا من المد، لكنه لن يكون بحجم التنغيم التام. يمر الانتفاخ القمري مرة كل 12 ساعة و24 دقيقة.

هناك منطقتان لأعلى مد وجزر على الأرض وهما خليج انكوفا في شمال كيوبيك، وخليج فندي في المياه البحرية الكندية. لهذين الخليجين ترددات طبيعية قريبة جدا من تردد مرور الانتفاخ القمري (نحو 12 ساعة ونصف الساعة)[7],[8]. ينتج هذا التأثير الذي يدعى الطنين (resonance) مجالا لمد يبلغ طوله نحو أربعين قدما في هذه الخلجان «المنغمة». في المقابل، فإن نانتوكيت ساوند إلى الجنوب مباشرة من كيب كود في ماساتشوستس أصغر بكثير من خليج فندي أو انغافا، وله تردد طبيعي أعلى. نتيجة لذلك تختبر نانتوكيت ساوند مجالا للمد أخفض بكثير من خمس إلى ثماني أقدام بحسب ما إذا كان المد من النوع النبضي أو النوع المنخفض.

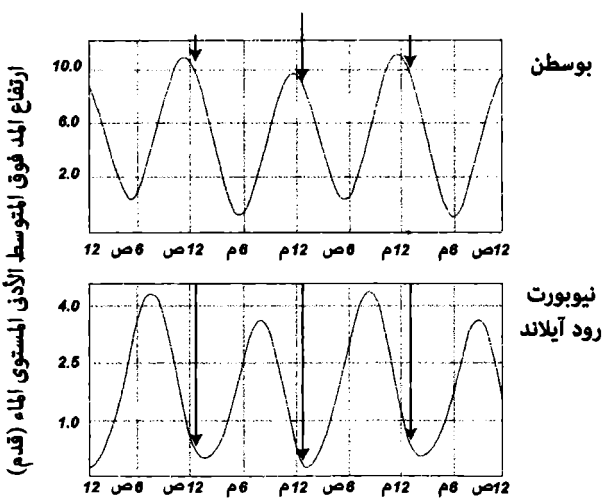
(*) Seiche: اهتزاز مؤقت في مستوى ماء محصور ناجم عن تغير في الضغط الجوي. [المترجم].

Twitter: @ketab_n

توقيت المد

ربما تتوقع بسذاجة أن يكون هناك دوما مد عال عندما يكون القمر فوق الرأس مباشرة، ويكون الانتفاخ أكبر ما يمكن. لكن هذه ليســت الحال عادة. تحدث أعلى موجــات المد عادة في أوقات أخرى خلال الدورة القمرية، وغالبا ما تتعلق بتوقيت تدفــق المياه الداخلة إلى الخليج من المحيط. يدعــى الوقت الذي يكون فيه القمر أعلى ما يمكن في السماء «عبور الزوال» أو «انتقال القمر». مع توجه انتفاخ المد نحو القمر وبعيدا عنه من المهم غالبا النظر إلى توقيت المد بالنسبة إلى الانتقال القريب (near transit)، عندمــا يكون في أعلى نقطة له في الســماء، والانتقال البعيد (far transit) عندما يكون معاكسا بـ 180 درجة.

يظهر الشــكل (159) توقيت المد في ميناء بوســطن وفي نيوبورت في رود آيلاند نســبة إلى انتقال القمر. يتطابق المد العالي في بوســطن تقريبا مع الانتقال القريب والبعيد للقمر عندما تمر ذروة الانتفاخ.



الشكل (159): ارتفاع المد خلال نصف يوم وطوره في كل من بوسطن ونيوبورت مقارنة بزمن انتقال القمر.

Twitter: @ketab_n

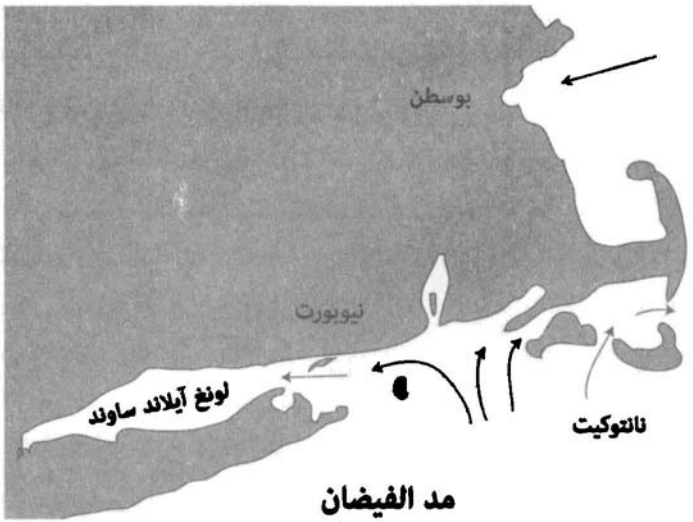
بالمقابل يرتبط المد المنخفض في نيوبورت بانتقال القمر. أتت المنحنيات نفسها من بيانات حُصِل عليها من الإدارة الجوية والمحيطية الوطنية في الولايات المتحدة (NOAA).

يظهر الشكلان (160) و(161) أنماط تدفق مياه المد حول جنوب نيو إنغلاند. عندما يتقدم مد ما، يُدعى مد الفيضان. وعندما ينحسر يدعى مد الانحسار (الجزر). في الفيضان، تدخل المياه ميناء بوسطن مباشرة من المحيط الأطلسي. تدفق المد أكثر تعقيدا حول نيوبورت من بوسطن. يميل إلى التدفق شمالا نحو نيوبورت، ثم ينقسم إلى الشرق نحو نانتوكيت ساوند من جهة، وإلى الغرب نحو لونغ آيلاند ساوند على الجهة الأخرى. تختلف سرعة التدفق من عقدة إلى أربع عقدات بحيث يكون زمن التأخر في ملء هذه الأحواض كبيرا. يعكس مد الانحسار ببساطة هذا النموذج.

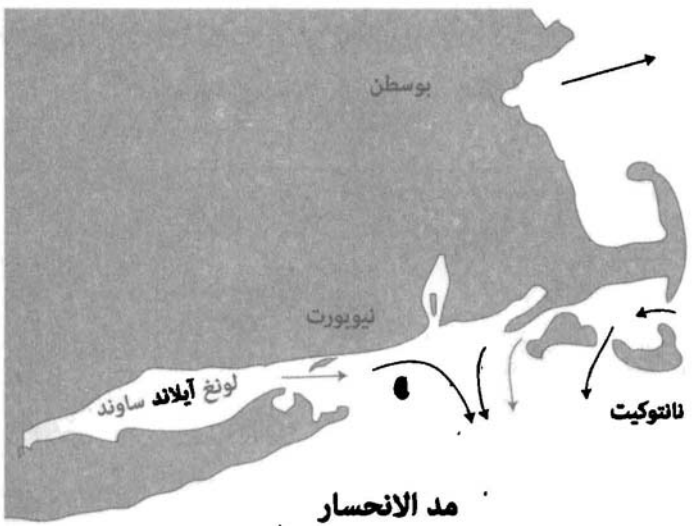
نمط تدفق المياه مسؤول عن الاختلاف في التوقيت بين المد العالي والمنخفض في نيوبورت وبوسطن وانتقال القمر. إحدى النتائج المربكة في أنماط التدفق هذه هي مد انحسار يأتي من المحيط الأطلسي عبر الطرف الجنوب الشرقي من كيب كود، ويفيض عائدا إلى الشرق بحيث يبدو كأنه يعود أدراجه. يمكن أن تكون تيارات المد عالية جدا عند الاختناقات. يوجد أحد هذه الاختناقات مقابل ريس بوينت على الطرف الشمالي من المدخل الضيق إلى لونغ آيلاند ساوند. يُدعى الاختلاف في التوقيت بين الانتقال القمري والمد العالي أحيانا «تأخر المد» (tide lag).

على الشاطئ الشرقي لأمريكا الشمالية، هناك مدان عاليان ومدان منخفضان في يوم مد واحد، تدعيان مدات نصف يومية (semidiurnal). يوم المد (tidal day) هو الوقت الذي يستغرقه القمر للقيام بانتقالين متتالين (نحو 24 ساعة و48 دقيقة). إضافة إلى «دفعة» القمر مرتين في اليوم، هناك عنصر للدفعة يحدث مرة في اليوم. في الشكل (162) رسمت شكلا للأرض والقمر عندما يكون القمر في انحدار عال في مداره (28 درجة) خالقا انفتاحا لا ينطبق على خط الاستواء. مع دوران الأرض تحت تأثير الانتفاخ، فإن خليجا في نصف الكرة الشمالي سيتأثر أكثر من الانتفاخ أثناء انتقال قريب للقمر من انتقال بعيد له. يعطي هذا «دفعة» مد لها عنصر يحدث مرة في يوم مد واحد، إضافة إلى الدفعة نصف اليومية. يكون لبعض

Twitter: @ketab_n



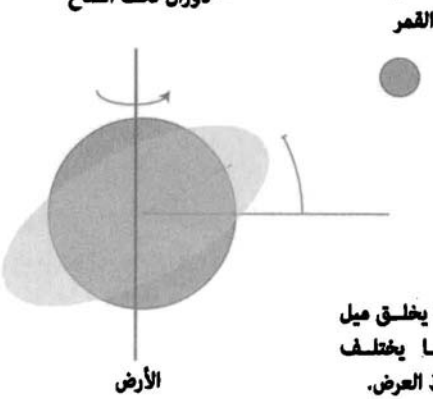
الشكل (160): مد الفيضان في نيويورت - لونغ آيلاند - نانتوكيت ساوند، وفي ميناء بوسطن.



الشكل (161): مد الانحسار (الجزر) في نيويورت - لونغ آيلاند - نانتوكيت ساوند، وفي ميناء بوسطن.

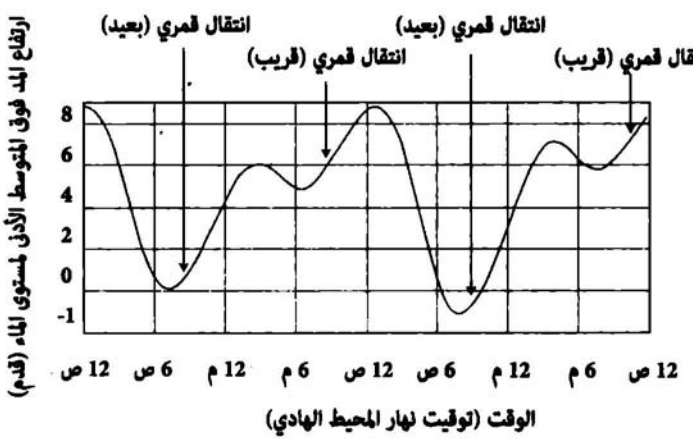
Twitter: @ketab_n

الخلجان تردد طبيعي بحيث يختبر مدا يوميا واحدا مما يعني أن لها مدا عاليا مرة واحـدة فقط خلال يوم مـد. هناك أيضا مناطق تختبر مـدا مختلطا، والذي يمتلك مكونات من مد يومي وآخر نصف يومي.



الشـكل (162): يخلـق ميل القمـر انتفاخـا يختلـف باختلاف خط العرض.

تختبر بوكيت ساوند في ولاية واشنطن مدا مختلطا. في الشكل (163) أبين مدات في بورت تاونسند واشـنطن. فوق هذا أشرت إلى الانتقال القمري القريب والبعيد. يحدث الانقلابان كلاهما في الوقت نفسه تقريبا في دورة المد خلال هذه المدة. خلال



الشـكل (163): مد مختلط في بورت تاونسند، واشـنطن، حيث يظهر الانتقال القريب والبعيد للقمر. للقمر ميل بنحو - 12 درجة خلال هذه الفترة.

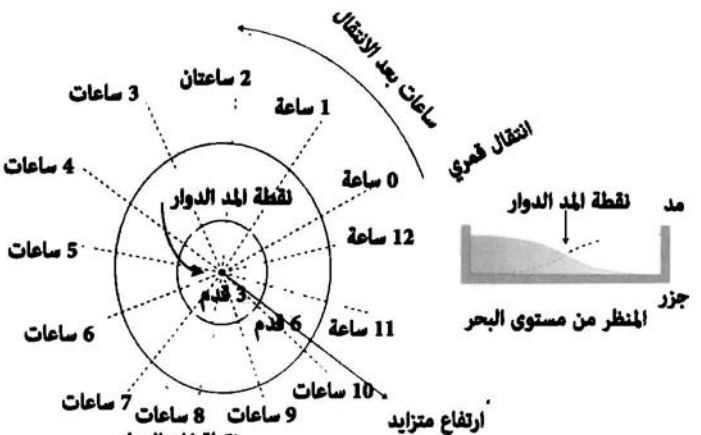
Twitter: @ketab_n

شهر قمري يمكن لشكل دورة المد أن تختلف بشكل كبير في بوغيت ساوند.

مدات دوّارة

تختبر بعض المناطق على الكرة الأرضية مدا دوارا، وهو شائع بشكل خاص في البحار الضحلة في أوروبا الشمالية. عندما تتدفق تيارات مد فوق مسافة بعيدة كافية، يبدأ دور تأثير كوريوليس الناجم عن دوران الأرض حول نفسها بالعمل. ركّب علماء في القرن الثامن عشر النظرية الساكنة الأصلية لنيوتن مع تأثيرات تدفق السائل، ودوران الكرة الأرضية لتفسير المدات الدوارة. يحوّل تأثير كوريوليس التيار في اتجاه يعكس عقارب الساعة في نصف الكرة الشمالي، بالطريقة نفسها التي تدور فيها العواصف الحلزونية بعكس عقارب الساعة في إعصار. في مركز مد دوار هناك نقطة صفر من تغير المد، تدعى مركز المد الدوار (amphidromic). يدور المد العالي حول هذه النقطة مرة في الدورة القمرية المؤلفة من 12 ساعة و24 دقيقة. يزداد ارتفاع المد كلما ابتعدت عن مركز المد الدوار.

في الشكل (164) أُوضح مدا دوارا. اخترت اعتباطيا زمن البدء صفر ساعة ليتطابق مع الانتقال القمري المحلي والمد العالي. مع مرور الوقت يجتاح المد العالي دائرا مثل محاور عجلة دراجة، حيث يؤشر على موقع المد العالي في كل ساعة. على الطرف المقابل لقمة محور المد العالي تجد قمة المد المنخفض. بما أن «عجلة» المد تكمل دورتها خلال

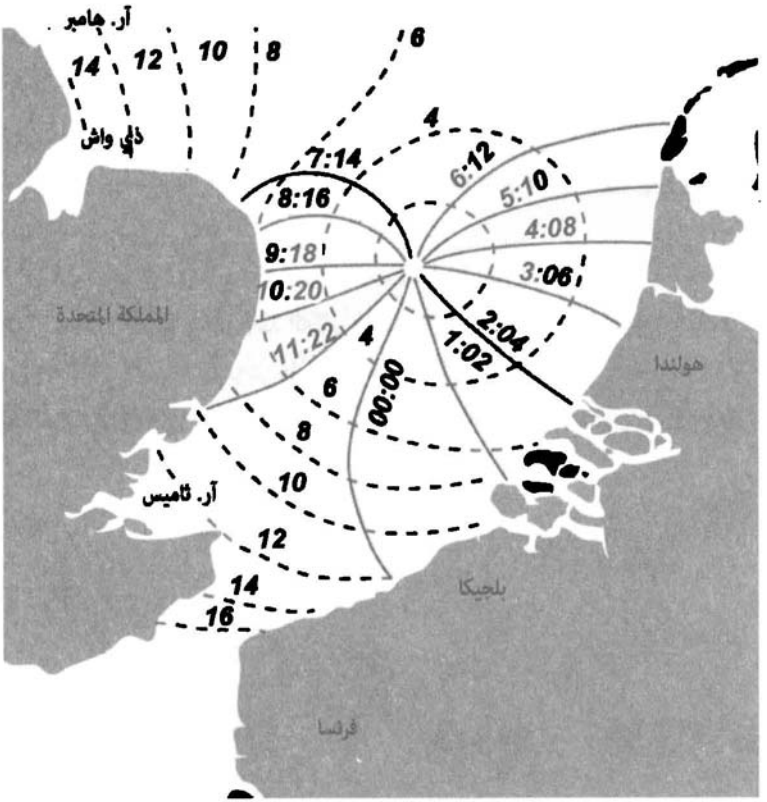


الشكل (164): توضيح لمد دوار. يدور المد الدوار حول مركز ثابت. يزداد مدى المد كلما ابتعد عن المركز.

Twitter: @ketab_n

12 ساعة و48 دقيقة، تكون محصلة زحف المد العالي في كل دورة «48 دقيقة كل يوم».

يُظهر الشكل (165) نظام مد دوار في بحر الشمال بين المملكة المتحدة وفرنسا وبلجيكا وهولندا. يشار إلى خط المد العالي المتعلق بالانتقال القمري بساعة الـ «صفر»، وإلى المدات العالية الأخرى المتتالية بخطوط المد القُطرية. تشير الخطوط المنقطة إلى مدى المد بالأقدام لمنطقة بعيدة عن مركز المد الدوار. يمكن لمدى المد أن يكون كبيرا بحجم 17 قدما في أضيق نقطة من القناة الإنجليزية.



الشكل (165): نظام مد دوار في بحر الشمال. يشار إلى أوقات المد العالي بالخطوط القطرية، وارتفاعات المد بالخط المنقط المحيط بمركز الدوار.

Twitter: @ketab_n

تشكيل المدات

على الرغم من أن نظرية المدات التي طورت من قبل نيوتن ومن تبعه تعمل بشكل جيد، فإن تفاصيل قاع البحر وحجم الخلجان تؤثر في أشكال المدات في أي مكان على الأرض. تتنبأ التمثيلات الحاسوبية الحديثة التي تشمل قاع البحر تدفق المد بشكل جيد. لكن من الأسهل في كثير من الأحيان تمثيل البيانات على نموذج يتضمن معرفة بموقع الشمس والقمر طوال اليوم.

لو وصلتَ إلى موقع ما على الساحل وأردتَ معرفة المد هناك، يمكنك غالبا الحصول على مخطط للمد من حانوت محلي. لكنني من ناحية أخرى أجد أن اكتشاف المد بنفسي يمثل تحديا مفيدا. يستغرق هذا بعض الوقت والصبر، لكنك لو اجتهدتَ على المسألة، فستحصل على شعور بالرضى وبالتواصل مع المحيط.

عندما تصل إلى شاطئ لأول مرة، ستجد خطوطا من المخلفات المرمية على الشاطئ بارتفاعات مختلفة. غالبا ما يملك أعلى مد نبضي خطه الخاص به من الخشب وأعشاب البحر مكوّمة على الشاطئ. ربما ترى أيضا خطوطا أخفض من البقايا المغسولة على الشاطئ تشير إلى موقع المد العالي قريبا من المد المنخفض. من مواقع خطوط هذه المخلفات، يمكنك الحصول على فكرة عن مدى المد المحلي. تعطي بنية الميناء أيضا فكرة عن مدى المد. يشير مرفأ مصنوع من رصيف ثابت إلى مد بمدى منخفض، بينما يشير مرفأ قائم على طوافة عائمة موصولة ببوابة مما يسمح لها بالارتفاع والانخفاض إلى مد ذي مدى مرتفع.

خلال عشر إلى عشرين دقيقة، يمكنك أن تعلم ما إذا كان المد مقبلا أو منحسرا بالنظر إلى الأشياء المغمورة بالماء أو التي هي على سطحه. لو علمت موقع القمر وطوره، خلال اثنتي عشرة ساعة، يمكنك معرفة التأخر الزمني للمد بمقارنة زمن الانتقال القمري بزمن المد العالي المحلي. لا تكاد تعرف زمن التأخر حتى يمكنك - بتقديم زمن المد العالي باثنتي عشرة ساعة وأربع وعشرين دقيقة لكل دورة - أن تعرف توقيت المد العالي كل يوم. أخيرا يمكنك معرفة زمن المد النبضي والمد المنخفض خلال الشهر. لو استخدمت ارتفاع المخلفات المرمية من مد عال كمؤشر، يمكنك حساب طور القمر المتعلق بالمد النبضي الذي يكون عادة حول قمر كامل أو جديد. قد يكون هناك انزياح لعدة أيام لأعلى مد عال، يُدعى «عمر المد».

Twitter: @ketab_n

كيف خمّن البحارة المد قبل اختراع الجداول؟ طبعت جداول من نوع ما في الأطلسات مع مخططات الموانئ وتعليمات الإبحار منذ القرن الرابع عشر. بنيت الجداول على مزيج من المعلومات المحلية، وأطوار القمر. خمّن المد العالي من موقع القمر الكامل في السماء عند أي مرفأ. على سبيل المثال، يحدث المد العالي في أمستردام عند قمر كامل بعد 3 ساعات من انتقاله (خط الزوال). يمكن رؤية هذا أيضا في مخطط المد الدوار في الشكل (165). بمعرفة مدينة المرفأ وعدد الأيام بعد القمر الكامل، تعطي الجداول البحار الزمن النسبي بين المد العالي والانتقال القمري. حوفظ على الوقت بزجاجات قياس الساعة على معظم السفن، لذا لا يكاد يعرف زمن انتقال القمر الكامل، حتى يتمكن الملاح، من خلال تتبع زمن حدوث المدات باستخدام هذه الجداول، من معرفة التوقيت والتاريخ بشكل تقريبي.

سبر الأعماق مرة أخرى

نحو نهاية القرن الثامن عشر، بدأت معلومات سبر القاع تظهر في المخططات البحرية مقيسة غالبا بالأقدام. تظهر المخططات البحرية سبورا لأعماق البحر بالأقدام (الولايات المتحدة) وبالأمتار (معظم الدول الأخرى). من الضروري بالنسبة إلى ملاح أن يعلم شيئا عن قاع البحر في المياه الضحلة كي يتجنب الاصطدام بالصخر والغرق.

عمق المحيط كبير جدا بالمقارنة مع مدى المد في معظم الأحيان. لكن عندما يكون قاع البحر ضحلا، يجب على صناع المخططات أن يقرروا كيف يمثلون الأعماق على المخطط. هناك العديد من الخيارات. لو اخترنا متوسط مستوى سطح البحر واعتقدنا أن العمق لصخرة ما هو 12 قدما، وأن أخفض نقطة في جسم السفينة هو 8 أقدام تحت الماء، فهذا جيد، لكن ماذا لو كان المد منخفضا بقدر غير معلوم؟ سنخاطر بالاصطدام بالصخرة.

هناك مصطلح يستخدمه صانعو الخرائط البحرية يدعى «المستوى القياسي للمخطط» (chart datum) يعطي مرجعا قياسيا للأعماق كلها. في الولايات المتحدة تستعمل إدارة المحيطات والغلاف الجوي الوطنية شيئا يدعى «المستوى الأخفض للمياه المنخفضة» (MLLW) لمعيار المستوى والذي هو متوسط أخفض ارتفاع

Twitter: @ketab_n

للماء في كل يوم مد خلال مدة تمتد إلى نحو تسع عشرة سنة. هل أنت في أمان تام باستخدام (MLLW) كمستوى قياسي؟ حسنا ليس تماما. لو كنت في منخفض مد نبضي فإن مستوى الماء سيكون بالتأكيد أخفض من هذا، ويمكن أن تصطدم بصخرة إذا لم تتخذ الاحتياطات اللازمة.

في مخططات المملكة المتحدة وأماكن أخرى، هناك مستويات قياسية تستخدم غالبا وتدعى «أخفض مد فلكي» أو LAT. وهو أخفض مد يمكن التنبؤ به تحت أي ظروف فلكية ممكنة، على الرغم من أنه لا يأخذ بالحسبان تأثير مد العواصف. قد تتساءل: «كيف يمكنك معرفة أخفض مد فلكي؟» ما الظروف التي تتعلق به؟ ليس هناك جواب سهل، لذا يجب أخذ العديد من الاعتبارات بالحسبان.

يحدث المد النبضي عندما يكون القمر والشمس على منحى واحد. لو حدث أن كانا على منحى واحد عندما يكون القمر فوق خط الاستواء، يمكنه أن يحدث مدا نبضيا عاليا جدا. لو تجمعت هذه الأحداث كلها عندما تكون الأرض أقرب ما يمكن إلى الشمس، فسيكون المد أقوى. أخيرا لو حدث هذا كله خلال فترة الاعتدال فسيكون هذا أقوى مد على الإطلاق. الآن قد تتساءل كم مرة تحدث فيها هذه الأمور كلها مجتمعة؟ الجواب: «نادرا جدا». الحقيقة أن هذا الحدث غير عادي بحيث إنه قد يحدث مرة كل ثلاثة آلاف سنة أو ما يقرب من ذلك. هل يستخدم صانعو الخرائط هذه الحالة، مع العلم أن قاع البحر قد يبدو مختلفا بعد ثلاثة آلاف عام؟ لا، هناك جواب عملي أكثر.

قد تذكر من الفصل الثامن أن مدار القمر له فترة تسعة عشر عاما تدعى «الدورة الميتونية» (Metonic). أي الوقت الذي يتغير فيه الميل الأعظمي للقمر خلال طور كامل. باستبعاد القضايا الأعم لنقاط التقدم الأقرب، سيكون هناك وقت في الدورة الميتونية عندما يسهم مدار القمر بالتوافق مع الشمس في حدوث أخفض مد فلكي خلال الدورة. التعريف الفاعل لأخفض مد فلكي هو الانخفاض الذي يمكن التنبؤ به بالنسبة إلى الفترة في الدورة الميتونية المعينة التي يصلح المخطط لها.

سيخبرك معظم البحارة بأن أخطر جزء من الرحلة هو عند الرسو في الميناء. عند الملاحة بالقرب من اليابسة، يدعى فن توجيه السفينة عبر مياه قارية ضحلة نسبيا بالملاحة. تنطوي الملاحة الماهرة على إحساس جيد بأعماق المياه المحلية،

Twitter: @ketab_n

وتوقيــت المد ومجالاته، مع التيارات التي تحدث في دورات مختلفة. هذه العوامل التي نوقشــت سابقا تمارس دورا مهما في الملاحة. وبينما يُحدث المد والجزر تيارات بالقرب من اليابســة، يمكن لتيــارات المحيط الضخمة أن تكــون مهمة للملاحة في البحار العميقة حيث يمكنها أن تدفع سفينة ما مسافة مائة ميل في اليوم. جزء من مهارة المــلاح هي قدرته على تخمين تيارات البحر العميقــة والتكيف معها، والتي يمكن أن تكون متقلبة في بعض الأنحاء من العالم.

Twitter: @ketab_n

14

تيارات ودوامات

عــرف الغربيون تيــارات المحيــط منذ أيام بونك دو ليون، الذي صارع تدفقا قويا في رحلته قرب فلوريدا. في هــذه المياه يجري تيار الخليج شــمالا بسرعة أربعــة أميال في الســاعة تقريبا، وهــي تعادل سرعة ســفينة شراعية أو أسرع. في 8 أبريل 1513، دفعت ســفن دو ليون إلى الوراء وهي تحاول الإبحار جنوبا من شواطئ فلوريدا. أثــار هذا حــيرة دو ليون، الذي كتب في ســجله «تيــار كهذا عــلى الرغم مــن الريــح القوية لا يستطيع الزورق التقدم إلى الأمام بل إلى الخلف، ويبدو أنه يتقدم بصورة جيدة. وفي النهاية أدرك أن التيار كان أقوى من الريح»[1].

كان بنجامــين فرانكلين مســحورا بالمحيط، وخصوصا بتيــار الخليج. في عدد من رحلاته عبر الأطلسي، كان يمتع نفســه بأخــذ قراءات لدرجة الحرارة، وتسجيل تقدم سفينته يوميا. وفي النهاية صنع أول خارطة لتيار الخليج (Gulf Stream).

«في الســنوات الأخــيرة، أصبحت بعــض الدوامات مكبــات قمامة ضخمة»

Twitter: @ketab_n

استطاع ملاحو جزر المحيط الهادئ قراءة تيارات المحيط، وإجراء التعديلات الضرورية في رحلاتهم بعيدة المدى. يمكن لرحلة بين جزيرتين أن تمتد لمئات الأميال، وأن تدوم عدة أيام. يمكن لمحصلة تأثير تيار متوسط بسرعة ميل واحد في الساعة، أن تكون ضخمة إذ إنها تضاف خلال مائة ساعة. تتقلب التيارات بشكل مثير في المحيط الهادئ عند خط الاستواء، ويتطلب الأمر مهارة فائقة لتوجيه السفينة في الاتجاه الصحيح.

أصول تيارات المحيط

يصنف علماء المحيطات التيارات بشكل عريض إلى صنفين: تيارات سطحية وأخرى ملحية حرارية (thermohaline). التيارات السطحية هي المعروفة أكثر لنا، ومع ذلك فهي مهمة في الأربعمائة متر العليا فقط من المحيط. ترتبط التيارات الحرارية الملحية بعمق المحيط وهي مدفوعة بالاختلاف في درجة الحرارة وشدة الملوحة. سنناقش التيارات السطحية فقط هنا لأنها أكثر أهمية للملاحين.

هناك أربعة عوامل رئيسة تخلق التيارات السطحية وتؤثر فيها:

1 – الرياح.

2 - تأثير كوريوليس.

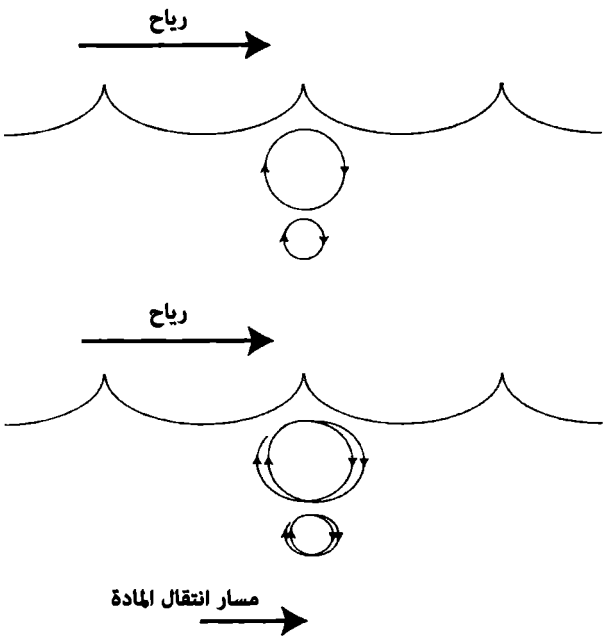
3 - التسخين الشمسي.

4 – الجاذبية.

تخلق الرياح التي تهب على سطح الماء تيارا. تذكر من الفصل 12 حول أمواج البحار أن الرياح تؤثر في الماء وتخلق مدارات دائرية من جزيئات الماء على شكل أمواج. في الحقيقة يحدث تأثيرصغير يدعى انتقال المادة عندما تتحرك جزيئات الماء ببطء باتجاه الريح. تشبه المدارات الدائرية لجزيئات الماء المشكلة للأمواج حلزونا يتحرك نحو الأمام (الشكل 166). كتقريب أولي لريح تهب مدة 10 ساعات تتدفق المياه السطحية بـ 2 في المائة من سرعة الرياح.

يسخن التسخين الشمسي الماء بالقرب من خط الاستواء. يرفع تمدد الماء الناجم عن التسخين متوسط مستوى سطح البحر بالقرب من خط الاستواء بنحو 8 سم بالمقارنة مع مستواه عند خطوط العرض المتوسطة. يكفي هذا التأثير لخلق ميل للأسفل مسببا تدفق الماء شمالا وجنوبا بعيدا عن خط الاستواء.

Twitter: @ketab_n



الشـكل (166): يخلق تأثير الرياح انتقالا بسـيطا للمادة. تخلق الحركة الدائرية للأمواج تحت تأثير الرياح حركة حلزونية لجزيئات الماء، تولد بدورها تيارا.

كما بالنسـبة إلى الطقس وأنظمـة المد، يؤدي تأثير كوريوليـس دورا في تيارات المحيط. يحول تأثير كوريوليس التيارات المدفوعة بالرياح لتتدفق إلى اليمين بالنسـبة إلى الرياح السـائدة في نصف الكرة الشمالي وإلى اليسـار بالنسبة إلى الرياح السائدة في نصـف الكرة الجنوبي. هذا الدفع المسـتمر لتيارات مولـدة بالرياح من قبل تأثير كوريوليس هو لب النظرية الحديثة حول تيارات المحيط التي تدعى «انتقال إيكمان».

انتقال إيكمان

تطـورت النظرية الحديثـة حول تيارات المحيطات من خلال سلسـلة ملتوية من الحوادث. ولد التسـابق على الممر الشمالي الغربي من الأطلسي إلى الهادئ عبر مياه القطب الشـمالي الكندي عددا كبيرا من الرحلات وقدرا هائلا من التخمينات.

Twitter: @ketab_n

فقدت سفن مع طواقمها في كثير من الأحيان. كانت الرحلة الأشهر من بين هذه الرحلات هي البعثة التي قادها السير جون فرانكلين. بعد مغادرته لندن في العام 1845، كان آخر اتصال لهم مع سفينتين لصيد الحيتان بالقرب من جزيرة بافين. لم يسمع عنهم قط بعد ذلك، لكن مصيرهم اكتشف في نهاية المطاف. تحطمت السفن في الجليد، واختفى الأشخاص جميعهم وهم يبحثون عبثا عن رحلة نحو العالم المتحضر. حفز هذا مجهودا ضخما للبحث عنهم قام بالتفتيش في أماكن واسعة من القطب الشمالي الكندي. تطور عدد من النظريات الغريبة حول «البحر القطبي» خلال تلك الفترة. كانت هناك فكرة عامة أنه لو غامر شخص شمالا بما يكفي عابرا الحزمة الجليدية، فسوف يصادف جسما من الماء الدافئ يمتد حتى القطب. دعمت هذه الفكرة بمشاهدات متفرقة لفجوات كبيرة من الماء وسط الحزمة الجليدية دعيت الثقب الجليدي (polynyas). المصطلح «polynya» مستعار من الروسية ويعني الثقب الجليدي الطبيعي. يمكن أن تتشكل الثقوب الجليدية عندما ينفصل غطاء الجليد القطبي عن الجليد المتصل بالأرض المحيطة بالبحر القطبي مشكلا فجوات كبيرة من الماء المفتوح. في أشهر الصيف يمكن أن تسبب درجات الحرارة تفككا جزئيا للحزمة الجليدية منتجة فجوات كبيرة من الماء المفتوح بين قطع الجليد الطافية.

مُولت إحدى المجموعات التي بحثت عن بعثة فرانكلين والتي قادها إليشا كنت كين من قبل الولايات المتحدة وغادرت في العام 1853. أبحر كين شمالا على طول قناة بين غرينلاند وجزيرة اليزمير، حيث تجمدت سفينته. سافر أحد أفراد طاقمه واسمه وليام مورتون برا إلى رأس في شمال غرب غرينلاند. شاهد مورتون قطعة ضخمة من الماء المفتوح من دون أي قطعة من الجليد ومئات الطيور التي تجمعت حولها، واستنتج أنه شاهد «البحر القطبي المفتوح» المزعوم. كان مجرد ثقب جليدي، لكن مشاهدة مورتون له أججت فكرة البحر القطبي الدافئ.

كان سيلاس بينت عالم المحيطات العامل في البحرية الأمريكية تحت قيادة ماثيو بيري أول غربي يرسم نسخة المحيط الهادئ لتيار الخليج ويدعى الكوروشيو (التيار الأسود) الذي يجري على طول الشاطئ الشرقي لليابان. مثل تيار الخليج فإن الكوروشيو (Kuroshio) تيار دافئ يتدفق شمالا حاملا مياها مدارية دافئة

Twitter: @ketab_n

إلى خطوط عرض أعلى. اعتقد بينت أن محصلة تأثير تيار الخليج والكوروشيو يمكن أن تكون كافية لتسخين المحيط القطبي، كتب يقول:

> الآن بما أن هذين التيارين (تيار الخليج وتيار الكوروشيو في اليابان) يمتلكان مثل هذه القوة الرائعة في الحفاظ على حرارتهما، ماداما لا يلامسان اليابسة، بحيث يرفعان درجة حرارة المناخ بـ 30 أو 40 درجة على مدى نصف قارة تقع على بعد ثمانية آلاف ميل من نقاط انطلاقهما في المنطقة المدارية، والتي يأخذان حرارتهما منها، لا يبدو أنه من غير المعقول الاعتقاد أن هذين الجزأين من التيارين اللذين يتابعان مسارهما مباشرة نحو المحيط القطبي يحملان معهما دفئا كافيا ليس فقط لإذابة الجليد الذي يصادفانه، وإبقاء مساريهما مفتوحين خلال العام، لكن أيضا لرفع درجة الحرارة بشكل دائم فوق درجة التجمد لمنطقة ضخمة من البحر حول القطب الشمالي، وبالتالي يمنعان هذه النهاية البعيدة من الأرض من أن تبقى محصورة في جليد دائم، وأن تثقل خلال العصور بتراكمات الثلوج المتساقط من الرياح المحمل بالرطوبة المأخوذة من التبخر، والذي يحمل إلى هناك من مناطق جنوبية أدفأ من سطح الأرض[2].

تزعّم الجغرافي الألماني أوغست بيترمان فكرة البحر القطبي الدافئ، واقترح أنه من الممكن العثور على الطريق الأفضل للقطب الشمالي بالإبحار عبر مضيق بيرينغ الذي يفصل ألاسكا عن سيبيريا، واتباع التيار شمالا. ملاحظة مورتون عما اعتقد أنه محيط دافئ، مع ملاحظات بينت، أعطت دعما لهذه الفكرة، على الرغم من أننا نعلم الآن أن مورتون رأى ثقبا جليديا، وليس محيطا مفتوحا.

في العام 1878 اشترى جيمس غوردون بينيت جونيور الناشر اللامع لصحيفة «نيويورك هيرالد» السفينة البحرية الملكية باندورا وسماها جينيت. موّل بينيت قبل ذلك بعثة هنري مورتون ستانلي الشهيرة للعثور على الدكتور ديفيد ليفينغستون في أفريقيا الوسطى، وكان متحمسا لمادة دسمة جديدة ينشرها في صحيفة «الهيرالد». وكمتحمس هاو لاستكشاف القطب الشمالي، كان بينيت معجبا بنظرية المحيط القطبي الدافئ الذي يمكن الوصول إليه عبر مضيق بيرينغ. أقنع البحرية الأمريكية بأن تتكفل برحلة لاتباع هذا المسار المقترح. في مارس 1878 أجاز الكونغرس هذه البعثة بقيادة الملازم جورج ديلونغ. أعيد تجهيز جينيت للبعثة القطبية وغادرت

Twitter: @ketab_n

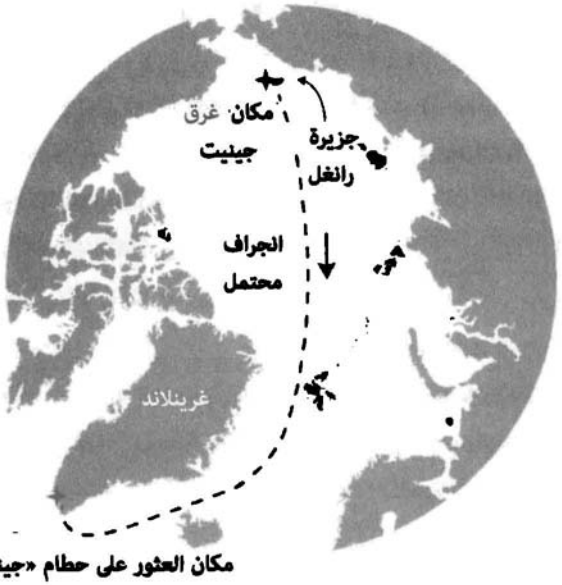
سـان فرانسيسـكو في 8 يوليو 1879. أبحر ديلونغ خلال مضيق بيرينغ بزمن جيد، لكنه تجمد في حزمة الجليد قرب جزيرة رانغيل مقابل شاطئ سيبيريا في سبتمبر.

تجمدت جينيت بشـكل صلب في حزمة الجليد لمعظم السـنتين، وانجرفت في البحر القطبي باتجاه الشمال الغربي. في يونيو من العام 1881 أطبقت حزمة الجليد عليها، وحطمتها ببطء. اسـترد دي لونغ وطاقمه كميـة كبيرة من المواد التموينية والزلاجـات وثلاثة زوارق إنقاذ من السـفينة المحطمة قبـل أن يتخلى عنها. أقدم على سـير عسـير فوق تلال الجليد ليصل إلى أقاصي العالم المعمور آنذاك على طول دلتا نهر لينا في سـيبيريا لمسـافة 700 ميل. سحب الطاقم الزوارق لمسافات بعيدة فوق الجليد المتكسر ليصلوا في النهاية إلى الماء المفتوح. في سبتمبر جرفت العاصفة الـزوارق بعضهـا بعيدا عن بعض. أفلح أحد الـزوارق في النهاية في الوصول إلى بر الأمان. رسـا زورق ديلونغ في الدلتا، لكن طاقمه كان منهكا جدا، وفي النهاية مات جميع من كانوا معه.

بعد ثلاث سـنوات وجد حطام من «جينيت» في غرينلاند، على بعد ألفي ميل مـن الموقع الذي غرقت فيه. الانجراف المحتمـل للحطام في حزمة الجليد مبين في الشكل (167). ربما تكون الحركة الواسعة المدى للجليد في المحيط القطبي مدهشة لأول وهلة، لأنه قد يبدو أن الجليد سيتجمد سريعا عند القارات. هناك منطقة من الجليد المتصلة بشـكل صلب باليابسـة، لكن بعد بضعة أميال من الشاطئ ينتقل الجليد إلى التدفق المفتـوح للمحيط القطبي. في الحقيقة، يتحرك الغطاء الجليدي القطبـي والماء الموجود تحته بصورة دائمة، ويغيران شـكل الجليد مسـببين ثقوبا قطبية تنفصل فيها صفائـح الجليد بعضها عن بعض، وتلالاً مضغوطة (Pressure ridges)، حيث ترتطم هذه الصفائح بعضها ببعض. تشـكل محصلة تدفق الجليد والماء تيارات متمايزة، على رغم أن هذا لم يؤخذ بعين الاعتبار حتى اكتشاف حطام السفينة «جينيت».

شـجع اكتشـاف بقايا السـفينة جينيت في غرينلاند عالم المناخ النرويجي هنريك مون عـلى تطوير نظرية الحـركات الضخمة للغطاء الجليـدي القطبي. اعتقد مون أن انجـراف الجليد يتبع ببسـاطة اتجاه الرياح السـائدة. شرع مواطنه المكتشـف فريدجتوف نانسن في اختبار هذه النظرية في انجراف الجليد مع بعثة علمية ضخمة.

Twitter: @ketab_n



الشكل (167): الجراف حطام السفينة «جينيت».

فكر نانسن أنه لو استطاع الحصول على سفينة مبنية بشكل مناسب بحيث تتجمد في حزمة جليدية، فإنه سيستطيع ببساطة الانجراف فوق القطب الشمالي، والادعاء بأنه أول من وصل إلى هناك.

بمعرفة التجربة التي مرت بها جينيت، شرع نانسن في بناء سفينة يمكنها تحمل قوى الحزمة الجليدية. بنيت سفينته فرام بجسم دائري الشكل يجعلها تصعد للأعلى مع اقتراب الجليد منها، بدل أن تحصر في الجليد مثل العديد من السفن المصممة للإبحار في البحار المفتوحة. غادر نانسن وطاقمه النرويج في يونيو من العام 1893 وأبحر على طول الشاطئ السيبيري حتى وصلوا إلى جزر سيبيريا الجديدة بالقرب من المكان الذي غرقت فيه السفينة جينيت. أبحر نانسن شمالا حتى تجمدت سفينته فرام في الجليد. أجرى نانسن وطاقمه كشفا لعمق البحر القطبي وسجلوا تقدم الانجراف، جامعين طوال الوقت بيانات عن سرعة الرياح واتجاهاتها.

Twitter: @ketab_n

انجرفـت «فرام» نحو خط عرض 84 درجة شـمالا، لكن أصبـح من الواضح أنها سـتخطئ القطب الشـمالي بنحو 360 ميلا. غادر نانسـن ورفيقه هجالمر جوهانسن مزودين بزوارق الكاياك وزلاجات الكلاب ومجموعة الكلاب والبنادق والمؤن سـفينة فرام في العام 1895، وبدآ السـير باتجاه القطب الشمالي. تابع باقي الطاقم في سفينة فـرام، منجرفين مع الغطاء الجليـدي حتى تكسرت في الصيف التالي عندما وصلوا إلى مياه مفتوحة. الشـكل (168) عبارة عن خارطة تظهر انجراف السـفينة فرام ورحلة نانسن وجوهانسن بالزلاجات.

نجح نانسن وجوهانسن في التقدم درجتين فقط شمالا، سائرين فوق تلال ضخمة من الجليد، ومقاومين انجراف الجليد الذي كان يدفعهما إلى الخلف كأنهما يمشـيان فوق حزام ناقل يدور في الاتجاه المعاكس. تحولا أخيرا نحو الجنوب بعد أن وصلا إلى

الشـكل (168): رحلة السفينة فرام وانجرافها: أبحرت على طول شاطئ سيبيريا حيث تجمدت. تابع نانسن بواسطة زلاجة كلاب نحو القطب الشمالي، ثم إلى فرانز جوزيف لاند.

Twitter: @ketab_n

خط عرض 86 درجة تقريبا، وهو أبعد نقطة وصلا إليها شمالا. في المدى الشاسع من الجليد القطبي لم يكن لديهما أمل في العثور على فرام، والتي كانت بمنزلة نقطة في هذا الجليد المترامي الأطراف. بدلا من ذلك توجها نحو فرانز جوزيف لاند عابرين عددا من الثقوب الجليدية، مُطعِمين العدد المتناقص من الكلاب لحم كلاب أخرى عمدا إلى قتلها. عندما وصلا إلى ماء مفتوح، تخليا عن زلاجاتهما وقتلا آخر كلبين لديهما، وتابعا بزورقي كاياك ربطا أحدهما بالآخر بواسطة شراع. عند وصولهما إلى فرانز جوزيف لاند كان الشتاء يطبق عليهما، لكن كان هناك مصدر وفير للطعام من حيوان الفظ (Walrus) والدب القطبي.

اصطاد الاثنان عددا كافيا من الحيوانات لتموينهما في الشتاء، وبنيا كوخا بدائيا من حيطان حجرية مع مسحوق طحلبي لاصق لسد الشقوق، وجلد حصان البحر لتغطية السقف. قضيا شتاء 1895 - 1896 في الكوخ الضيق. كان نانسن يقرأ مقتطفات من سجل تقويمه بغرض التسلية. عندما حل الربيع، تابعا جنوبا خلال أرخبيل فرانز جوزيف لاند حتى وصلا إلى كوخ مستكشف بريطاني يدعى فريدريك جاكسون كان هو أيضا يستكشف طريقا إلى القطب الشمالي. بهذا اللقاء نجا كل من نانسن وجوهانسن. وصلت السفينة فرام مع طاقمها، ووصل نانسن وجوهانسن إلى النرويج بأمان في صيف العام 1896.

حصلت البعثة على كمية ضخمة من البيانات العلمية، بما في ذلك معلومات عن جيولوجية الشاطئ الشمالي لسيبيريا. الأكثر أهمية كانت مجموعة قياسات مفصلة حول انجراف جليد البحر، وقياسات لأعماق البحر القطبي، وقياسات لاتجاهات الرياح وسرعتها خلال الانجرافات. استغرق الأمر أربع سنوات ليتمكن نانسن من البحث في هذه البيانات، لكن بعض الاكتشافات الأولية أظهرت أن الرياح لم تكن وحدها المسؤولة عن الانجراف في البحر القطبي.

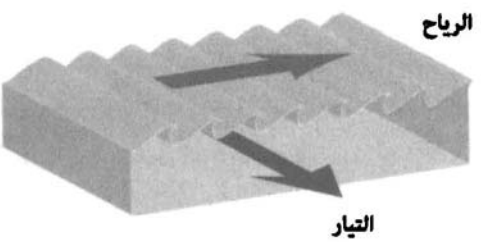
خلال بعثة «فرام» سجل نانسن أنه عندما ينجرف الجليد بواسطة الرياح، فإنه ينجرف نظاميا إلى يمين اتجاه الرياح. كان هذا مختلفا عن الفكرة الأولية بأن التيار يتبع ببساطة الرياح السائدة. أرجع هذه الخاصة إلى تأثير كوريوليس. في الوصف الأولي لانجراف «فرام» كتب نانسن: «لكن من وجهة نظري، ليست الرياح العشوائية وحدها هي التي تؤثر في انجراف الجليد. فكرت أيضا أنه كان هناك في بعض الأوقات دليل على

Twitter: @ketab_n

تيار خفيف في الماء تحت الجليد، والذي كان يتدفق في الاتجاه نفسه أيضا. لا أعتقد أن انجـراف الجليد يتطابق تماما مع اتجاه الرياح السـائدة. كان لدي انطباع أنها غالبا ما حملتنا أبعد قليلا باتجاه الشمال من الأخيرة. لكن بياناتنا الوفيرة لم تحلل بعد، وقبل أن يتم هذا ليس من الممكن أن نقول أي شيء مؤكد حول هذا الموضوع»[3].

استطاع نانسـن إقناع طالب دكتوراه، فاغان إيكمان، بأن يجري معالجة معمقة لهذا التأثير. حل إيكمان مسـائل الرياضيات لهذا التأثير المركب من الجاذبية والرياح وتأثير كوريوليس لينشئ النظرية الحديثة حول تيارات المحيط.

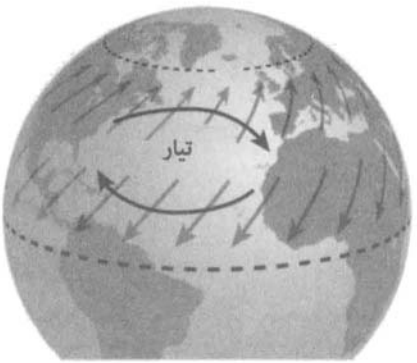
اعتمـد حدس نانسـن الأولي ومعالجة إيكمان اللاحقـة للظاهرة على مزيج من الريـاح السـطحية، وتأثير كوريوليس. وضع في الاعتبار الرياح التي تهب على سـطح واسـع من الماء، لـو تحركت الرياح بأي التواء شـمالي أو جنوبي لها، فسـيخلق تأثير كوريوليـس انزياحـا منتظما في اتجاه التيار الناتج على سـطح الماء (الشـكل 169). سـيكون هذا الانزياح إلى يمين الرياح السـائدة في نصف الكرة الشـمالي، وإلى يسـار الرياح السائدة في نصفها الجنوبي.



الشكل (169): انتقال إيكمان في نصف الكرة الشمالي. يتحرك التيار إلى يمين اتجاه الرياح بسبب تأثير كوريوليس.

لو فكرت في نصف الكرة الشمالي، فقد تتذكر من الفصل الثامن أن الرياح السائدة تهب عادة من الشـمال الشرقي إلى الجنوب الغربي، وتوجد بين خط الاسـتواء وخط عرض 30 درجة شمالا. شمال خط العرض 30 درجة تهب الرياح الغربية من الجنوب الغربي نحو الشـمال الشرقي. يُحدث هذا تيارا يجري من الشرق إلى الغرب في الرياح التجارية ثم شمالا، ومن الغرب إلى الشرق في منطقة الرياح الغربية.

Twitter: @ketab_n

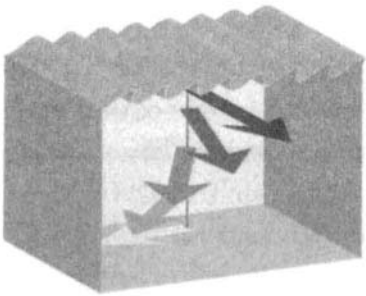


الشكل (170): تأثير انتقال إيكمان على تدفق التيار في شمال المحيط الأطلسي.

يستمر تأثير كوريوليس مع ازدياد العمق. يسحب الماء المتحرك على السطح الماء الموجود تحته، لكن الطبقة التالية تحت الطبقة السطحية ستزاح بانتظام إلى يمين الطبقة السطحية في نصف الكرة الشمالي، كما أزيحت المياه السطحية إلى اليمين بتأثير الرياح. تزاح طبقة الماء التي تجري تحت هذه الطبقة الثانية بشكل أكبر نحو اليمين وهكذا. تتضاءل قوة التيار بسرعة مع ازدياد العمق، حيث يختفي عند نحو أربعمائة متر. يدعى هذا بحلزون إيكمان (الشكل 171).

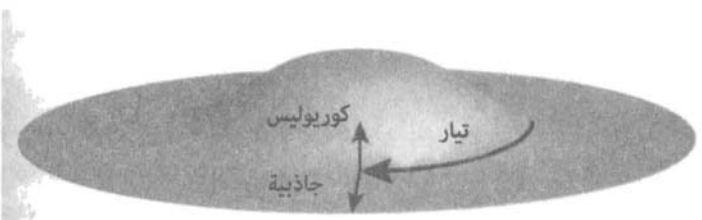
التأثير الرئيس لحلزون إيكمان هو خلق دورات ضخمة من الماء تدعى «دوامات» (gyres) في المحيطات. تحت تأثير الرياح، تنحرف الطبقة السطحية العلوية من المحيط إلى يمين الرياح الدافعة، وتنحرف الطبقة تحتها إلى يمين الطبقة أيضا تحت تاثير كوريوليس/ حلزون إيكمان. يتسبب هذا في تراكم المياه للأعلى في مركز حلقة دائرية. يوازن تأثير الجاذبية القوة الداخلة الناجمة عن حلزون إيكمان، ويكون هناك توازن بين الاثنين مع دوران الماء حول الانتفاخ المركزي (الشكل 172).

Twitter: @ketab_n



الشكل (171): حلزون إيكمان كتابع للعمق تحت سطح المياه.

بسبب تأثير كوريوليس، تدور الدوارات باتجاه عقارب الساعة في نصف الكرة الشمالي، وبعكس عقارب الساعة في نصفها الجنوبي. يختلف الانتفاخ عند المركز في الارتفاع، بحسب الدوار، وحتى بحسب السنين حيث يعكس التغيرات المدفوعة مناخيا، على سبيل المثال أنماط رياح متغيرة [4]. يمكن أن يكون ارتفاع الانتفاخ المركزي كبيرا بمقدار قدمين نسبة إلى الأطراف.

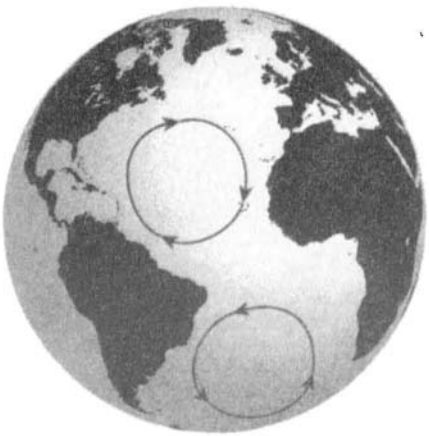


الشكل (172): تضافر اتجاه التيار مع تأثير كوريوليس والجاذبية يؤدي إلى نشوء دوامات كبيرة في المحيطات.

تيارات المحيط الرئيسة

يتسبب دوران الأرض في تراكم الجزء الغربي من الدوار على الشواطئ الشرقية للقارات خالقا تيارات قوية على طول هذه السواحل. هذا التأثير مسؤول عن قوة تيار الخليج قرب فلوريدا، ويدعى تيار الحد الغربي. ينشأ تيار مماثل في المحيط الهادئ قرب اليابان يدعى كوروشيو (كلمة يابانية لـ «تيار أسود/ مد أسود»).

Twitter: @ketab_n



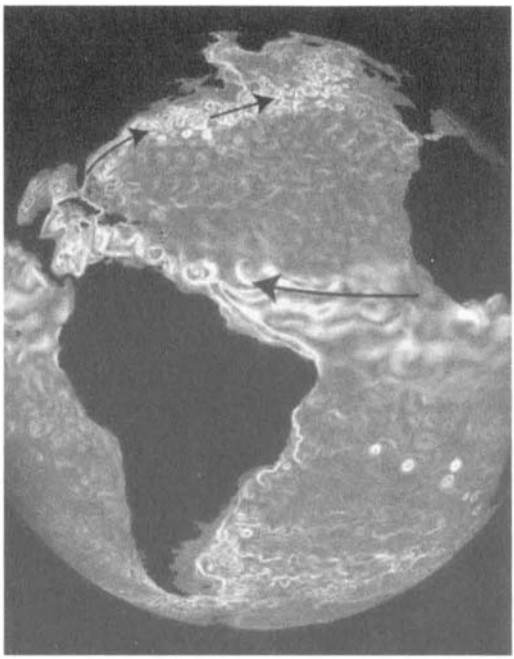
الشكل (173): دوران الدوامات في شمال المحيط الأطلسي وجنوبه.

يمكن تقسيم دوامة شمال المحيط الأطلسي إلى عدد من التيارات المتمايزة. يُظهر الشكل (174) تمثيلا أجري على حاسوب فائق لجريان التيار في شمال المحيط الأطلسي. الرياح التجارية وسط المحيط الأطلسي شمال خط الاستواء مباشرة مسؤولة عن التيار الاستوائي الشمالي، والذي يجري غربا من جزر كيب فردي إلى البحر الكاريبي والشاطئ الشمالي لأمريكا الجنوبية. عندما يدخل البحر الكاريبي وخليج يوكاتان وخليج المكسيك يخلق عددا من تيارات «إدي» (eddies)(*) لتيار دائري في تلك المناطق، لكنه يشكل بعد ذلك تيارا قويا خلال مضيق فلوريدا، ويشكل تيار الخليج - فلوريدا. خلال تسرب النفط لشركة «ديب ووتر هورايزن»، كان هناك قلق شديد من أن تبدأ دورة هذا التيار في خليج المكسيك بنقل النفط حول «فلوريدا كيز» ثم إلى البحر الأطلسي.

مع مرور تيار الخليج من كيب هاتيراس في كارولينا الشمالية، يبدأ بالتحرك بعيدا عن الشاطئ. عند هذه النقطة يبدأ بالتضاؤل، ويشكل تيارات إدي تدور حول الأطراف. مع ذلك هناك تدفق كاف من الماء الدافئ ليحافظ على طقس أوروبا الشمالية معتدلا. الجريان الراجع إلى جزر كيب فيردي أضعف بكثير ويتوزع على منطقة أوسع. بينما تفسر نظرية إيكمان التفاصيل العريضة للتيارات في شمال الأطلسي، فإن الكثير من هذه التفاصيل تتأثر بموقع اليابسة ودخول اضطراب.

(*) Eddy: تيار إدي هو دوران المائع، والتيار العكسي الذي ينجم من تجاوز المائع لجسم ما. [المترجم].

Twitter: @ketab_n



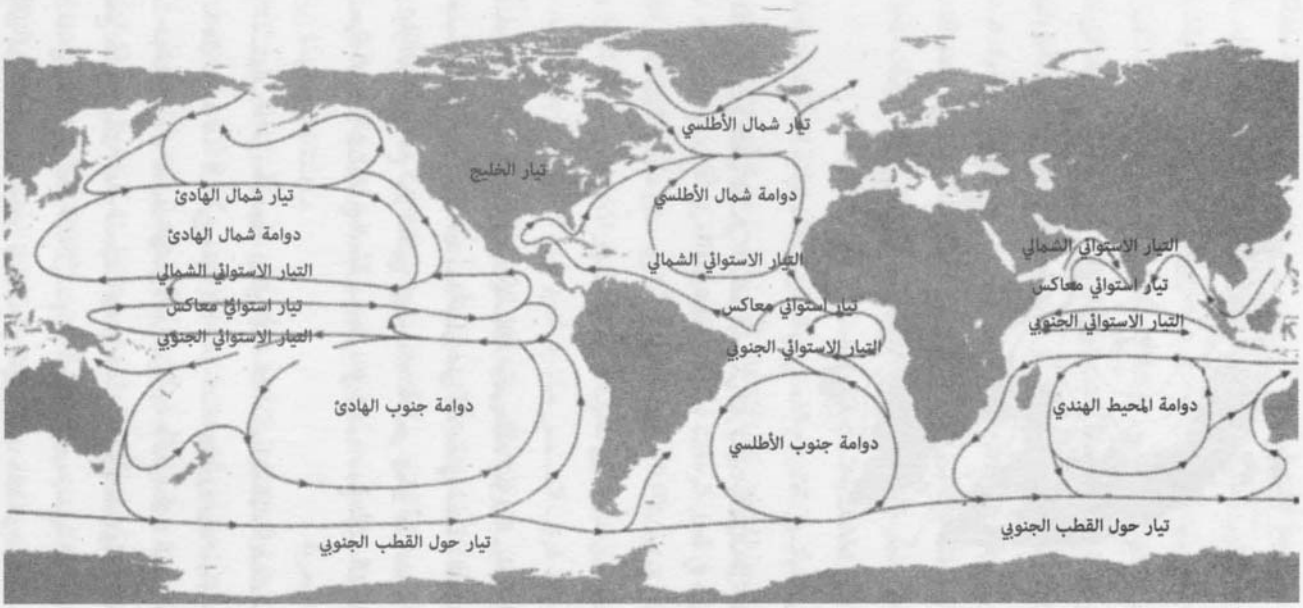
الشكل (174): تمثيل حاسوبي للتيارات في شمال المحيط الأطلسي.

الشكل (175) عبارة عن خارطة لتيارات المحيط الرئيسة. يشير الركود حول خط الاستواء إلى الخط الفاصل بين دوامات نصف الكرة الشمالي ودوامات نصف الكرة الجنوبي. بحسب الطبوغرافيا والزمن أثناء العام، تتغير التيارات الفعلية كثيرا. الخصائص البارزة هي دوامات المحيط الهندي، وشمال الأطلسي وجنوبه، وشمال المحيط الهادئ وجنوبه.

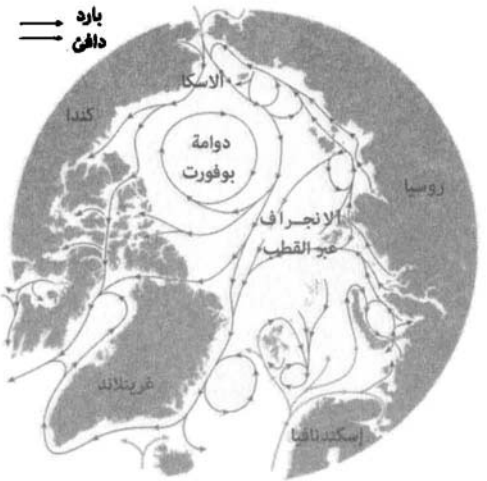
تسيطر دوامة بوفورت والانجراف عبر القطب على تيارات القطب الشمالي (الشكل 176). كان التيار الأخير مسؤولا عن تفريق حطام السفينة «جينيت»، واستفاد نانسن منه في رحلته على السفينة «فرام». لو عدنا إلى نظرية البحر القطبي المفتوح، نلاحظ أن هناك تيارا دافئا يتدفق شمالا عبر مضيق بيرينغ على الرغم من أنه غير كاف لإذابة غطاء القطب الجليدي - حتى الآن. لو استمرت عملية الاحترار العالمي، فقد نضطر إلى إعادة النظر في هذه الفرضية.

Twitter: @ketab_n

Twitter: @ketab_n



الشكل (175): تيارات المحيطات الرئيسة في العالم.



الشكل (176): تيارات في القطب الشمالي. الخصائص البارزة هي دوار بيفورت والانجراف عبر القطب الشمالي الذي اكتشفه نانسن.

تشمل التيارات المعقدة قرب آيسلاندا وغرينلاند تيار اللابرادور الذي ينقل كتل الجليد والماء البارد جنوبا، مسببا خطوا على الملاحة في شمال الأطلسي. عندما يتلاقى تيار اللابرادور مع تيار الخليج في شمال الأطلسي يمكن أن يحدث تحول حاد جدا. يتحرك الانتقال شمالا في الصيف، وجنوبا في الشتاء مع تأكيد القطب الشمالي والمدارين لسيادتهما بالتناوب.

في السنوات الأخيرة أصبحت بعض الدوامات مكبات قمامة ضخمة. فالقمامة التي تدخل دوامة ما لا تخرج منها. إنها تبقى هناك وتدور حول المركز باستمرار. صنفت دوامة شمال المحيط الهادئ أخيرا على أنها «أكبر مكب للقمامة في العالم» مع تجمع نفايات مدن شمال المحيط الهادئ هناك، وعدم مغادرتها له. تختبر دوامة شمال المحيط الأطلسي أيضا مشاكل نفايات كبيرة للأسباب نفسها. الدوامات الأخرى بعدد أقل من السكان المجاورين لها لا تعاني كثيرا بسبب هذا الوباء.

Twitter: @ketab_n

بالقرب من خط الاستواء هناك تأثير مهم يُدعى «التيارات الاستوائية المعاكسة». بتدفق باتجاه عقارب الساعة في نصف الكرة الشمالي، وبعكس عقارب الساعة في نصفها الجنوبي، ربما تتوقع أن تتدفق هذه التيارات كلها عندما يلتقيان بالقرب من منطقة خط الاستواء من الشرق إلى الغرب. لكن هذا ليس هو الحال تماما. تميل المياه التي تتدفق غربا إلى التراكم ضد الشواطئ الشرقية للقارات. يدفع التدفق غربا في المحيط الهادئ ضد آسيا ويدفع التدفق الغربي في المحيط الهندي ضد أفريقيا. على الرغم من أن جزءا كبيرا من هذا التدفق يقوم بالرحلة الراجعة بالتحرك شمالا أو جنوبا، فإن بعضه يجد ممرا راجعا قريبا من خط الاستواء. تتقدم بعض التدفقات الراجعة عند خطوط عرض منخفضة باتجاه غرب - شرق خالقة التيارات المعاكسة الاستوائية التي تختلف بحسب فصول السنة.

يمكن أن يكون الانزياح الفصلي في التيارات الاستوائية المعاكسة عاملا مهما للملاحة في بعض المناطق. كتب المؤلفان الأب إرنست ساباتييه وديفيد لويس حول تأثير التيارات في فصل الرحلات لسكان الأرخبيل الغربي لكيريباتي في وسط المحيط الهادئ (جزر غيلبرت)[5][6]. خلال الفترة من أكتوبر حتى مارس يكون التيار الاستوائي قويا ويجري من الشرق إلى الغرب. ربط الملاحون المحليون بين هذه الفترة وظهور نجم الثريا بعد غروب الشمس مباشرة. تتميز هذه الفترة أيضا بالعواصف، ويبقى هذا المزيج من ظروف الطقس والتيارات القوية الملاحين على الشاطئ. في أشهر الصيف يعتدل الطقس ويهدأ التيار، ويظهر أحيانا تيار استوائي ضعيف معاكس يجري من الغرب إلى الشرق. يربط هذا المزيج من التيارات الضعيفة والطقس الجيد بظهور النجم قلب العقرب مباشرة بعد غروب الشمس، وهو الفصل الرئيس للقيام بالرحلات البحرية.

تختلف التيارات الاستوائية المعاكسة أيضا بين عام وآخر. تتعلق هذه الاختلافات بالفرق في التسخين بين الصيف والشتاء في نصفي الكرة الأرضية. ترتبط تيارات معاكسة استوائية قوية في المحيط الهادئ أيضا بالظاهرة المناخية المعروفة بـ «النينو» (El Nino) (كلمة إسبانية تعني «الطفل» نسبة إلى تشكلها حوالي عيد الميلاد)، يدعو علماء المناخ هذا بـ «نينو الاهتزاز الجنوبي» (ENSO)، والذي يظهر في دورات تمتد ما بين خمس وسبع سنوات، ويُحدث تغيرا عالميا في الطقس. تتحرك المياه الدافئة نحو

Twitter: @ketab_n

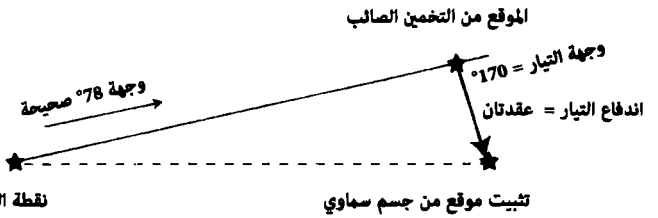
ساحل المحيط الهادئ الشرقي، مؤثرة في تيار همبولدت الأبرد المقبل من الشمال. يسبب هذا بدوره تغيرات كبيرة في أنماط الطقس: يشهد شمال المكسيك وكاليفورنيا زيادة في الطقس الرطب الدافئ، بينما تشهد كندا والغرب الأوسط في أمريكا ظروفا أدفأ لكنها أكثر جفافا. واجهت الألعاب الأولمبية الشتوية في فانكوفر الكندية في العام 2010 ظروفا دافئة شكلت تحديا لهذه الألعاب خلال فترة النينو.

تحديد التيار والاستعداد له

عند رسم مسار ما، على الملاح في محيط مفتوح أن يأخذ التيارات بعين الاعتبار. بما أن التيارات تخلق تيارات إدي وتختلف بحسب الفصول فهذا فن بمقدار ما هو علم. وكما ناقشتُ من قبل، يمكن للملاح أن يقدر الموقع بعملية التخمين الصائب ومن نقطة ثابتة مبنية على الملاحة السماوية. يمكن استخدام التفاعل بين هذين العاملين غالبا لمعرفة التيارات المحلية. لو كنت تعرف سرعتك واتجاهك، يمكنك بمعرفة نقطة المغادرة أن تستخدم هذه المعلومات لتحديد موقعك بعد زمن معين. لو دفع تيار ما سفينتك في اتجاه معين، وأنت تحاول تحديد موقعك مستخدما الملاحة السماوية، فإن نتائج التخمين الصائب والتثبيت السماوي لن يكونا متطابقين. باستبعاد احتمال وجود خطأ ما، فإن الفارق بينهما يعود إلى التيار.

في الشكل (177) أُبين مثالا على هذا. من نقطة انطلاق ما، يبحر ملاح باتجاه 78° درجة تماما. بعد أربع وعشرين ساعة، يتعرف على موقعه من الاتجاه، وافتراض أن سرعة القارب ست عقد. ثم يأخذ بعد ذلك ملاحظة لموقعه من مشاهدة النجوم عند الغسق، ليجد أن موقعه الصحيح مختلف كثيرا عن التخمين الصائب. يعزو هذا الاختلاف الظاهر إلى افتراض أن التيار دفعه جنوبا. عندما يتكلم ملاح عن التيار، فإن له خاصتين: وجهة (set) واندفاع (drift). الوجهة هي منحى التيار وتقاس بالدرجات عن الشمال الحقيقي. أما الاندفاع فهو سرعة التيار مَقيسة بالعقد. في المثال في الشكل (177) استخدم الملاح الفارق بين التخمين الصائب والتثبيت السماوي ليستنتج أن وجهة التيار 170 درجة، وأن اندفاعه عقدتان.

Twitter: @ketab_n

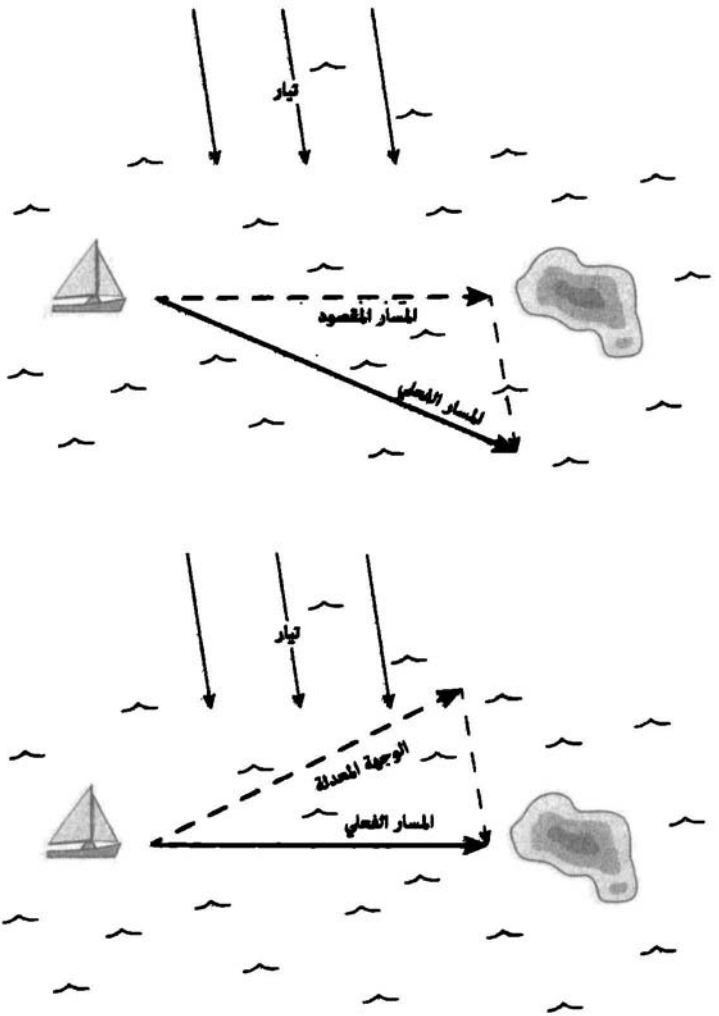


الشكل (177): استخدام المقارنة بين التخمين الصائب وتثبيت موقع لتحديد وجهة التيار واندفاعه.

لا يكاد الملاح يعرف وجهة التيار واندفاعه حتى يمكنه إجراء التصحيحات اللازمة للوصول إلى وجهته. في الشكل (178) أبين مسار قارب شراعي نحو جزيرة. بوجود تيار من الشمال، لو حافظ الملاح على مسار باتجاه الجزيرة المقصودة فإن التيار سيحمله بعيدا إلى جنوب الجزيرة. من ناحية أخرى، لو أنه عوض عن وجهة التيار واندفاعه باختيار اتجاه أقرب إلى الشمال، فإنه سيصل إلى الجزيرة المقصودة مباشرة. إحدى المهمات الروتينية اليومية لملاح في المحيط هي تقدير وجهة التيار واندفاعه بناء على المقارنة بين التخمين الصائب والتثبيتات السماوية.

تمثل التغيرات الفصلية في التيارات وتقلباتها تحديا للملاحين، خاصة في المناطق الاستوائية، حيث توجد اختلافات فصلية كبيرة. بالنسبة إلى الملاح الغربي العادي، تعتبر مخططات التيارات والتنبؤات الحاسوبية مرجعا رئيسا له، لكن باعتبار ميل التيارات لتشكيل تيارات «إدي»، لا يمكن حتى للملاح المزود بهذه المعلومات التأكد من صحة اتجاهه. في الحقبة الحديثة تقدم الصور من الأقمار الصناعية تفاصيل عن أنماط التيارات المتغيرة بشكل يومي. يقطع السباق السنوي من نيوبروت إلى برمودا منطقة من الأطلسي يمكن للاختلافات في تيار الخليج وتيارات إدي المنفصلة عنه، أن تخلق ظروفا تفيد بعض البحارة وتعيق آخرين. يمكن لفن العثور على تيار مناسب واتباعه أن يشكل الفارق بين الربح والخسارة. يأتي الاقتباس التالي من وصف إبحار بالشراع في سباق شمال تيار الخليج:

Twitter: @ketab_n



الشـكل (178): تأثير التيار على مسار القارب. من دون تصحيح فسوف يخطئ القارب مكان الرسو على الجزيرة. لو أخذ وجهة التيار بعين الاعتبار، يمكنه الوصول إلى الميناء.

Twitter: @ketab_n

بين نيوبورت وتيار الخليج

على الملاح أثناء الإبحار في مياه باردة وغالبا في الضباب، أن يختار مسارا للموقع الأفضل على الطرف الشمالي من تيار الخليج، متجنبا الجانب السيئ من تيارات «إدي» شمال التيار، أو مستغلا الجانب المفيد من تيارات «إدي» الدافئة باتجاه عقارب الساعة. قد تصل سرعة التيارات في «إدي» إلى 3 عقد، ويمكن لتيارات «إدي» الدافئة أن تكون بقطر 60 إلى 100 ميل. تتوافر صور الأقمار الصناعية وتفسيراتها هذه الأيام بحيث يمتلك الملاح فكرة جيدة عن موقع التيار، وتيارات «إدي» الرئيسة فيه. من الصعب غالبا البقاء قرب خط البوصلة، ويقلق الملاحون غالبا من الانجراف نحو الشرق، لكن الإستراتيجيات الحديثة عظمت تعويض السرعة VMG إلى الجزيرة في المراحل الأولى من السباق إلى حيث تقود[7].

يعني المصطلح (VMG)[*] «تعويض السرعة». يُظهر التمثيل الحاسوبي في الشكل (174) تيارات «إدي» العديدة المتعلقة بتيار الخليج أثناء انتقاله بعيدا عن شاطئ أمريكا الشمالية.

باستثناء التسابق، فإن فهم التيارات ضروري لملاحة ناجحة في المحيط. لذا، كيف يمكن للمرء أن يتعامل مع التيارات في غياب المخططات وصور الأقمار الصناعية؟ في بعض الحالات كانت العملية مسألة حظ، والإبحار نحو شاطئ طويل بحيث لا يؤدي الانجراف بالتيار إلى اختلاف مهم. يبحر المرء ببساطة، ويصل إلى ساحل، ثم يقدر كم عليه أن يسافر على مقربة من الساحل.

في حالة الرحلات إلى جزيرة أو بين جزر عدة، لم يمتلك البحارة الأوائل ترف صور الأقمار الصناعية أو تثبيتات دقيقة للمواقع من الملاحة السماوية. كما ذكر أعلاه، كان على ملاحي جزر المحيط الهادئ خصوصا أن يتعاملوا مع هذه المسألة، إضافة إلى الاختلافات في التيارات الاستوائية للمحيط الهادئ. كان على البحارة أن يكونوا قادرين على قياس التيار بطريقة ما، وتعديل وجهتهم ليأخذوا ذلك بعين الاعتبار. مع اختلافاتها الفصلية فإن التيارات الاستوائية في المحيط الهادئ هي من بين أكبر تحديات الملاحة في العالم.

(*) (velocity made good)

Twitter: @ketab_n

تحديد الاتجاه من الخلف

عنـد الشروع في رحلة بحرية، يبحر الملاح مسـافة ما من الجزيـرة للابتعاد عن أي تيـارات محليـة ناجمة عن الجزيرة نفسـها. ثم ينظر البحـار وراءه إلى الجزيرة التي غادرها، وينشـئ مسـارا باسـتخدام علامات فارقة على الجزيرة للتأكد من أن السفينة تتجه في الاتجاه الصحيح. الاتجاه الذي كان يشير إليه الزورق سيكون مختلفا عـن الوجهة المقصودة، حيـث كان على الملاح أن يعوض عن التيـار، لكن العلامات الفارقة على الجزيرة أكدت أنه يُشير في الاتجاه الصحيح مع أخذ التيار بعين الاعتبار. دعـا ملاحو جزر كارولاين هذا الإجراء «فونتونومويـر» التي تعني «مواجهة مؤخرة الزورق»[8].

وثّـق عالم الأنثروبولوجي البريطاني ريموند فـيرث فن معرفة التيار في جزيرة تيكوبيـا من جزر سـولومون الشرقية. أجريت الكثير مـن الرحلات بين تيكوبيا وجزيرة أخرى تُدعى أنوتا. تقع أنوتا على بعد 70 ميلا إلى الشـمال الشرقي من تيكوبيـا، وهـي بعرض نصف ميل فقـط. يصل أعلى ارتفاع فيهـا إلى 200 قدم فوق مسـتوى سـطح البحر. تشـكل الرحلة بين تيكوبيا وأنوتا تحديا للملاحين، لأن أنوتا مجرد نقطة في محيط واسـع. كتب فيرث ما يلي: «سميت أنوتا تشبيها بـ تي فاتو سيكيسـكي، وتعني الصخـرة الزلجة، وبما أنها نقطـة صغيرة جدا في المحيط فمن السـهل كثـيرا الابتعاد عنها». يمكن رؤية أنوتـا من بعد 10 أميال فقـط. كان على ملاحي تيكوبيا أن يبحـروا مع تصحيح دقيق للتيار. كتب فيرث عن تقنية اسـتخدام العلامات الفارقة في تيكوبيـا للإبحار نحو أنوتا، ملاحظا أن الـزورق يهيأ بعناية ليبحـر في الاتجاه الصحيح باسـتخدام علامات توجيه على تيكوبيا. على الطرف الشـمالي من الجزيرة هناك شـاطئ يُدعى «ماتاكي أنوتا»، ويعني «النظر إلى أنوتا»، أي في ذلك الاتجاه. خلف الشـاطئ هناك وادٍ يمتد إلى أعـلى الطرف الجبلي يُعرف بـ «تي روا» (وهو عبارة عن حقل قلقاس في الأعلى). عنـد الإبحار إلى أنوتا يدير الطاقم دفة الزورق نحو هذا الوادي، ويحاولون قدر اسـتطاعتهم إبقاءه ضمن مجال رؤيتهم[9]. يبين الشكل (179) استخدام عملية

Twitter: @ketab_n

الشكل (179): استخدام التوجه الخلفي لتأسيس اتجاه إبحار بوجود تيارات.

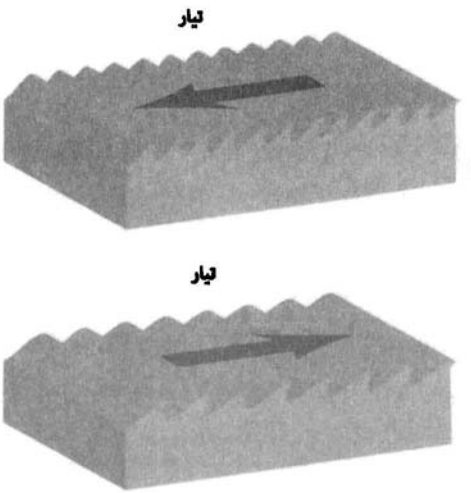
الأمواج بوصفها مؤشراتٍ على التيار

لو أزاح المرء الدلائل البصرية للتيار كلها، مثل الانجراف نسبة إلى اليابسة، أو مؤشر آخر، فكيف يمكن له أن يعرف ما إذا كان هناك تيار يتدفق أو لا؟ فبعد كل شيء، لو وضعتك في منطاد في الضباب، فسوف ينجرف ببساطة مع الرياح، ولا يمكنك معرفة ما إذا كنتَ تنتقل بالمقارنة مع الأرض. يمكن قول الشيء نفسه حول التيارات في محيط مفتوح، عدا وجود أمواج وتضخمات تنتقل مسافات بعيدة، وتدخل منطقة تتدفق فيها تيارات قوية. عندما تصل أمواج مولدة من مسافة بعيدة إلى منطقة التيار، يبقى ارتفاع الأمواج نفسه عموما، وتبقى فترة الموجة نفسها، لكن طول الموجة يتغير.

لو وصل تضخم محيطي مولد من مسافة بعيدة إلى تيار يتحرك بالاتجاه المعاكس فإن أطوال الموجات تصبح أقصر، وبالتالي تصبح سطوح أمواج التضخم أكثر انحدارا. عندما تتحرك الأمواج ضد التيارات، يمكنها أن تسبب ظروفا سيئة بالنسبة إلى البحار.

Twitter: @ketab_n

بالعكس
وستصبح
لموجات،



الشكل (180): تأثير التيار في الأمواج.

يمكن للملاحين المتمرسين أن يستخدموا شكل الأمواج وسيلةً لتحديد التيارات المحلية، حتى لو كانوا خارج مرأى اليابسة. كان هذا مفيدا خصوصا بالنسبة إلى سكان جزر المحيط الهادئ الذين كانوا يبحرون في المياه الاستوائية ذات التيارات المتقلبة.

تدرب الكاتب ستيفان ثوماس على يد الملاح ماو بيلونغ من جزيرة ساتاوال في جزر كارولاين. عرف بيلونغ توماس على تقنياته الملاحية، وكتب توماس عن خبرته في كتابه «الملاح الأخير». كتب عن تعليمه استخدام الأمواج مؤشرا على التيار ما يلي:

سألته: «كيف يمكنك تحديد التيار عندما لا يكون هناك تضخم؟».

أجاب: «تنظر إلى الماء وهو مشدود. الأمواج الصغيرة تمضي على الشكل التالي (دافعا في اتجاه واحد) ثم - كيف يمكن لي أن أشرح ذلك؟»، مد ذراعيه كلتيهما ثم سحبهما كأنه يضرب على مفاتيح البيانو. ادعى أن

Twitter: @ketab_n

الإشـارة موجودة الآن، وأنها تشـير إلى تيار ضعيف آتٍ من الغرب، يجري ضد الرياح الشمالية الشرقية الخفيفة[10].

استخدم جوشوا سلوكوم أيضا مظهر الأمواج وسيلةً لمعرفة التيار. كتب حول هذا التأثير من خلال خبرتـه في الإبحار من جزر كيب فيردي جنوبا نحو أمريكا الجنوبية. «يتقـدم القـارب الشراعي بسرعة الآن نحـو منطقة الركود، وتنخفض شـدة الرياح التجارية. يمكنني بالنظر إلى التموجات أن أسـتنتج أن تيارا معاكسـا قد بدأ. قدرت سرعتـه بحدود 16 ميلا في اليـوم. في قلب التيار المعاكس كانت السرعة أكثر من ذاك المتوجه شرقا»[11].

التيارات المحرِّضة بأنظمة الضغط المنخفض

يمكنـك أن تتذكر أن أنظمة الضغط المنخفض يمكنها أن تنتج اضطرابات حلزونية تـدور بعكس عقارب السـاعة في نصف الكرة الشـمالي، وباتجاه عقارب السـاعة في نصفهـا الجنوبي. في المنطقـة المدارية يمكن لهذه الاضطرابـات أن تتحول إلى أعاصير وزوابع، منتجةً رياحا تسـحب إلى داخل دوامات الضغط المنخفض جدا التي تشـكل عيون العاصفة. تسـحب الرياح إلى الداخل من مسـافات بعيدة، وهناك غالبا تدفق كافٍ من أنظمة العواصف لتخلق تياراتها المحلية الخاصة بها.

أقتبـس المقطـع التالي من كتاب «تكتيـكات العاصفة» المؤلـف من لين ولاري باردي، وهو يقص دهشتهما الأولية عندما أرسلهما تيار غير متوقع نشأ نتيجة إعصار في خليج البنغال بعيدا عن مسـارهما. فقط مع ظهور مؤشرات أخرى للطقس، أدركا العاصفة الآتية:

«أيمكن أن تكون مسـارات السـفن المبينة على خارطـة الملاحة لدينا مخطئـة؟»، سـألت لاري في رابع ليلـة لنا بعيدا عن «غـالي» في سريلانكا. أجاب: «كنت أفكر في الشيء نفسـه»، «رأيت ثلاث سفن في آخر مراقبة لي. كم سفينة أحصيت؟».

رأيـت أضواء ثلاث حاملات على الأفق إلى الشـمال من موقعنا ونحن نقترب على مسار نحو الشرق.

توجهنا نحو الجنوب الشرقـي في الأيام الثلاثة الأولى من هذه الرحلة، هدفنـا: خط عرض 3 درجات شـمالا، وهو الحـد الأدنى لمنطقة الأعاصير.

Twitter: @ketab_n

عندما أظهرت قراءة مسارنا بحسب السجل والتخمين الصائب أننا وصلنا إلى تلك النقطة، غيرنا مسارنا للتوجه مباشرة شرقا مسافة 600 ميل قبل التوجه شمال - شرق إلى بحر اندامان. كانت السماء ملبدة بالغيوم يومين، لذا عندما لم يكن هناك أي معنى من مشاهدتنا الأولية في صباح هذا اليوم الرابع انتظرنا بقلق لمشاهدتنا عند الظهيرة، ونحن ندرس أرقام الملاحة للاري محاولين العثور على خطأ ما في الحسابات. بدت المشاهدة عند الظهيرة بعيدة جدا عن القيمة الصحيحة، بحيث رغبنا في إهمالها. «لم يكن من الممكن أن نكون شمال مسارنا بمسافة 110 أميال». كان هذا تعليق لاري المتذمر، بينما أعاد التأكد من أرقامه، وقرأ جهاز السدس مرة أخرى. ثم ذكرته بالسفن التي رأيناها. كان من المحتم أنها على بعد مائة ميل على الأقل إلى الشمال منا، «يبدو كأن تيارا من نوع ما يوجهنا نحو الشمال...».

قال لاري: «لا يمكن أن يكون هناك تيار بسرعة عقدتين ونصف العقدة. تُظهر مخططات الإرشاد تيارا إلى الجنوب الشرقي يأتي من خليج البنغال في هذا الوقت من العام!».

لكن أول مشاهدة لنا في فترة ما بعد الظهر كان لها معنى فقط لو قبلنا بمشاهدة الظهيرة. بدأ هذا يقلقنا، «لو أن شيئا ولد تيارا بمثل هذه القوة، فلا بد أن يكون اضطرابا كبيرا جدا». قال لاري. «دعنا نتوجه جنوبا مرة أخرى»، شددنا أشرعتنا حتى أبحرنا قريبا من 45 درجة عن مسار خط البوصلة. خلال بضع ساعات برزت آخر سفينة وراء الأفق أمامنا. ثم حصلنا على الإشارة الثانية.

بدأ تضخم طويل وبطيء يقاطع النمط الثابت للبحر الذي كان يتدفق نحونا. مع أمواج الرياح العادية، أضاف هذا التدفق المتدحرج حركة صعبة لتقدمنا بسرعة 5 عقَد نحو البحر. تناولت ساعة التوقيت وأحصيتُ الثواني بين قمة كل موجة من هذه التضخمات المختلفة بوضوح. مرت أربعة تضخمات كل دقيقة بدلا من العدد العادي وهو ثمانية أو عشرة. بدأ تباعدها البطيء غير العادي يضيف إلى تأكدنا. لا بد أن هناك اضطرابا كبيرا في الطقس في مكان ما أمامنا»[12].

يوضح المقطع أعلاه كيف أن على الملاح الخبير أن يفهم التثبيتات السماوية، ويسمح بإمكانية حدوث تيارات غير متوقعة، ويقرأ الإشارات من الأمواج، ويحاول تكوين صورة متجانسة. تخلق العواصف الضخمة

Twitter: @ketab_n

أمواجـا بفترات طويلة جدا بين قممها. مزيج من تيار غير متوقع مع ظهور تضخمات بطيئة هي إشارات قوية لإعصار آتٍ. في القصة تُتابع عائلة باردي وصف كيف قاما بتجنب العاصفة القوية، وسـارا بأمان على أطرافها. لسوء الحظ لم يكـن طاقم اليخت الكندي بمثل هـذه الدقة في الملاحظة، حيث أبحروا مباشرة إلى وسـط العاصفة لتغرق السفينة مع جميع من كانوا على متنهـا. في حالة عائلة باردي حافظت خبرتهما وقدرتهما على تركيب القطع المختلفة من المعلومات بلا شك على حياتهما، بينما هلك آخرون.

Twitter: @ketab_n

Twitter: @ketab_n

15

سرعة السفينة وتوازن هيكلها

على الرغم من أن الأسس الفيزيائية لوصف حركة السفن المائية في الماء هي نفسها في العالم كله، فإن اختلاف البيئات البحرية، وحاجات الثقافات المتعددة يمكن أن تحدد تصاميمها. شكل جسم السفينة عامل رئيس في الملاحة، خصوصا عندما تعمل بالأشرعة. يجب أخذ سرعة السفينة وقدرتها على الحركة مع الريح أو ضدها في الاعتبار عند حساب التخمين الصائب.

يرجع استخدام السفن في نقل البشر مسافاتٍ بعيدة على سطح الماء إلى أقدم تاريخ مكتوب. وهناك أدلة ظرفية على استخدام مركبات بحرية جيدة أقدم من ذلك بكثير. في يناير من العام 2011 كشفت وزارة الثقافة اليونانية عن اكتشاف أدوات حجرية وجدت في جزيرة كريت يعتقد أنها تعود إلى 130 ألف سنة[1]. إذا صح هذا التاريخ، فإنه يدل على أقدم الرحلات البحرية على مسافات بعيدة. تشمل

«كلما كانت السفينة أسرع، كانت كفاءة النقل أعلى، ولكن هناك علاقة مقايضة بين سرعة السفينة وتوازنها».

Twitter: @ketab_n

الفجوات المائية بين كريت والمواقع الرئيسة المجاورة أقربَ جزيرة وهي كاربـاثوس (على بعد 32 ميلا). يمكن رؤية كريت من نقطة عالية على الطرف الغربي لجزيرة كاربـاثوس. رؤية كريت من كاربـاثوس تجعل الرحلة المتعمّدة بدلا من رحلة المصادفة إلى كريت أمرا معقولا. يشير التأريخ بالكربون المشع إلى أن زمن أقدم المستوطنات في فيجي يعود إلى العام 1600 ق.م على الأقل، مؤشرا على بدايات رحلات طويلة المدى بعيدا عن مرأى اليابسة في المحيط الهادئ[2].

تأتي إحدى أقدم القصص المكتوبة عن رحلات طويلة المدى من هيرودوتس الذي كتب عن رحلة إلى أفريقيا قام بها الملك المصري نيخو في العام 600 ق.م تقريبا مستخدما بحارة فينيقيين.

> ليبيا مغسولة من أطرافها كلها بالبحر عدا مكان اتصالها بآسيا، كما وضح لأول مرة حسب معرفتنا إلى الآن من قبل الملك المصري نيخو الذي بعد أن ألغى بناء القناة بين نهر النيل والخليج العربي أرسل أسطولا مجهزا بطاقم من الفينيقيين بأوامر أن يبحروا غربا ثم يعودوا إلى مصر والبحر الأبيض المتوسط عن طريق مضيق جبل طارق. أبحر الفينيقيون من الخليج العربي إلى المحيط الجنوبي، ورسوا في كل خريف في مكان ملائم على الشاطئ الليبي، حيث فلحوا رقعة من الأرض، وانتظروا حصاد العام التالي. وبعد أن حصدوا قمحهم أبحروا مرة أخرى، وبعد عامين كاملين لفّوا حول أعمدة هرقل خلال العام الثالث، وعادوا إلى مصر. صرّح هؤلاء البحارة بعبارة لا أصدقها، على رغم أن آخرين قد يصدقونها، وهي أنهم بينما كانوا يبحرون غربا حول الطرف الجنوبي من ليبيا كانت الشمس على يمينهم - إلى الشمال منهم. هذه هي قصة اكتشاف ليبيا لأول مرة عن طريق البحر[3].

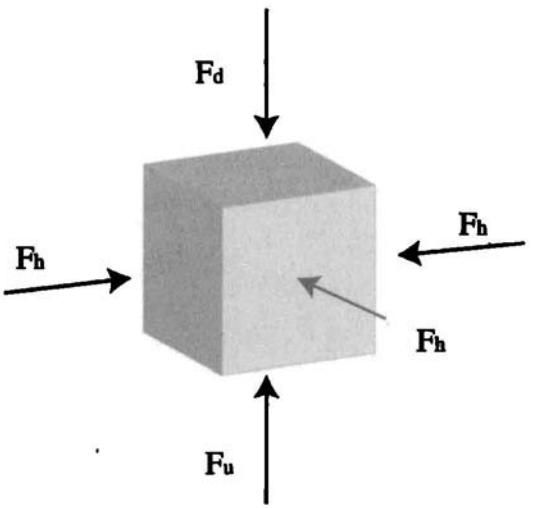
يشار إلى «ليبيا» هنا على أنها أفريقيا. سواء أحدثت هذه الرحلة أم لا، فإن وصفها يتسق مع الفترة التي يستغرقها طاقم خبير للالتفاف حول أفريقيا.

اعتبارات التصميم

تُبنى المركبات البحرية لتنقل الناس والبضائع من مكان إلى آخر. لا يكفي أن يتحمل القارب وزنه فوق الماء، بل يجب أن يتحمّل وزن الناس والبضائع أيضا. انظر في القوى التي تؤثر في جسم مغمور بالماء (الشكل 181). عند أي نقطة تحت الماء،

Twitter: @ketab_n

يزداد ضغط الماء بزيادة العمق بسبب وزن عمود الماء الضاغط من الأعلى للأسفل. على الجسم المبين في الشكل، فإن الضغط على أعلى الجسم أقل من الضغط على أسفله. الضغوط من الجهات الأربع (Fh) متساوية كلها ويلغي بعضها بعضا. يعطي فرق الضغط بين السطح العلوي والسطح السفلي محصلة قوى تدفع إلى الأعلى تدعى قوة الطفو (buoyancy). تعمل قوة الجاذبية على السفينة مع الركاب والبضائع على جرها إلى الأسفل.

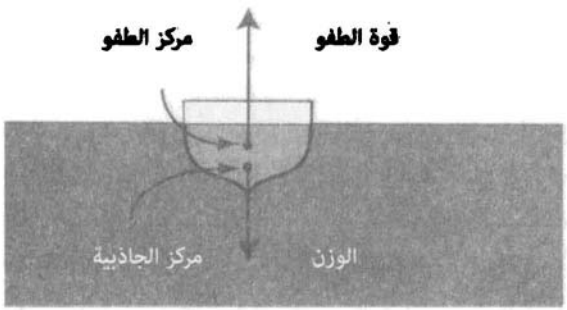


الشكل (181): تُخلق قوة الطفو بضغط أكبر على عمق أكبر من الماء على جسم صلب.

مع وضع السفينة في الماء، فإنها تهبط وتبدأ بإزاحة الماء. ومع شحنها بالبضائع والركاب فإنها تهبط أكثر وتزيح قدرا أكبر من الماء. تكون قوة الطفو للأعلى مساوية لوزن الماء المزاح بواسطة السفينة. تصل السفينة إلى عمق التوازن عندما تكون قوة الطفو للأعلى وقوة الجاذبية للأسفل متساويتين ومتعاكستين. كلما كانت كمية الماء المزاحة أكبر كانت قوة الطفو أقوى. لذا تصنف السفن بحسب إزاحتها (displacement)- وهي وزن الماء الذي يزيحه هيكلها، والذي يقاس عادة بالأطنان بالنسبة إلى السفن الكبيرة. اشتقت الكلمة «طن» (ton) أو (tonne) من الكلمة الساكسونية لبرميل كبير، والذي كان يزن عند امتلائه طنا واحدا.

Twitter: @ketab_n

يعتمد التوازن في الماء على العلاقة بين نقطتين في الزورق: مركز الجاذبية، ومركز قوة الطفو. لو أضفت قوى الجاذبية كلها التي تسحب السفينة والركاب والبضائع للأسفل، يمكنك حساب مجموع هذه القوى بصورة تقريبية كأنها كلها تعمل على نقطة واحدة: مركز الجاذبية. بالمثل، تؤثر قوة الطفو في سطح هيكل السفينة. لو أضفت كل قوة من قوى الطفو، يمكنك حساب مجموع هذه القوى بصورة تقريبية كأن قوة واحدة تؤثر في نقطة واحدة هي: مركز الطفو.



الشكل (182): قوة الطفو على السفينة تساوي وزن الماء الذي تزيحه.

يعتمد موقع مركز الجاذبية على طريقة توزيع الركاب والبضائع في السفينة عندما تشحن. ويعتمد موقع مركز الطفو على شكل هيكل السفينة، والمقدار المغمور بالماء منها، وتوجهها بالنسبة إلى السطح. يظهر الشكل (182) هيكل سفينة مع مركز الجاذبية ومركز الطفو. الجزء من هيكل السفينة تحت الماء فقط يعطي إزاحة تسهم في قوة الطفو. يدعى جزء هيكل السفينة البارز فوق سطح الماء «السطح الحر» (freeboard). لو كانت حمولة السفينة كبيرة جدا، وكان سطحها الحر صغيرا جدا فإنها معرضة بشكل خطير لأن تكتسح الأمواج الضخمة أعلى هيكلها.

السرعة

كلما كانت السفينة أسرع، كانت كفاءة النقل أعلى، لكن هناك علاقة مقايضة بين سرعة السفينة وتوازنها. مع ملء الرياح لأشرعة سفينة ما، تبدأ بالتسارع، لكنها

Twitter: @ketab_n

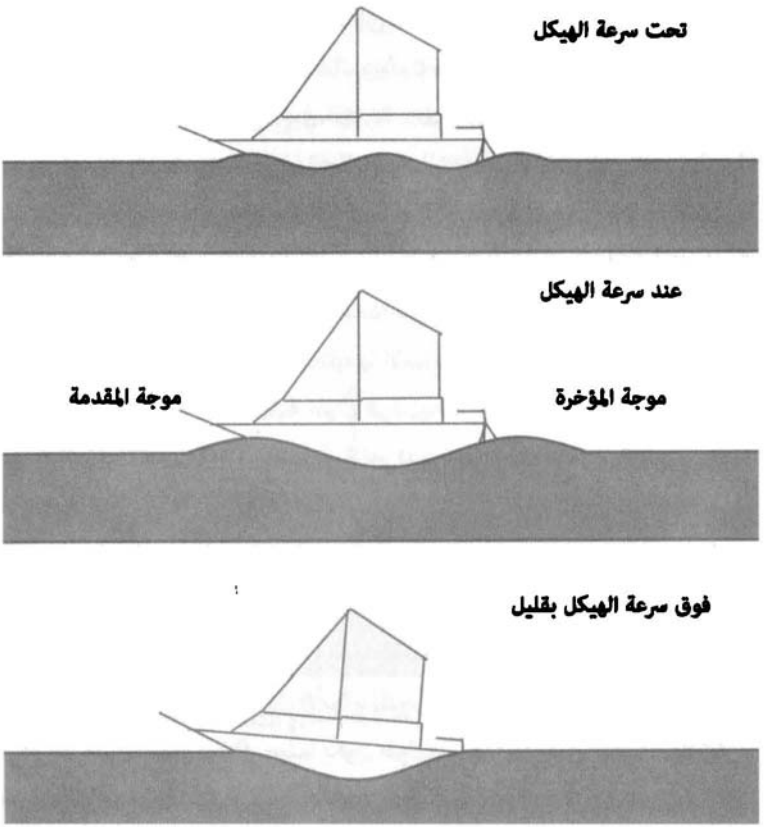
تبـدأ أيضا باختبار قوى تعيق حركتهـا إلى الأمام. تدعى محصلة هذه القوى «قوة الإعاقة» (drag)، والتي تزداد بزيادة السرعة. تصل السفن إلى سرعة التوازن عندما تكون القوى الدافعة مثل الرياح في الأشرعة تعادل قوة الإعاقة.

يزيح مركـب متحرك الماء إلى الجانبين. تتطلب عملية إزاحة الماء نفسـها قوة وتخلق موجة. وكما ذكر في الفصل الثاني عشر، تعتمد سرعة موجة في المياه العميقة على طول موجتها. كلما كانت الموجة أطول كانت سرعتها أعلى. لو أسقطت حصاة في بركة ماء، فسيخلق الاصطدام بالماء عددا كبيرا من أطوال الأمواج في الوقت ذاته. تتمدد الأمواج الأطول بسرعة أكبر وتتبعها الأمواج الأقصر. بمعنى ما، تخلق مقدمة القـارب أمواجا بأطوال مختلفـة طوال الوقت، لكن هناك موجـة وحيدة تتحرك بسرعة القارب نفسـها وتبقى مسـايرة له. تدعى هذه الموجة أمام القارب بموجة المقدمـة. تنتـج مؤخرة (stern) القـارب موجة تدعى موجة المؤخـرة. وكالأمواج الأخرى، تضاف موجة المقدمة والمؤخرة إحداهما إلى الأخرى، أحيانا بطريقة بناءة، وأحيانا أخرى بطريقة هدامة.

عند سرعات بطيئة يكون طول موجة المقدمة وموجة المؤخرة قصيرا نسبيا، لكن مع تسـارع القارب، يـزداد طول الأمواج المتحركة معه. هنـاك سرعة حرجة تدعى سرعة الهيكل (hull speed)، حينما يكون طول الموجة المنتجة في المقدمة والمؤخرة بطـول القارب تماما. عند سرعات أقل من سرعة الهيكل، من السـهل نسـبيا زيادة السرعة، لكن عند سرعة قريبة من سرعة الهيكل تصبح قوة الإعاقة كبيرة جدا.

يظهر الشـكل (183) ثلاثة قوارب بثلاث سرعـات مختلفة. في الأعلى يكون القـارب بسرعة أقـل من سرعة الهيـكل بكثير، حيث تكون هنـاك عدة أطوال موجات بـين مقدمة القارب ومؤخرتـه. في المنتصف يكون القـارب عند سرعة الهيكل تماما، حيث يكون هناك طول موجة وحيد بين مقدمة القارب ومؤخرته. في الأسـفل يتحرك القارب بسرعة أكبر من سرعـة الهيكل بقليل، على القارب أن يركب صعـودا فوق موجة مقدمـة القارب ليتحرك بأسرع مـن سرعة الهيكل. من النادر بالنسـبة إلى معظم قوارب الإبحار أن تتجاوز سرعة الهيكل. في بعض الحالات يمكن لقوارب بهيكل مزدوج وبحمولة خفيفة (على سـبيل المثال زوارق سباق) أن تتجاوز سرعة الهيكل.

Twitter: @ketab_n



الشكل (183): قارب شراعي تحت سرعة الهيكل (أعلى) وعند سرعة الهيكل (وسط) وفوق سرعة الهيكل بقليل (أسفل).

عندما تتجاوز سرعة القارب سرعة الهيكل، يدعى هذا «انزلاق» (planning): تنخفض قوة الإعاقة بشدة، وينزلق القارب فوق سطح الماء. يمكن لسحب الجاذبية أن يسرّع القارب أكثر من سرعة الهيكل، حيث يدعى في هذه الحالة «تزلج» (surfing). وبينما يمكن أن تكون هذه رياضة للمتزلجين على سطح الأمواج أو راكبي زوارق الكاياك الذين يجدفون بسرعة لالتقاط موجة ما ثم يركبونها، فإنها يمكن أن تكون خطرة بالنسبة إلى السفن في البحار العالية. لو التقطت موجة ضخمة قاربا من مؤخرته، فإن حركة التزلج الناجمة تجعل من الصعب قيادته في الغالب، ويمكن للبحار أن يفقد التحكم بزورقه.

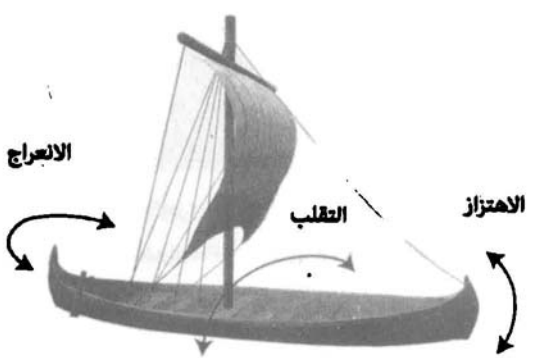
Twitter: @ketab_n

إضافة إلى تأثيرات أمواج المقدمة والمؤخرة يمكن لعوامل أخرى أن تقرر سرعة السفينة. تعمل مقدمة السفينة عمل وتد، يزيح الماء إلى الجانبين أثناء سير السفينة خلال الماء. كلما كان الوتد أضيق قلت القوة اللازمة لتحريك السفينة في الماء. خشونة هيكل السفينة عامل مهم آخر. مع تجاوز الماء للهيكل، يمكن لقوى الاحتكاك بين الماء وهيكل السفينة أن تبطئ الحركة. إضافة إلى ذلك تخلق دورات ضئيلة من الماء اضطرابا يخفف من سرعة القارب. هذه الاعتبارات جميعها تقود إلى نوع من معايير التصميم لسفينة أو قارب سريع:

- اجعل السفينة أطول ما يمكن
- اجعلها أضيق ما يمكن
- اجعل سطح هيكلها أنعم ما يمكن
- صمم مقدمة حادة للسفينة

التوازن

بعض أسرع القوارب تكون ضيقة. هياكل زوارق السباق نحيلة وطويلة. لكن هذا يأتي بكلفة ما. يعلم أي شخص جلس في هيكل زورق سباق لأول مرة أنه شعر بعدم التوازن، وأن الزورق كان قابلا للانقلاب. بصورة عامة يعطي الهيكل الأعرض للقارب توازنا أكبر، لكن على حساب السرعة. يعتمد توازن القارب على كيفية استجابته لثلاثة أنواع محتملة من الدوران (الشكل 184). تعطى هذه الحركات أسماء مختلفة، حسب كيفية تحريك القارب في الأمواج، أو تحت تأثير القوى المختلفة:



الشكل (184): توضيح لحركات الدوران من الاهتزاز والانعراج والتقلب لقارب كنار النوردي.

Twitter: @ketab_n

اهتزاز (pitch): حركة المقدمة والمؤخرة للأعلى والأسفل. يهتز القارب عادة عندما يصادف أمواجا وجها لوجه، أو أمواجاً تأتي من الخلف (يدعى هذا الموقف بحرا ملاحقا).

انعراج (yaw): عندما تتحرك مقدمة السفينة يمينا وتتحرك مؤخرتها يسارا وبالعكس. يحدث هذا غالبا عندما تضرب موجة ما القارب بزاوية 45 درجة (يدعى بحرا مائلا)(*).

تقلب (rolling): عندما تميل السفينة حول محورها. ينشأ هذا الوضع غالبا عندما تضرب الأمواج طرفا واحدا من السفينة (فيما يدعى بحرا مواجها)(**).

ربما كانت الحركة الاهتزازية للسفينة أكثر الحركات شيوعا وأسهلها تحملا. لا تتأثر وجهة السفينة بالاهتزاز وهي تتأرجح للأعلى والأسفل على سطوح الأمواج. عندما تبحر السفينة في بحر مواجه، تميل إلى أن تتقلب إلى الخلف والأمام. مثل الاهتزاز، لا يؤثر التقلب على وجهة السفينة لكنه قد يصبح مقلقا لو أصبح كبيرا. إذا أصبح التقلب كبيرا جدا ربما تدفع السفينة إلى الجوانب، وهذا يدعى الميل (knockdown) أو ربما أسوأ إذ قد ينقلب القارب رأسا على عقب ويدعى انقلاب القارب (capsize). بالنسبة إلى الملاح فإن حركة الانعراج هي الأسوأ حيث تغير السفينة وجهتها باستمرار، مما يجعل من الصعب تصحيح مسارها.

ما الذي يحدد توازن السفينة؟ خذ متزلجا يدور على الجليد. لو كان ذراعاه ممدودتين فإنه سيدور ببطء، لكنه لا يكاد يضمهما إليه حتى تزداد سرعة دورانه بشكل كبير. يحدد وزن السفينة والطريقة التي حمِّلت بها كيفية استجابتها للبحر. فكِّر في حركة سفينة تحت تأثير الاهتزاز والانعراج، لو كانت السفينة طويلة وتحمل الكثير من البضائع الموضوعة في المقدمة والمؤخرة فإنها ستصبح مثل المتزلج بذراعين ممدودتين. أي حركة اهتزازية ستكون بطيئة. لو كانت السفينة قصيرة ومحملة بالبضائع عند المركز، فستكون أكثر عرضة للاهتزاز والانعراج تحت تأثير الأمواج.

تؤثر طريقة تحميل السفينة أيضا على سهولة قيادتها. لو كان الوزن كله في المقدمة والمؤخرة، فسيكون من الصعب تدويرها، وستكون السفينة ثقيلة نسبيا. لكن

(*) Quartering sea : بحر مائل تتحرك أمواجه بزاوية 45 درجة من وجهة السفينة. [المترجم].

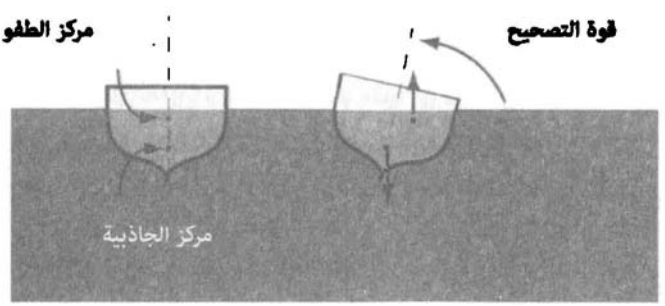
(**) Beam sea: بحر مواجهٌ تتحرك أمواجه متعامدة على وجهة السفينة. [المترجم].

Twitter: @ketab_n

إذا كان معظم الحمل قرب المركز فمن السهل تدويرها. الحمل الذي يجعل السفينة أكثر توازنا هو نفسه الذي يجعلها أصعب تدويرا. عندما تحمّل السفينة في مرفأ ما، على القبطان أن يهتم بالطريقة التي تحمل بها السفينة من مقدمتها إلى مؤخرتها والتي تدعى ملاءمة الشراع (trim)(*).

توازن السفينة تحت تأثير التقلب أكثر تعقيدا من الاهتزاز أو الانعراج. التشابه مع حركة متزلج على الجليد وذراعاه ممدودتان مازال صالحا جزئيا. السفينة بهيكل أعرض ستكون أكثر توازنا من أخرى بهيكل ضيق. المقايضة بين السرعة والتوازن هي اعتبار دائم لمصممي السفن.

تؤثر قوى الجاذبية والطفو أيضا في توازن السفينة تحت تأثير حركة التقلب. في الشكل (185)، يظهر ما يحدث لمركز الجاذبية ومركز الطفو أثناء تقلب السفينة. بالنسبة إلى سفينة محملة جيدا يجب أن تكون حمولتها كلها في الأسفل، بحيث لا تتقلب إلى الأمام وإلى الخلف مع انتقالها. يبقى مركز الجاذبية في الموقع نفسه بالنسبة إلى القارب أثناء تقلبه. من جهة أخرى، مع تقلب السفينة، يتغير موقع مركز الطفو: مع تقلب السفينة إلى اليمين، يكون الجزء الأكبر من الهيكل إلى اليمين مغمورا في الماء والأقل على اليسار، مما يزيح مركز الطفو إلى اليمين. يخلق انزياح مركز الطفو نسبة إلى مركز الجاذبية قوة مصححة تكبح بصورة طبيعية تقلب القارب.



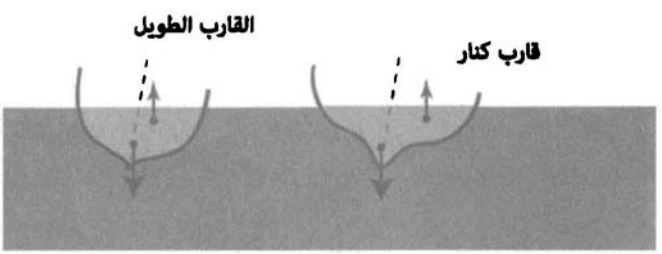
الشكل (185): قوة التصحيح لقارب يتأثر بحركة تقلب. يزاح مركز الطفو عموديا مع تقلب القارب. محصلة قوة الجاذبية في مركز كتلة القارب، وقوة الطفو على مركز الطفو تخلق قوة تصحح وضع القارب.

(*) Fore and aft : عبارة اصطلاحية تعني أنه على طول محور العارضة الرئيسة للقارب الشراعي. [المترجم] .

Twitter: @ketab_n

يمكن تحسين توازن القارب بعملية التثقيل (ballasting): إضافة أثقال بالقرب من العارضة الرئيسة لخفض مركز الجاذبية. كانت الأثقال غالبا على شكل حمل من الصخور، على الرغم من أن القوارب الحديثة تستخدم أحيانا الرصاص المبني ضمن العارضة الرئيسة.

يؤدي شكل الهيكل دورا أيضا في عملية التوازن. يحرف هيكل عريض ومستطيل الشكل مركز الطفو بشكل كبير، ويسهم في توازن السفينة. الهيكل الضيق والدائري أقل توازنا بكثير. في الشكل (186) أقارن بين توازن سفينتين نورديتين من العصور الوسطى: القارب الطويل (long boat) و«الكنار»(*). استخدمت القوارب الطويلة والضيقة عادة للهجوم السريع، بينما استخدم «الكنار» للنقل إلى مسافات بعيدة. بني الهيكلان في الشكل بناء على عملية ترميم أثرية لقوارب وجدت في روسكايلد فجورد في الدنمارك في متحف سفن الفايكنغ[4]،[5]. عندما تقلب هذه القوارب بالزاوية نفسها، ينتج مزيج من عرض قارب الكنار وشكله انزياحا أكبر إلى مركز الطفو من القارب الطويل الضيق، مما يعطي قارب الكنار توازنا أفضل عند التقلب. لذا كان قارب الكنار أكثر ملاءمة للرحلات الطويلة عبر المحيط الأطلسي.



الشكل (186): يعتمد انزياح مركز الطفو لزاوية التقلب نفسها على شكل الهيكل. القارب الطويل والضيق للفايكنغ له قوة تصحيح أقل من الكنار العريض للرحلات البعيدة.

(*) knarr: نوع من السفن النوردية القديمة التي استُخدمت للرحلات البعيدة ونقل البضائع. [المترجم].

Twitter: @ketab_n

العوارض الرئيسة والانحراف

في الشكل أعلاه يمكنك رؤية أن أسفل الهيكلين هو على شكل الحرف V. تساعد العارضة الرئيسة (keel) على شق طريق القارب في اتجاه واحد. هذا الشكل مهم خصوصا بالنسبة إلى القوارب الشراعية. القدرة على الإبحار في أي اتجاه يرغب فيه البحار تُحدد بالرياح وإمكانات القارب. أحد أهم التطورات في تقنية الإبحار هي القدرة على الإبحار ضد الريح بمساعدة شكل العارضة الرئيسة.

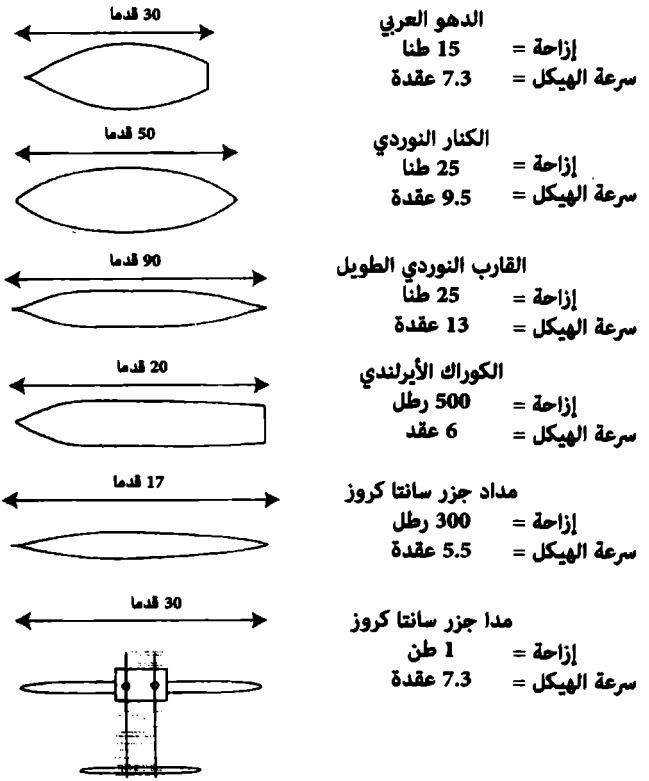
مع ازدياد سرعة السفينة، يعمل الشكل V للعارضة الرئيسة كسكين حادة تقطع في جسم الماء مقاومة القوى التي تدفع بالقارب إلى الجانبين. وعندما تدعم بشراع يعمل كجناح، تسمح مقاومة الهيكل للقارب بأن يبحر ضد الريح. في الحالة القصوى ليخت سباق حديث تمتد العارضة الرئيسة تحت القارب بمسافة كبيرة كي تحسِّن من كفاءة الإبحار ضد الريح. يُدعى مقدار الانزياح إلى جانبي القارب وهو يبحر «الانحراف» (leeway).

هياكل سفن مختارة

أناقش فيما يلي قوارب استُخدمت من قبل ثقافات مختلفة من حيث خصائصها وبناؤها. الوصف المفصل للقوارب القديمة هو علم مستقل بحد ذاته: علم الآثار الملاحية. يمكنني فقط أن ألامس مقايضات التصميم التي واجهت ثقافات مختلفة، وكيف قاربت هذا الموضوع. يظهر الشكل (187) ستة أشكال ممثلة للهياكل. بالقرب من الهياكل أشرت إلى أرقام ممثلة لأطوالها وإزاحاتها وسرعات هياكلها النموذجية. من نافلة القول أنه يمكن أن تكون هناك اختلافات كبيرة لهذه الخصائص لأي نوع من أنواع هذه القوارب. أشير إلى أطوال الهياكل في الشكل، وهي ليست بالمقياس نفسه.

أسست أشكال هياكل السفن النوردية وخصائصها على البقايا الأثرية من متحف سفن الفايكنغ في روسكايلد وهي سفن سكولديليف. هيكل الدهو العربي يمثل عددا من القوارب المعاصرة ومواصفاتها. هيكل قارب الكاياك مبني على مثال جلب إلى أوروبا من قبل المستكشف فريدجتوف نانسن. هيكل كوراك مبني على نسخة معاصرة من جزر أران (مقابل الشاطئ الغربي لأيرلندا). قارب مداد جُزُر

Twitter: @ketab_n



الشـكل (187): أشـكال الهيكل للقوارب التي نوقشـت في النص. لاحظ أنها ليست بالمقياس نفسه، لكن طول الهيكل لكل منها معطى في الشكل.

سانتا كروز مبني على عدد من الأوصاف التي تعود من أيام القبطان جيمس كوك إلى الوقت الحالي.

قارب «الدهو»(*)

مـازال هذا القارب شـائعا على طول سـاحل أفريقيا الشرقي وشـبه الجزيرة العربيـة والخليج العربي. خلال حقبـة تجارة التوابل، سـمحت الطبيعة الفصلية

(*) الدهو Dhow: قارب عربي بشراع مثلثي أو أكثر استُخدم في بحر العرب والمحيط الهندي. [المترجم].

Twitter: @ketab_n

للمونسـون للتجار العرب بالعثور على رياح ملائمة للقيام برحلات بين الهند وشبه الجزيرة العربية.

صمم هيكل «الدهو» المبين في الشـكل (187) للتجارة في البحار العميقة. بطول ثلاثين قدما، لديه سرعة هيكل 73 عقدة. الهيكل العريض يعطيه توازنا جيدا وإزاحة مـاء بمقدار 15 طنا تمكنه من حمل كمية معقولة من البضائع. هناك قوارب «دهو» أخرى لها مقدمة ومؤخرة أكثر انحناء، بينما تمتلك هذه النسخة مؤخرة مربعة الشكل ربمـا تأثرت بالتصاميم البرتغاليـة أو التصاميم الأوروبية الأخرى. تمتلك قوارب الدهو المسـتخدمة على سـاحل أفريقيا الشرقية إزاحة تعادل 60 طنا. تسـتخدم تقنية بناء شـائعة ألواحا من الخشب يُربط بعضها مع بعض بالحبال لصنع الهيكل، وهي تقنية تعود إلى المصريين القدماء حيث تغمس الحبال بين الشـقوق. توضع أطراف الألواح بعضها مع بعض. تعالج أطراف كل من الألواح والحبال بمزيج من ألياف مطلية بالقار أو اللحاء مانعة للماء.

«الكنار»

كان الكنـار (knarr) حصان العمل للتجارة النوردية جاعلا طرق التجارة الطويلة، التي ازدهرت عبر أوروبا وشـمال الأطلسي في عصر الفايكنغ (نحو 800 م إلى 1300م)، أمرا ممكنا. وبطول 50 قدما كانت لهذه السفن سرعة هيكل نظرية تعادل 9.5 عقدة، وإزاحـة ماء يعـادل 25 طنا. كانت تبحر بشراع مربع الشـكل، وكانت مزودة بعارضة رئيسة على شكل الحرف V ربما لتقليل الانحراف. أعطاها هيكلها العريض توازنا جيدا ضد عواصف شمال المحيط الأطلسي. وحتى بتوازن جيد للهيكل فإن الرحلة إلى آيسلاندا أو غرينلاند في قارب مفتوح كانت مرعبة نظرا إلى شدة الطقس في تلك المنطقة.

بُنيت هياكل سـفن الكنار بأسـلوب يُدعى «الخَبَث» (clinker)، حيث وُضعت ألواح خشـبية من عارضة السفينة الرئيسة إلى الأعلى بألواح تغطي الألواح المتجاورة. اسـتُخدمت مسـامير حديدية لوصل الألواح بعضها ببعض. عـثر التنقيب الأثري في موقع لانز أو ميدوز في نيوفاوندلاند على بقايا عملية إصلاح لقوارب نوردية. استخرج السـكان الحديد الخام المحلي، ثم صهروه وصنّعوه على شـكل مسـامير لاسـتبدال المسامير التي تصدأ في مياه المحيط المالحة[7].

Twitter: @ketab_n

ويوضع الطحلب المنقوع في القطران في الشقوق لجعل الهيكل مانعا للماء. تضاف أطر عرضية بعد بناء الهيكل. يسمح التصميم للكنار بأن تنحني قليلا تحت تأثير البحار العاصفة بدل أن تتفاعل بصلابة ضد الأمواج.

استخدم النورديون دفة قيادة، وهي لوح طويل يمتد إلى الماء من الطرف الأيمن للقارب. بتعديل زاوية لوح القيادة أمكن للملاح أن يحافظ على مسار القارب أو يغيره. في كثير من الأحيان عمل لوح القيادة عمل جناح، مولدا قوة مماثلة لقوة رفع جناح لتحريك مؤخرة القارب إلى اليمين أو اليسار بحسب توجه السفينة. وضع لوح القيادة بحسب الاصطلاح على الطرف الأيمن من القارب. عند جلب القارب إلى الرسو أو التفريغ على اليابسة حوفظ على لوح القيادة في الماء، وفرغ القارب من الطرف الأيسر أو طرف المرفأ. هذا الإجراء هو أصل المصطلحين (port) لليسار ولوح قيادة (starboard) لليمين.

القارب الطويل

كما بالنسبة إلى قارب الكنار، فإن معرفتنا الأساسية بالقارب الطويل (longboat) النوردي تعود إلى التنقيبات الأثرية. كما يوحي الاسم، يمكن للقارب الطويل أن يكون طويلا جدا حتى مائة قدم مع هيكل ضيق. بسبب طوله وضيقه فإن له سرعة هيكل نظرية عالية تصل حتى 13 عقدة. بواسطة قوة الريح والقوة البشرية ربما كان أسرع قارب عبر مياه شمال أوروبا خلال عصر الفايكنغ. يقترح ضيق هيكله أنه لم يكن موثوقا للإبحار في عواصف شمال الأطلسي، وبالتالي ربما استخدم كقارب للقتال أكثر مما استخدم للتجارة.

مثل الكنار بني القارب الطويل بطريقة الـ clinker. على الرغم من أن القوارب كانت طويلة جدا كان لها غوص ضئيل، مما سمح لها بأن تبحر في مياه ضحلة، بما في ذلك مصبات الأنهار مما ساعد على استخدامها كقوارب للإغارة. وصفت القوارب الطويلة في بيو تابيستري أثناء الاجتياح النورماندي لإنجلترا.

قارب الكوراك(*)

الكوراك الأيرلندي تصميم أقدم من الكنار. تشير السجلات التاريخية إلى وجود

(*) curragh: قارب صغير مدور يُصنع من القش أو الشرائح المغطاة بطبقة مانعة للماء من جلد الحيوان أو النسيج. [المترجم].

Twitter: @ketab_n

تجـارة أيرلنديـة في رحلات بعيدة المدى. بحسـب آيسـلانديغابوك المنسـوب أري ثورغيليسـون فقد صادف أوائل المسـتوطنين النورديين لآيسلاندا أيرلنديين استوطنوا مسـبقا هناك. هناك قصة مشـهورة عن رحـلات الأيرلنديـين في المحيط وهي قصة القديس بريندان (نحو 500م) الذي أبحر بقارب مع حجاج للبحث عن جزيرة الجنة. في قصـة القديـس بريندان هناك ذكر لعـدد من الخصائص التي كانت غير شـائعة بالنسبة إلى معظم الأيرلنديين في ذلك الوقت، لكنها اقترحت معرفة بشمال الأطلسي.

في القصة يعثر الأيرلنديون على جزيرة بجبل ناري - ربما كانت آيسلاندا - ويرون بحرا متخثرا ربما كان شـمال الأطلسي المتجمـد، ويرون «أعمدة بلورية» - ربما كانت ألواح الجليد. نسجت هذه الخصائص حول حوادث أسطورية، مثل العثور على يهوذا عـلى صخرة باردة، حيث أعفي فـترة مؤقتة من الجحيم. مـن مخطط لاتيني (نحو 800م) عن رحلات القديس بريندان هناك وصف لبنائه قاربا مصنوعا من الخشـب، ومغطى بالجلد يتطابق جيدا مع أوصاف أحدث قوارب الكوراك:

> طلى القديس بريندان خيمته على طرف الجبل الممتد حتى المحيط، في مكان يُدعـى «مقعد بريندان» في مكان يمكن لقارب واحد أن يدخل إليه. حصل القديس بريندان ومرافقوه على أدوات حديدية وبنوا سـفينة عالية بألواح خشـبية وبغطاء خشـبي كما هو معروف في تلك المناطق. غطوها بجلود الثيران المطلية بلحاء الشجر أو بالبلوط، ولطّخوا وصلات الجلود من الخارج بالشـحم. حملوا إلى السفينة جلودا لصنع سفينتين أخريين ومؤونة لأربعين يوما، وشـحما لتحضير الجلود لتغطية السفينة، وأشياء أخرى لازمة للحيـاة البشرية. وضعوا أيضا سـارية في منتصف السـفينة وشراعا ولوازم أخرى لتوجيه السفينة[8].

كان الكـوراك هو القـارب المفضل للأيرلنديين، وكان هناك قـارب قريب منه في بريطانيا يُدعى «أوراكل» (Oracle). كان للكوراك الأول إطار خشبي مغطى بالجلد، ويمكـن دفعه بواسـطة البشر والرياح. لا يكاد يجمع، حتى تغطى الوصلات بشـحم حيـواني. يمكننا أن ننظر إلى نسـخ حديثة للكوراك فقـط حتى نحصل على فكرة عن التصميـم المحتمل. هي قوارب صغيرة وتفتقر إلى العارضة الرئيسـة، مما يشـير إلى أن تقليـل الانحراف لم يكـن عاملا قويا. بهيكل ضيق نوعا ما ومدور تشـير النماذج الحديثة إلى أن استخدامها الرئيس كان في الملاحة بالقرب من السواحل. كانت الرحلة

Twitter: @ketab_n

إلى آيسلاندا تشكل مخاطرة كبيرة. يظهر الشكل (187) هيكلا لكوراك تقليدي من جزر آران. بطول 20 قدما، كانت له سرعة هيكل نحو 6 عقد وإزاحة مائية محدودة.

قارب الكاياك

الكاياك (kayak) عبارة عن قارب صغير استُخدم للصيد والنقل من قبل الأنويت على مدى يمتد من ألاسكا إلى غرينلاند. استحق المستكشف النرويجي فريدجتوف نانسن معظم التقدير لجعل الكاياك مشهورا في الغرب. صُنعت الكاياك التقليدية من جلد الفقمة وحصان البحر، والتي تغطي إطارا صُمم من قطع خشبية منجرفة وعظام. يربط الإطار أولا بعضه مع بعض بأوتار. تخاط الجلود في قطعة واحدة، ثم يمد هذا الغلاف فوق الإطار ويخاط في المكان، وأخيرا يُجعل مانعا للماء بدهنه بزيت الفقمة. تذكرنا تقنية البناء بقوارب الكوراك، على الرغم من أن شكل الهيكل مختلف تماما.

يخفض عرض الكاياك الضيق بالمقارنة مع طوله من حركة الانعراج، مما يجعل من السهل التجديف مسافات بعيدة، ويقلل الإعاقة من ناحية أخرى، لكن الهيكل المدور الضيق يجعله عرضة للتقلب. ليس من المستغرب أن يطور الأنويت مهارة عالية في التجديف. الإطار (brace) هو المناورة التي تسمح للمجدف بتصحيح وضع الكاياك إذا بدأ بالانقلاب. في الحالة القصوى عندما ينقلب الزورق رأسا على عقب، يمكن للأنويت تصحيح وضع الزورق بمجهود قليل. كان بعض أنويت غرينلاند واثقين جدا بمهاراتهم بحيث كانوا يخيطون ثيابهم في قمرة الزورق لتقليل تعرضها للماء البارد.

يأتي الهيكل الممثل في الشكل لزورق كاياك من غرينلاند. جلبه نانسن عند عودته إلى النرويج بطول 17 قدما وبسرعة هيكل بحدود 5.5 عقدة. تأتي النسخ الحديثة من الكاياك بالأشكال والأحجام جميعها، وتُستخدم للرياضة بشكل رئيس.

مداد جزر المحيط الهادئ(*)

كان الكثير من قوارب الإبحار التي استُخدمت في رحلات جزر المحيط الهادئ التقليدية مزدوجة الهيكل. لهذا التصميم عدد من المزايا. يقلل هيكلان ضيقان من التعرض لحركة

(*) Outrigger: هيكل طويل وصلب ونحيف يضاف إلى موازنة هيكل رئيس غير متوازن. [المترجم].

Twitter: @ketab_n

الانعراج، مما يسمح للقارب بأن يبحر بمسار مستقيم. إضافة إلى ذلك، يعطي فصل الهيكلين أحدهما عن الآخر توازنا جيدا بقوة تصحيح قوية تكبح ميل القارب للتقلب إلى أحد الطرفين بتأثير الرياح. المدَاد المبين في الشكل (187) هو تصميم من جزر سانتا كروز في جزر سولومون الشرقية، لكنه نموذج للعديد من القوارب التي وُجدت خلال المحيط الهادئ.

عندما يكون القارب مبحرا، يحافظ على المداد باتجاه الرياح. يوازن وزنُه قوة الريح على الشراع، مما يحفظ القارب في وضعه المنتصب. تعجب الأوروبيون الغربيون الذين شاهدوا المداد لأول مرة من قدراته. ذكرت تقديرات للسرعة تزيد على 18 عقدة[9]. على الرغم من أن سرعة الهيكل لقارب بطول ثلاثين قدما هي بحدود 7.3 عقدة، فإن قاربا بهيكلين وقليل الحمولة يمكنه أن يبحر مع ريح قوية أسرع من ذلك.

صنعت هذه القوارب بعدد من تقنيات البناء. في بعض الحالات صممت الهياكل من جذع واحد، وفي حالات أخرى يذكّرنا بناء هيكل قارب الدهو خصوصا بعملية بناء القوارب الكبيرة. استُخدمت أعواد خبز الفاكهة وأخشاب أخرى لصنع ألواح الهيكل. استُخدمت القشرة المرنة الخارجية لجوز الهند كسدة، واستُخدم نسغ خبز الفاكهة المسخن كمانع للماء عن الهيكل. توضع الألواح في البداية في مكانها مع حشوات وأوتاد. لا يكاد النسغ يجف حتى يستخدم حبل مصنوع من قشر جوز الهند يُدعى «سينيت» (sennit) لربط ألواح الهيكل بعضها مع بعض. مثل عملية بناء هيكل الدهو، لا تغطي الألواح بعضها بعضا، لكنها تلتصق بعضها مع بعض بإحكام. يُربط الهيكل الرئيس والمداد معا بلوح يربطهما معا.

على الرغم من أن لتصميم الهيكل المزدوج ميزات واضحة، فإن هناك مساوئ أيضا. في البحار الشديدة توضع ضغوط شديدة على الأعمدة والروابط التي تربط الهيكلين كلا منهما بالآخر، مما قد يؤدي إلى انفصالهما. يتمثل أحد الحلول في قوارب لرحلات بعيدة المدى في استخدام هيكلين ضخمين مربوطين معا.

باستثناء الكاياك، فقد استُخدمت الهياكل التي وصفتها مسبقا مع الأشرعة لتعطي البحارة حرية كبيرة في القيام برحلات بعيدة المدى. لتصميم الأشرعة، الذي سيناقَش فيما يلي، أهمية تعادل أهمية شكل الهيكل بالنسبة إلى الرحلات. إتقان البشر لحركية الموائع (fluid dynamics) كهبوب الرياح فوق السطح هي قصة مثيرة، خصوصا أنه لم تظهر نظرية فيزيائية تصف هذا التفاعل حتى القرن العشرين.

Twitter: @ketab_n

Twitter: @ketab_n

16

ضد الريح

على الرغم من أن أقدم القوارب المائية كانت بالتأكيد تدفع من البشر، فإن هذا فرض قيدا طبيعيا على الرحلات. يمكن للبشر أن يجدفوا أو يدفعوا القارب مسافة ما قبل أن يحتاجوا إلى الراحة. لو كانت هناك حاجة إلى طاقم كبير ليجدفوا قاربا محملا بالبضائع، فيجب إطعامهم، ويجب بذل بعض جهودهم في نقل الطعام. من ناحية أخرى، لو أمكن تطويع الريح لدفع قارب، فسيحتاج إلى طاقم أصغر بكثير: طاقم يعتني بالأشرعة والقيادة والملاحة فقط. القيد الطبيعي على الإبحار مسافات بعيدة، هو طبيعة الرحلة المغلقة التي قد تتطلب مغادرة أو عودة ضد الرياح السائدة.

كما ناقشت في الفصل الأول، بدأ شعب اللابيتا هجرته إلى شرق المحيط الهادئ منذ 3600 سنة على الأقل من أرخبيل بيسمارك لبابوا غينيا الجديدة. تمت الهجرة ضد الرياح التجارية السائدة، مما يعني أن اللابيتا امتلكوا

«من المهم ملاحظة أن المرء يمكنه الإبحار ضد الريح بزاوية معينة فقط»

Twitter: @ketab_n

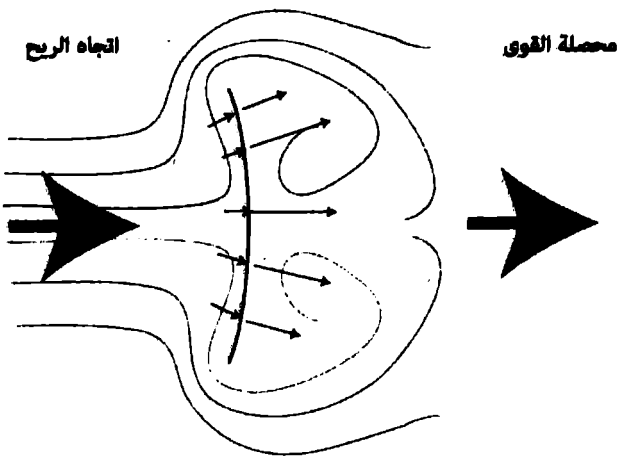
قـوارب قادرة على الإبحـار ضد الرياح. يلاحـظ غوفري إرفـين أن القيام برحلات استطلاعية ضد الرياح هي إسـتراتيجية معقولة. لو بدأت رحلة استكشافية ما ضد الريـاح، فإن العودة إلى المرفأ الأصلي سـتكون مع الرياح، وبالتالي سـتكون العودة الآمنة أكثر احتمالا[1]. لكن رحلات النورديين شرقا من آيسـلاندا وغرينلاند وأمريكا الشـمالية قاومت الرياح الشرقية السـائدة. بصورة عامة يمكن للبحارة أن ينتظروا رياحا ملائمة قبل التحرك في رحلة إلى وجهة معلومة، لكن الانطلاق إلى المجهول من دون إستراتيجية عودة معقولة هو اقتراح غير مأمون العواقب.

توحـي القدرة على الإبحار ضد الرياح بتوافر مزيج متطور من تصاميم الهيكل والأشرعـة. على الرغم من أن ملامـح الإبحار ضد الريح قد تبدو واضحة، فإن هناك تعقيدات ربما تغيب عن القارئ العادي. حتى أفضل تصميم لقارب شراعي سيختبر انزياحا إلى أحد الجانبين عندما يمضي ضد الريح. يسـمى هذا «انحرافا» (leeway). عندما يحسـب ملاح عـلى قارب شراعي موقعـه بعملية التخمـين الصائب، عليه أن يدخـل هذا الانحراف في حسـاباته للحصول على تقديـر صحيح لموقعه. تقدير الانحـراف فن قائم بذاتـه. فهو يعتمد على القارب وشـدة الريـاح والزاوية التي يصنعها معها.

من السـهل فهم الإبحار مع الريح (downwind). يمكن لأي شـخص يمسـك بمظلة فوق رأسـه في ريح قوية أن يقدر هذا المبدأ. في الشـكل (188) أوضح ريحا آتية من الخلف تضرب شراعا. تنحرف الريح حول الشراع. وحسب قوانين نيوتن في الحركة «لكل فعل رد فعل يسـاويه ويعاكسـه». للهواء كتلة، ويخلق انحرافه حول الشراع قوة رد فعل في الشراع تنتقل للأسـفل عبر الصارية ومنها إلى هيكل السفينة. تدفع قوة رد الفعل القارب الشراعي إلى الأمام.

باسـتبعاد السـؤال حول كيفية تصميم شراع وقارب قادريـن على الإبحار ضد الريـاح الآن، من المهم ملاحظة أن المرء يمكنه الإبحارضد الريح بزاوية معينة فقط. تعتمد أقرب زاوية يمكن لقارب أن يصنعها مع الريح على عدد من العوامل المتعلقة بتصميـم الهيكل والشراع. لكـن بعد قول هذا لاحظ أن القيود على الزاوية توحي بأن البحار لا يمكنه غالبا سلوك طريق مستقيم ضد الريح، لكن عليه بالأحرى سلوك طريق متعرج في عملية دعيت «التعرج» (tacking) (الشكل 189).

Twitter: @ketab_n



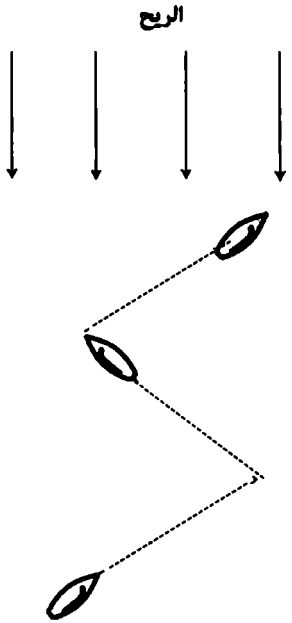
الشكل (188): القوة المولدة من ريح مباشرة على شراع مربع الشكل. ره الفعل المتولد من الريح ينحرف حول الشراع ليعطي محصلة قوى تنتقل عبر الصارية إلى القارب نفسه.

بينما يكون الطريق المتعرج متعبا نوعا ما ومستهلكا للوقت، فإنه يفيد في عمليات الاستطلاع. حيث تغطى مساحة أكبر بالانتقال بخط متعرج من الانتقال بخط مستقيم. لو وقعت جزيرة صغيرة باتجاه الريح، فالأكثر احتمالا أن يرسو البحار عليها في إحدى تعرجاته بدلا من الانتقال بمسار مستقيم ضد الريح.

الرفع

هناك قرابة شديدة بين الأجنحة والأشرعة ودفات القيادة فيما يتعلق بطبيعة تدفق الهواء والماء عبر سطوحها. بصورة عامة تعمل هذه الأدوات عن طريق توليد نوع من القوة تدعى قوة الرفع (lift) تستخدم للطيران والإبحار باتجاه الريح وتوجيه القارب. لنفهم كيفية عملها، سأركّز على كيفية توليد الأجنحة للرفع، ثم أتوجه بعد ذلك إلى الأشرعة. يأتي علم تدفق الماء والهواء عبر الأجسام من نظرية أشمل تدعى حركية الموائع. حيث يعتبر الماء والهواء كلاهما مائعين.

Twitter: @ketab_n



الشكل (189): التعرج باتجاه الريح.

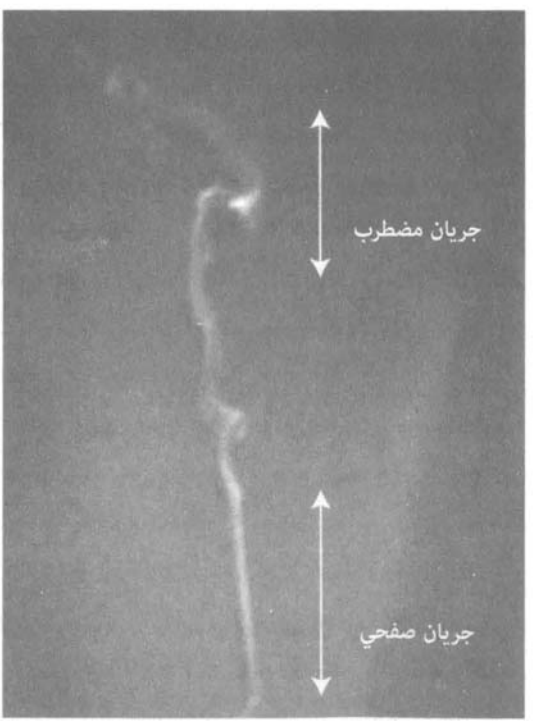
نتكلم عادة عن تدفق الهواء كتيار حيث يمكننا تتبع مسارات جزيئات الهواء بطريقة قابلة للتنبؤ. المسارات التي يتبعها الهواء تدعى خطوط التدفق (streamlines). هذا النوع من الجريان يدعى الجريان الصفحي (laminar). عندما تتحرك الريح بسرعة فوق سطح ما، أو يكون هناك تغير في السرعة من مكان إلى آخر، تصبح في بعض الأحيان عشوائية أو مضطربة (turbulent): تدور في دوامات إيدي. في الجريان المضطرب ليس هناك تدفق خطي محدد، على رغم أننا قد نتمكن من التقاط لحظات مؤقتة يحدث فيها التدفق على شكل خطوط. تتغير الدوامات والتموجات للجريان المضطرب بشكل دائم. في الشكل (190) أبين صورة لعمود صاعد من الدخان. عندما يصعد في البداية يكون في حالة الجريان الصفحي، ثم يصبح التدفق متموجا وغير مستقر في حالة انتقالية، وأخيرا يصبح مضطربا.

تدفع القوة الدافعة للمحرك الطائرة نحو الأمام. عندما يتحرك جناح الطائرة خلال الهواء، فإنه يولّد قوة رافعة. يخلق تدفق الهواء أعلى الجناح وأسفله منطقة

Twitter: @ketab_n

ضغط منخفض في أعلى الجناح، ومنطقة ضغط مرتفع في أسفله. يولّد فرق الضغط بين أعلى الجناح وأسفله قوة ترفعه نحو الأعلى. من السهل أن نصف أولا مبدأ الرفع لجناح، ثم نصف بعد ذلك طريقة عمله بالنسبة إلى شراع.

يستغل الرفع في الأجنحة خاصة من خواص تدفق الهواء وصفت لأول مرة من قبل العالم السويسري دانييل برنولي في القرن الثامن عشر. في الشكل (191) أبين تدفق الهواء خلال أنبوب يحتوي على اختناق. حيث يمثل التدفق على شكل خطوط تدفق. عندما تكون خطوط التدفق متباعدة، يتحرك الهواء ببطء، لكن عندما تجبر خطوط التدفق على المرور خلال اختناق فإن سرعة التدفق تزداد. يقاس الضغط في الجزأين العريضين من الأنبوب، وفي منتصف الاختناق. كان برنولي أول من أشار إلى أن الضغط أخفض في مناطق يكون فيها تدفق الهواء أسرع، وأنه أعلى في مناطق

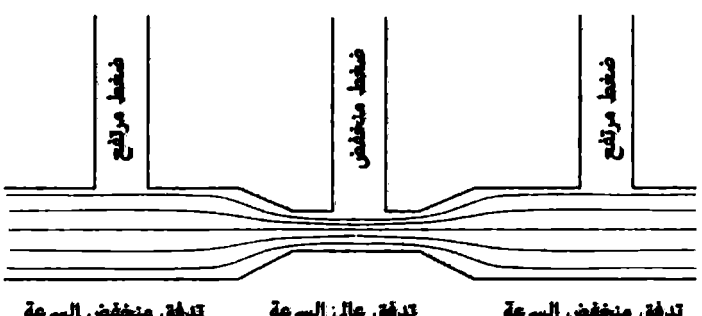


الشكل (190): صورة لعمود من الدخان الصاعد حيث يشار إلى الجريان الصفحي والمضطرب.

Twitter: @ketab_n

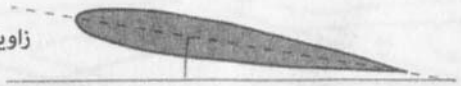
يكون فيها تدفق الهواء أبطأ. بحسب مبدأ برنولي، يكون الضغط في المنطقة الضيقة من الأنبوب أقل من الضغط في المنطقة العريضة على الطرفين. لو ألصقت جهازا لقياس الضغط بين المناطق المحصورة وغير المحصورة فسأجد أن هناك فرقا في الضغط بينها.

للأجنحة حافة منحنية في مقدمتها وأخرى حادة في مؤخرتها. وهو تصميم مهم لخلق قوة الرفع. عندما يبدأ الجناح بالتحرك خلال الهواء، يحدث عدد من الحوادث الانتقالية التي تنتج في النهاية تدفق الهواء الذي يعطي قوة الرفع. يصبح تدفق الهواء فوق السطح العلوي للجناح أسرع في النهاية من تدفقه على السطح السفلي. في الحالة الثابتة (steady state) هذه، يخبرنا مبدأ برنولي أن هناك ضغطا أعلى على أسفل الجناح من أعلاه، وأن هناك قوة محصلة تتجه إلى الأعلى أو قوة رفع. تطور تدفق الهواء هذا ينجم في المقام الأول عن شكل الجناح وخصائص أخرى للهواء لم تفهم تماما حتى أوائل القرن العشرين. لاختبار قوة الرفع، يجب أن يكون الجناح مائلا نحو الأعلى قليلا بزاوية تدعى زاوية الهجوم (Attack Angle) كما هو مبين في الشكل (192).



الشكل (191): مبدأ برنولي في تدفق الهواء: عندما يتحرك الهواء بسرعة يكون ضغطه منخفضا، وعندما يتحرك ببطء يكون ضغطه مرتفعا.

Twitter: @ketab_n



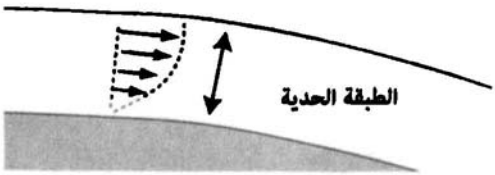
الشكل (192): الخصائص المميزة لجناح بحافة أمامية مدورة وحافة خلفية حادة. زاوية الهجوم مفترضة بالنسبة إلى اتجاه الطيران.

يشمل توليد تدفق الهواء اللازم للرفع خاصة للهواء تدعى «اللزوجة» (Viscosity). بعبارات بسيطة فإن اللزوجة هي «التصاقية» المائع، حيث أدخل الهواء ضمن الموائع هنا. كلما كانت اللزوجة أعلى، كان المائع أكثر التصاقية. على سبيل المثال، للزيت وقطر القيقب لزوجة أعلى من الماء. تؤدي اللزوجة دورا مهما في طريقة هبوب الهواء حول الأشرعة، وخلق الرفع في الأجنحة. يلتصق الهواء الموجود على سطح الجناح مباشرة على السطح، مشكلا طبقة نحيفة، تدعى «الطبقة الحدية» (layer boundary) (الشكل 193). بعد الطبقة الحدية، يمكن للمائع أن يتدفق ببعض السرعة، ويشكل خطوط تدفق.

عندما يبدأ جناح ما في الحركة، يكون تدفق الهواء حوله مشابها لذاك المبين في الشكل (194). تمثل النقطة S1 النقطة الفاصلة بين هواء يتدفق أعلى الجناح وهواء يتدفق أسفله. تدعى هذه النقطة غالبا نقطة السكون (stagnation point). بسبب لزوجة الهواء، ينتقل الهواء في الطبقة الحدية على الجناح بالسرعة نفسها سواء أكان في أعلى الجناح أم في أسفله. المسار من S1 فوق أعلى الجناح إلى الحافة الخلفية أطول من المسار من S1 على طول أسفل الجناح إلى الحافة الخلفية. ينجم هذا عن وجود زاوية الهجوم. يمكننا مقارنة مساري جزيئين من الهواء يبدآن من S1 في الوقت ذاته، حيث يسير أحدهما على السطح العلوي من الجناح، ويسير الآخر على السطح السفلي منه. بما أنهما يسيران بالسرعة ذاتها، فإنه بينما يصل الجزيء الذي يسير أسفل سطح الجناح إلى الحافة الخلفية (النقطة B في الشكل) يكون الجزيء على السطح العلوي للجناح في مكان ما منه (النقطة A في الشكل).

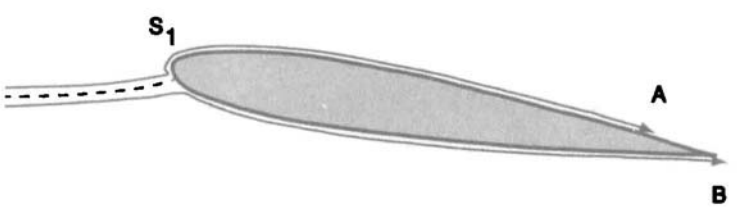
يحدث شيئان للهواء المتدفق على الجناح عند الحافة الخلفية. لو لم يكن للهواء كثافة على الإطلاق، لأمكن للتدفق على السطح السفلي أن يلتف بسهولة حول

Twitter: @ketab_n



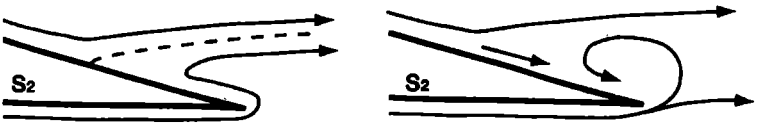
الشكل (193): تخلق سرعة الهواء المتدفق فوق سطح ما طبقة حدية، حيث تكون سرعة الهواء على السطح مباشرة مساوية للصفر، لكن السرعة تزداد بالابتعاد عن السطح.

الزاويــة الحادة للجناح، ويلتقــي بالهواء المتدفق على الســطح العلوي. لا يكادان يلتقيان عند الســطح العلوي، حتى يتأخرا بنقطة ساكنة أخرى على السطح العلوي، كما هو مبين على الجانب الأيسر من الشــكل (195). تجعل الكثافة المحددة للهواء (أو كتلته) من المســتحيل عليه أن يدور تماما حول الزاوية الحادة للحافة الخلفية. «يحــاول» أن يلف الزاوية، لكنه مثــل دراجة نارية سريعة تلف زاوية ما، يمكنه أن يلتف بنصف قطر محدد فقط. وبالمثل، يلتصق الهواء المتدفق على السطح العلوي بالســطح، ولا يمكنه بســهولة الانفصال عنه، ويتحرك نحــو الحافة الخلفية، كما في الجانب الأيمن من الشكل (195). يدور الهواء من السطح السفلي بدوار صغير، يقع خلف الجناح، مما يسمح للهواء على السطح العلوي بأن يقطع المسافة بكاملها إلى الحافة الخلفية للجناح.



الشكل (194): تدفق الهواء حول جناح عندما يبدأ بالحركة. يتحرك الهواء بالسرعة ذاتها، لكن الهواء الذي يجري في الأعلى عليه أن يقطع مسافة أطول ليصل إلى الحافة الخلفية للجناح.

Twitter: @ketab_n



الشـكل (195): تدفق الهواء قرب الحافة الخلفية الحـادة للجناح. إذا لم تكن هناك عطالة أو لزوجة، فسيلف الهواء حول الزاوية، لكنه في الحقيقة لن يستطيع، وبالتالي يخلق دوارا.

النهايـة الحادة من الجنـاح، مع لزوجة الهواء، وكثافتـه المحدودة كلها، تخلق ظرفا يصل فيه الهواء المتدفق على السطح العلوي وعلى السطح السفلي إلى النهاية الحادة في الوقت نفسـه. كي يحدث هذا، يجب أن تكون سرعة الهواء المتدفق على السـطح العلوي من الجناح أعلى من الهواء على السـطح السـفلي. وهنا يأتي دور مبدأ برنولي. يكون الضغط أعلى على السطح السفلي من الجناح حيث سرعة تدفق الهـواء أقل، بينما يكون الضغط أقل على السـطح العلوي حيث تكون سرعة تدفق الهواء أعلى. يخلق فرق الضغط بين السطحين قوة الرفع للجناح. من أجل أن يكون هناك فرق في سرعة تدفق الهواء بين السطح العُلوي والسفلي، يجب أن تكون هناك محصلـة انحراف للهواء من الجناح نحو الأسـفل. يبين هـذا في الجانب الأيمن من الشكل (196). تسبب محصلة انزياح الهواء للأسفل قوة رد فعل تقوم بالرفع. على الجانب الأيسر من الشـكل (196)، يمكنك رؤية ما سيكون عليه شكل تدفق الهواء حـول الجناح لو كانت كثافة الهواء ولزوجته صفـرا. لا يوجد انزياح لتدفق الهواء، وليست هناك قوة رفع.

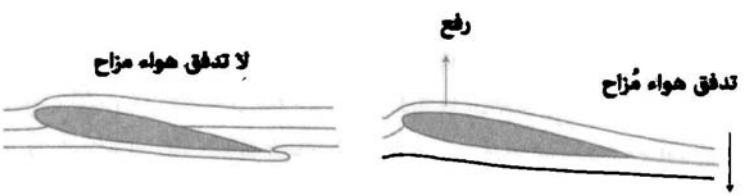
إذا كان الرفـع هو المـلاك، فالإعاقة هي الشـيطان. كلاهما ناجـم عن القوى الميكروية العاملة نفسـها التي تجمعها معا في مفاهيم مثل «اللزوجة» و«الكثافة». تخلـق التصاقية الهواء المتدفق فوق الجناح بشـكل طبيعي احتكاكا، يعيق الحركة للأمام. هناك حتى قوة أكثر سوءا لخلق الإعاقة: الاضطراب. مادامت الطبقة الحدية ملتصقة بالجناح، يكون الجريان فوق الجناح صفحيا - أي إنه جريان منتظم، ويمكن وصفه بخطوط تدفق مسـتقيمة. لكن لو ازدادت زاوية الهجوم فوق نقطة حرجة معينة، فستنفصل الطبقة الحدية من السطح، وستحدث رغوة مضطربة من الهواء

Twitter: @ketab_n

الـدوار. منطقـة الرغوة الدوارة هذه ذات ضغط منخفض جدا، وسـوف تسـحب الجناح إلى الخلف. تدعى هذه الحالة «توقفا» (stall) في الطائرات.

الأشرعة كأجنحة

يمكـن للأشرعة أن تعمل مثـل الأجنحة، خاصة إذا كانت لهـا حافة منحنية في المقدمـة، وحافة حـادة في المؤخرة. يمكـن لعارضة تحمل الـشراع وتدعى «حامل الشراع» (yard) مع تصميم ملائم للشراع أن يسـاعدا في خلق شـكل شبيه بالجناح أثناء تشكله بتأثير الرياح والشد على حباله. الفارق الرئيس بين الشراع والجناح هو أن الرفع الناتج أفقي. إضافة إلى ذلك فمعظم الطائرات تدفع بمحركات لخلق الرفع، بينـما تحصل القوارب الشراعية على قوتها الدافعة من الريح نفسـها. في الشـكل (197) أبـين تدفـق الهواء حول شراع يعمـل كجناح. يدل الحـرف S على نقطتي السـكون حيث تنشـطر خطوط التدفق حول الشراع. يدعى شـد الحبال الممسكة بالشراع والشـكل الناتج للشراع «تشـكيلة الـشراع» (sail trim) من قبل البحارة. تدعى الحبال التي تمسك بأطراف الشراع «ألواحا» (sheets) من الكلمة الإنجليزية القديمة (sceata).



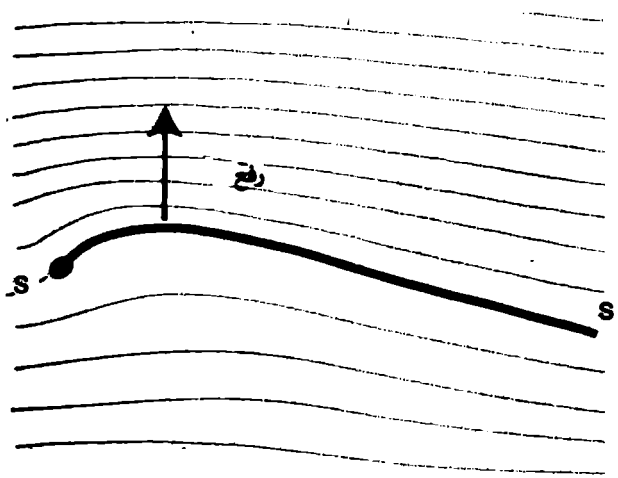
الشـكل (196): يسـارا: تدفق الهواء حول جناح بكثافة هواء تساوي الصفر ومن دون لزوجة. يمينا: تدفق الهواء حول جناح بكثافة ولزوجة محددتين للهواء.

الانحراف

صنع شراع له شـكل الجناح مهم جدا للإبحار ضد الرياح، لكنه ليس كل شيء. يجـب أن يكون القارب قادرا أيضا على مقاومة القوة الجانبية للرياح. على الجانب الأيمـن من الشـكل (198)، أبين القـوى العاملة على مقطع من قـارب الكنار. تأتي الريـاح من الطرف الأيسر في الشـكل، وتميل قوة الريـاح لدحرجة القارب إلى جهة

Twitter: @ketab_n

الانحـراف. ربما تتذكر من الفصل الخامس عشر أن انزياح مركز الطفو بالمقارنة مع مركـز الجاذبية يعطي قوة تصحيح طبيعية. تعاكـس قوة التصحيح هذه التدحرج الناجـم عن قوة الرياح على الـشراع. نتيجة لذلك تبحر الســفينة ببعض التدحرج حيـث تكون قوة الرياح وقوة تصحيح الهيكل في حالة تـوازن. زاوية التوازن هذه تدعى الجنوح (heel) أو زاوية الجنوح (heeling angle). بوجود رياح عالية يوجه البحـارة أحيانـا إلى الجلوس على الطـرف المواجه للرياح من القـارب لتغيير مركز جاذبية القارب، مما يخفض من الجنوح. وهذه هي أيضا مهمة المداد في العديد من القوارب الشراعية في المحيط الهادئ.



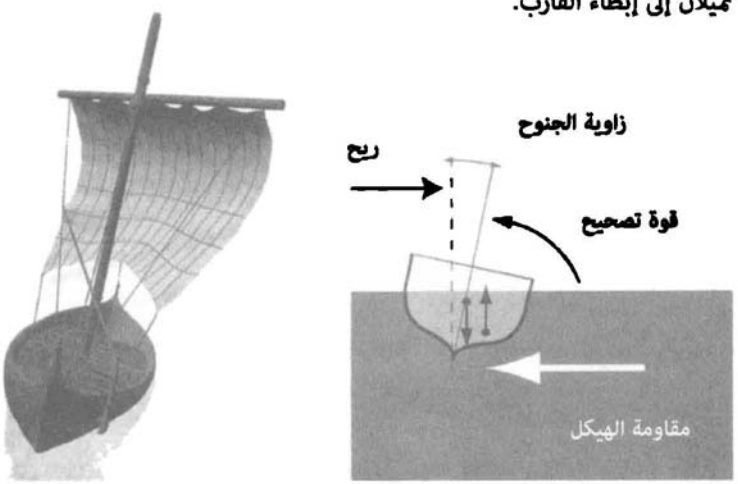
الشـكل (197): شراع يعمل كجناح مع تدفق صفحي حوله. نقطتا الســكون هما عند حافتي المقدمة والمؤخرة للشراع ويرمز إليهما بالحرف S.

تؤدي العارضة الرئيســة في السفينة دورا مهما. «تلتقط» العارضة الرئيسة على شـكل الحرف «V» في أســفل الهيكل الماء أثناء تحركها. يخلق هذا نوعا من القفل يكبح الحركة إلى الجانبين بتأثير الرياح. لو كان أســفل الهيكل دائريا تماما، فستكون قدرته على مقاومة دفع الرياح من الجوانب أقل. لكن كلما كانت العارضة الرئيسة أطول، وأكثر امتدادا إلى الأســفل في الماء، استطاعت مقاومة الدفع إلى الجانبين. هذا موضح في الشكل (198).

Twitter: @ketab_n

و كما ذكرتُ مسبقا، لا تكافح مقاومة الهيكل حركة السفينة إلى الجانبين، أو ما يسمى بالانحراف تماما. على الجانب الأيسر من الشكل (199) أبين القوى العاملة على قارب كما تُرى من الأعلى. هذه القوى هي:

- قوة رفع من الشراع تعمل عموديا تقريبا على اتجاه الرياح.
- مقاومة الهيكل التي تعاكس ميل القارب إلى الانحراف جانبا.
- تجعل قوة الرياح ومقاومة الهيكل القاربَ يجنح إلى جهة الريح، لكن قوى الجاذبية في مركز الجاذبية وقوة الطفو في مركز الطفو تعاكسان هذه القوة وتحافظان على القارب عند زاوية جنوح ثابتة.
- قوة إعاقة حركية - هوائية من الشراع وقوة إعاقة حركية - مائية على الهيكل تميلان إلى إبطاء القارب.



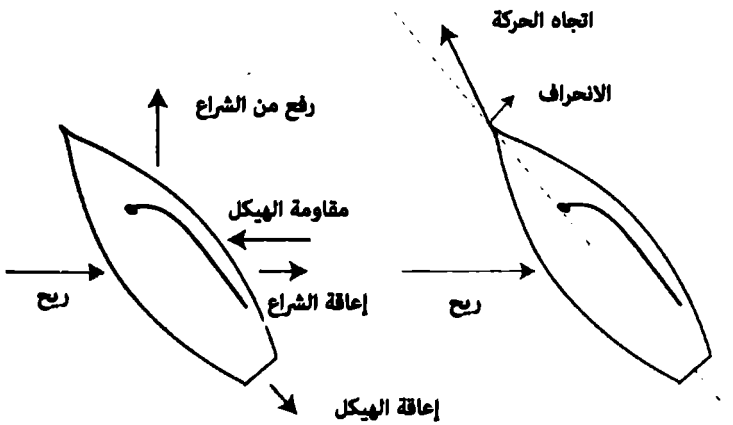
الشكل (198): قوى تعمل على قوارب شراعية تُرى كمنظر لمقطع عرضي.

هذه القوى كلها هي في حالة توازن في قارب شراعي عند اتجاه ثابت وريح ثابتة. يوضح الجانب الأيمن من الشكل (199) محصلة حركة القارب. على الرغم من أن مقدمة السفينة تشير إلى اتجاه واحد فإن الاتجاه الفعلي أزيح بتأثير الانحراف.

مثل عملية تحديد التيار، فإن تحديد الانحراف مهمة ضرورية من مهام الملاحين. في أحد الأوصاف يصف المؤلف ديفيد لويس كيف أن ملاحا يُدعى هيبور

Twitter: @ketab_n

من جزر كارولاين كان يحدق في تيار الماء خلف السفينة ليقدر زاوية الانحراف[2]. يظهر الشكل (200) استخدام التيار خلف السفينة لتحديد الانحراف. تبحر السفينة بزاوية نحو 80 درجة بعيدا عن اتجاه الريح. يخلق الانحراف اتجاها حقيقيا بحدود 15 درجة بعيدا عن الاتجاه الذي تشير إليه السفينة. لتحديد زاوية الانحراف، يحدِّق الملاح في التيار خلف السفينة ويستطيع «رؤية» الفارق بين اتجاه العارضة الرئيسة للسفينة، وزاوية التيار خلف السفينة.



الشكل (199): منظر من الأعلى للقوى المؤثرة في قارب شراعي (يسار) والحركة الناجمة عن ذلك (يمين)

إضافة إلى زاوية التيار الخلفي، دلت خبرتي على أن الانزياح الجانبي للانحراف يخلق منطقة من الماء المنزلق «slick» على الجانب المواجه لهبوب الريح ناتجة عن الاضطراب من العارضة الرئيسة التي تشق الماء. يمكن مشاهدة زاوية التيار الخلفي والماء المنزلق بالملاحظة الدقيقة.

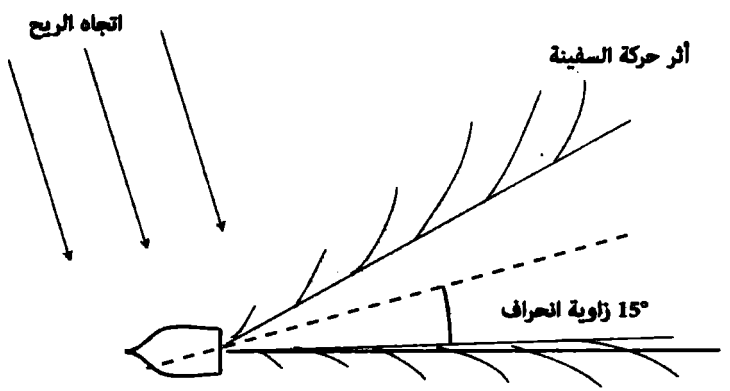
عمل البروفسور بين فيني من جامعة هاواي على نسخ من قوارب رحلات من تاهيتي وهاواي، واستنتج أن بإمكانها الإبحار بحدود 75 درجة ضد الريح. جزئيا، كانت إحدى الخصائص الرئيسة التي سمحت بالإبحار ضد الريح هو التصميم بهيكل مزدوج، إضافة إلى العارضات الرئيسة على شكل الحرف «V» التي ساعدت في إعطاء السفينة مقاومة جيدة للهيكل[3].

Twitter: @ketab_n

التعرج بزاوية 75 يجعل السفر باتجاه الريح صعبا في أفضل الأحوال. للحصول على ميل واحد من المسافة الحقيقية، على قارب الرحلات أن يبحر أربعة أميال حقيقية في مساره المتعرج. في كثير من الأحيان كان من الأجدى استغلال ظروف الطقس الجيدة، والإبحار خلال الفصول التي تكون فيها الرياح مواتية. يمكن استغلال أنظمة الضغط العالي والمنخفض مع أنماط الرياح الدوارة حول المركز لفائدة الإبحار في مثل هذه الظروف.

تصميم الشراع

تعتمد قدرة القارب على الإبحار باتجاه الرياح على تصميمه. وكما يلاحظ من المناقشة أعلاه على الأجنحة والرفع، يمكن أن يكون فهم القوى التي تخلق إمكانات الإبحار ضد الرياح معقدا. ولكن من خلال تجربة المحاولة والخطأ نجح البشر في صنع أشرعة تقوم بهذه الوظيفة. خلال عصور اليونان والرومان القدماء، عوضت القوارب ذات الأشرعة المربعة الشكل بإمكانات إبحار محدودة ضد الرياح، بالقوة البشرية. يظهر الشكل (201) صورة من الموزاييك تعود إلى القرن الثالث بعد الميلاد. تصف لوحة الموزاييك أوديسوس والحوريات، حيث يُرى أوديسوس مربوطا بصارية السفينة بينما تغني الحوريات له، وبينما يستمر بحارته بالإبحار، وقد سدت آذانهم بشمع كي لا يسمعوا الغناء. الأشرعة مربعة الشكل، وقد ربط أحدها بالصارية



الشكل (200): تحديد زاوية الانحراف من الفرق بين وجهة الزورق والتيار المتخلف عنه.

Twitter: @ketab_n

الرئيسة وربط الثاني بصاري أصغر في المقدمة. استخدمت المجاديف المبينة في لوحة الموزاييك لزيادة قوة الدفع، خاصة في أوقات الرياح الضعيفة أو الرياح المعاكسة.

أحد أنـواع الأشرعة ذات الكفاءة الجيدة للإبحار باتجـاه الريح يُدعى «الشراع اللاتيني» أو «المثلثي» (lateen). اشـتق الاسـم من الكلمة الفرنسية «latin»، مما يعني أن مصدره هو البحر الأبيض المتوسط. الشراع اللاتيني مثلث الشكل أو رباعي أضلاع على شـكل مثلث. تصنع الخصائص الشبيهة بالجناح من قطعة قماش بزاوية للأمام تسـمح بملء الشراع على شكل سطح منحنٍ في المقدمة، بينما تحافظ الألواح على حافة حادة للمؤخرة.

ليس من المعروف تماما كيف حصل التطور من أشرعة مربعة الشكل إلى أشرعة لاتينية، لكن ربما بدأ البحارة في سـفن تسـتخدم أشرعة مربعـة أو رباعية الأضلاع بحني القماش إلى الأمام للحصول على فائدة أعلى من الريح [4]. الشكل (202) عبارة عن صورة للوحة موزاييك تعود إلى القرن الخامس أو السـادس الميلادي، اكتشـفت في كيليندرياس في تركيا من قبل البروفسـور ليفانت زوروغلو من جامعة سـلجوق. تظهـر لوحة الموزاييك منظرا لميناء توجد فيه سـفينة شراعية كبيرة وخلفها قاربان أصغـر منها موصولان بالحبـال. يبدو أن الشراع رباعي الأضلاع. بحسـب زوروكلي

الشـكل (201): تمثيل لزورق بشراع مربع الشـكل في لوحة موزاييك لأوديسوس مع الحوريات من القرن الثالث الميلادي في متحف باردو في تونس.

Twitter: @ketab_n

وعالم الآثار البحري زارازا فريدمان كان هذا الشكل شائعا في الحقبة التي صنعت فيها لوحة الموزاييك[5].

قدم تفسير مختلف على أن هذا الشراع يمثل نموذجا مبكرا لشراع لاتيني[6]. على الرغم من وجود بعض الخلاف بين العلماء حول الشكل الدقيق للشراع، فإن التضاد بين لوحتي الموزاييك في الشكلين (201) و(202) واضح جدا. يبدو القماش في سفينة كيلاندريس موضوعا على شكل زاوية إلى الأمام، ولا وجود لمجاديف لدفع السفينة، هناك فقط ألواح توجيه على الجانب. إضافة إلى ذلك، يبدو أسفل الشراع ملفوفا، ويمكن أن يكون هذا جزءا من أجراء يُدعى «الإنزا» (reefing)؛ حيث تخفض مساحة الشراع أثناء الرياح القوية.

تطور مبكر آخر في المسار نحو أشرعة بقدرات إبحار ضد الريح كان استخدام النورديين عمودا دُعي «بايتاس»[*] لتقوية حافة المقدمة لشراع مستطيل الشكل. يوضح هذا في الشكل (203). يخلق العمود عندما يركب مع الألواح التي تحمل الأشرعة شكل الجناح بكفاءة أعلى للإبحار ضد الريح. تظهر القدرة على الإبحار

الشكل (202): لوحة موزاييك تعود إلى القرن الخامس أو السادس الميلادي من كيليندريس في تركيا.

(*) beitass: عمود خشبي يركب في جيب في الزاوية السفلى من الشراع في سفن الفايكنغ. [المترجم].

Twitter: @ketab_n

ضـد الريح في ملحمـة الغرينلنديين عندما كان لايف إيريكسـون وطاقمه عائدين من فاينلاند:

عندما حل الربيع جهزوا سـفينتهم وأبحروا. سمّى لايف الأرض حسب خصائصهـا الطبيعيـة «فاينلاند» (أرض الخمر). اتجهـوا في البحر وحصلوا عـلى رياح مفيدة لهم، حتى وصلوا إلى مجال رؤية غرينلاند والجبال تحت القمم المغطاة بالجليد.

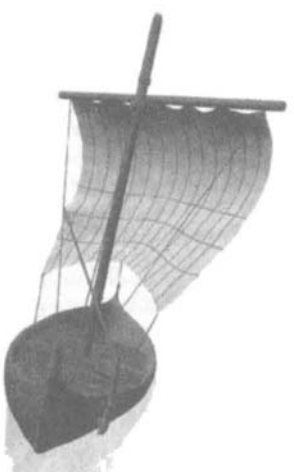
ثم تكلم أحد البحارة سـائلا: «لماذا تقود القارب في مسـار قريب جدا من الريح؟».

أجابه لايف: «إنني أراقب مسـاري، لكن أكـثر من ذلك. هل ترون ما يستحق الملاحظة؟».

أجاب الطاقم بأنهم لا يرون ما يستحق الملاحظة.

«لست متأكدا»، قال لايف، «أن ما أراه هو سفينة أم جزيرة صخرية».

ثـم رأوها، وقالوا إنها جزيرة صخرية (Skerry). كان لايف يرى أفضل بكثير من طاقمه، بحيث عرف أن هناك رجالا على الجزيرة.



الشكل (203): قارب كنار بحافة مقدمة لشراع مدعمة ببايتاس.

Twitter: @ketab_n

قال لايف: «أريد أن أقود السفينة قريبا باتجاه الريح، بحيث نصل إليهم، لو كان هؤلاء الرجال في حاجة إلى مساعدتنا، فعلينا أن نحاول ونقدم لهم المساعدة. لو كانوا معادين لنا فلدينا المزايا كلها إلى جانبنا، وليس لديهم أي منها».

استطاعوا الإبحار قريبا من الجزيرة، ولفوا أشرعتهم وألقوا مرساتهم، وأنزلوا أحد الزورقين الإضافيين اللذين حملوهما معهم(7).

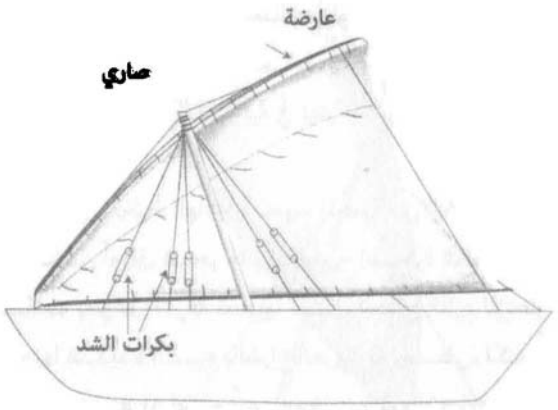
يشير اللفظ skerry إلى جزيرة صخرية صغيرة تبرز فوق الماء، وهي تأتي من الكلمة النوردية القديمة «sker». العبارة «قريبا من الريح» في هذا المقطع من النوردية القديمة تعني حرفيا «تحت الريح». العبارة «الإبحار داخل الريح» في النوردية القديمة والنسخة الأيسلندية الحديثة الأقرب تعني «العض» (biting) تحت الريح»[8]. يبدو كأن الشراع أشبه بسن تعض الريح. وجدت هذه العبارة طريقها إلى لغة الإبحار الشراعية الإنجليزية الحديثة على شكل «الضرب في الريح»، حيث انقلبت الكلمة «beita» إلى «beat». اشتق العمود الذي يقوّي الحافة الأمامية من الشراع لسفن الكنار المستخدمة من النورديين اسمه من كلمة «beita»: وتعني الـ «beitass» حرفيا عمود الضرب «beat staff».

يلقي المقطع أعلاه بعض الضوء على التكتيكات البحرية التي عرفها النورديون. يتكلم لايف حول مزية الاقتراب من الجزيرة من جهة الخلف أو باتجاه الريح بالإبحار نحو الريح. لم يكن يعلم ما إذا كان الناس على الجزيرة عدوانيين أم لا. لو كانوا عدوانيين، يمكنه الدوران ببساطة مع الريح بسرعة، والإبحار بعيدا. في البحرية الملكية البريطانية دُعي هذا التكتيك «الاستفادة من عامل الطقس» (weather gage): وهو وضع تكتيكي بالنسبة إلى الريح للحصول على ميزة على العدو.

بينما طورت زاوية حامل الشراع أو تقوية الحافة الأمامية لشراع مستطيل الشكل كفاءة الإبحار إلى 70 درجة في الريح، غير أن الشراع اللاتيني المطور تماما أعطى كفاءة كبيرة في الريح بحدود 56 درجة[9]. يظهر الشكل (204) تصميما نموذجيا لشراع لاتيني استخدم في البحر الأبيض المتوسط من قبل التجار العرب من القرن الحادي عشر الميلادي تقريبا وما بعده. الصاري نفسه مائل أحيانا إلى الأمام، وحامل الشراع أو «اليارد» قد يكون مستقيما أو منحنيا على شكل قوس. الشراع

Twitter: @ketab_n

نفسه مثلث الشكل تقريبا. يمكن لحامل شراع منحنٍ أن يطور حافة المقدمة لتكون أكثر شبها بجناح. مازالت هذه الأشرعة تُستخدم في قوارب الدهو في المحيط الهندي وعلى طول ساحل أفريقيا الشرقية.



الشكل (284): شراع لاتيني.

خلال الاستكشافات البرتغالية على طول الساحل الغربي لأفريقيا في القرن الخامس عشر، استُخدمت الأشرعة اللاتينية على قوارب تُدعى «كارافيل» (caravels). لكن استخدام الأشرعة اللاتينية من قبل الأوروبيين الغربيين بدأ يتلاشى مع نهاية القرن الخامس عشر. ربما كان أحد أسباب ذلك هو صعوبتها. للتعرج (tack) (الانتقال من وجهة ضد الريح إلى وجهة أخرى) يجب خفض الشراع وتحريكه إلى الطرف الآخر من الصاري، ثم رفعه بعملية مستهلكة للوقت. في القوارب الأوروبية الغربية استبدلت قوارب الكارافيل بقوارب لها مزيج من أشرعة مثلثية أمامية وأشرعة مستطيلة. تطور الأشرعة المتعددة غالبا كفاءة الإبحار ضد الريح، حيث يوجه تدفق الهواء خلال الأشرعة بطرق لا يمكن إجراؤها بشراع واحد.

حتى بوجود أشرعة متعددة، لم يكن للسفن المربعة الأشرعة كفاءة الإبحار ضد الريح نفسها التي كانت للأشرعة اللاتينية[10]. لرحلات طويلة المدى، يمكن للسفن

Twitter: @ketab_n

أن تستفيد من انزياح الرياح السائدة مع خط العرض للاستمتاع برحلات مع اتجاه الريح، كما في التجارة المثلثية في شمال الأطلسي.

لكن هذا لم يضع نهاية لاستخدام الأشرعة اللاتينية قط. استخدم القراصنة من البربر سفنا سريعة دُعيت «القرصانية» (xebecs). كانت لها عدة صوارٍ محملة بأشرعة لاتينية. إضافة إلى ذلك استخدمت مجموعات من العبيد للتجديف لزيادة سرعة الهجوم. كانت لسفن القراصنة كفاءة عالية باتجاه الريح، وهددت التجارة الملاحية على شاطئ أفريقيا الشمالية في نهاية القرن الثامن عشر وأوائل القرن التاسع عشر.

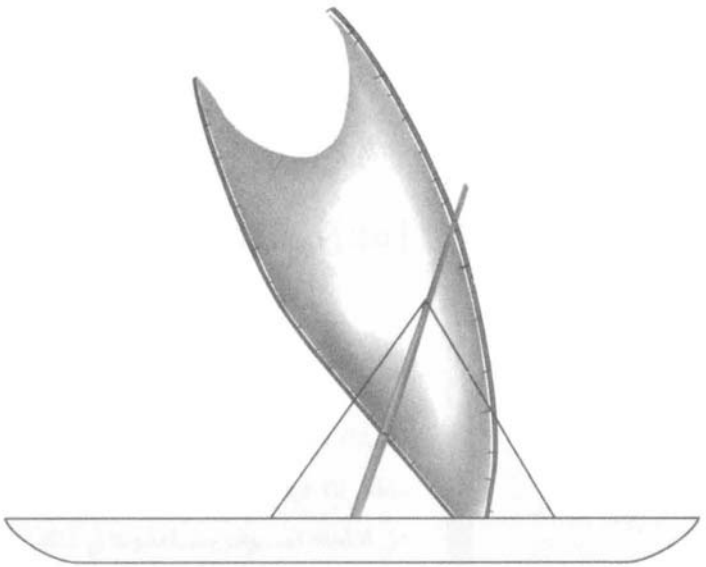
طور سكان جزر المحيط الهادئ نسخهم المحلية من الأشرعة اللاتينية، حبكت هذه الأشرعة غالبا من أوراق شجر «الباندانوس» (شجرة شائعة في وسط المحيط الهادئ)، وشكلت بحوامل أشرعة تعطيها شكل الجناح اللازم للإبحار ضد الريح. تبدو نسخة منها شديدة الشبه بالشراع العربي/ المتوسطي، لكنه طُوِّر بشكل مستقل. هناك تصميم فريد لشراع دُعي «مخلب السرطان» (crab claw)، كما في الشكل (205)، وهو يشبه معنى اسمه وله كفاءة عالية جدا[11].

حل سكان جزر المحيط الهادئ مشكلة التعرج باستخدام شراع لاتيني بطريقة فريدة. بنيت زوارقهم المدادة (outrigger) بشكل تناظري بحيث يمكنها الإبحار إلى الأمام من أي طرف من الطرفين. يمتد المداد نفسه دوما باتجاه الريح لمقاومة قوة جنوح الريح. عندما يرغب ملاح في تغيير اتجاهه باتجاه الريح، ينقل الشراع ببساطة من أحد طرفي الزورق إلى الطرف الآخر من دون الالتفاف حول الصاري. هذه الطريقة في دفع القارب إلى الأمام والخلف ضد الريح عملية اقتصادية، وتسمح بقدرات الإبحار في اتجاه الريح لشراع على شكل جناح، وسهولة الاستخدام عند تغيير وجهة السفر.

نهاية الملاحة الشراعية

شهد القرنان التاسع عشر والعشرون الاندثار التدريجي لاستخدام الأشرعة للأغراض كلها تقريبا، سواء أكانت في النقل أم الصيد أم الحرب. منعت القوى الأوروبية التي احتلت جزر المحيط الهادئ استخدامَ سفن الإبحار الشراعية المحلية،

Twitter: @ketab_n



الشكل (205): مثال على شراع مخلب السرطان.

غالبا لأسـباب أبوية تتعلق بالأمان. هناك محاولات أحدث لإحياء التقنيات المحلية في بناء الزوارق والملاحة. في مناطق نائية فإن الإبحار الشراعي من أجل العيش نادر لكنـه موجود. في الحقبـة الحالية مع ذلك فإن الملاحة الشراعيـة رياضة أو هواية. لايزال الميل إلى صنع قوارب شراعية أكثر كفاءة مسـتمرا، لكنه يتحقق الآن بواسطة حواسـيب فائقة «تُنمذج» تفاصيل تدفق المائع عـبر الأشرعة والهياكل وتعقيداتها، كان هـذا يحدث في ما مضى بالتجربة والخطأ، عندمـا كانت الفوائد من وراء ذلك أعلى بكثير.

Twitter: @ketab_n

Twitter: @ketab_n

17

زملاؤنا الجوالون

لسنا الوحيدين الذين يقومون برحلات. نشترك مع مسافرين آخرين في مساراتنا، ولو مؤقتا. إذا عرفنا عاداتهم أو أوقفناهم للسؤال عن الاتجاه فسوف يساعدوننا في ذلك. يدور هذا الفصل حول جوالين آخرين: ما الذي يمكنهم أن يخبرونا به حول موقعنا، وما الذي يمكنهم أن يعلمونا إياه حول اتجاهنا؟

تأتي الكلمة الإنجليزية الحديثة للكواكب (planets) من الكلمة اليونانية «πλανήται» والتي تشتق من كلمة «جوالين». يمكن للكواكب الأكثر إضاءة كالزهرة والمريخ والمشتري أن تعمل كمنارات مؤقتة ترشد المسافرين، لكنها تتحرك أمام خلفية ثابتة للنجوم، كما توحي بذلك كلمة «جوال»، وليست موثوقة في الملاحة كالنجوم. مع ذلك يمكنك استخدام الكواكب في الملاحة، خصوصا إذا امتلكت بعض الفهم لحركتها.

«يترك البحارة الطيور تطير بحرية، ويتبعونها للعثور على اليابسة»

Twitter: @ketab_n

تربـك الكواكب الملاحين غالبا، ومن المهم القدرة على تمييز الكواكب من نجوم الملاحة الرئيسـة. مرة عندما كان المريخ في برج الثور (Taurus)، أخطأت بين المريخ والنجـم الدبران (Aldebaran): كان لهما اللون نفسـه، وكان لهما في ذلك الوقت الحجم نفسه تقريبا.

يمكنك استخدام عدد من المؤشرات للتمييز بين الكواكب والنجوم:

- «تومض» النجوم بينما تضيء الكواكب باسـتمرار. يمكن للانكسار ولاضطراب بسيط في الجو أن يقاطعا الصورة النقطية لنجم، ويغطيا عليه أحيانا، لكن الكواكب تظهر قرصا محددا، ولذا فهي ليست عرضة لـ «الوميض».

- الزهرة والمشـتري عادة أكـثر لمعانا من معظم النجوم في السـماء. أما إضاءة المريخ فتعتمد على موقعه بالنسبة إلى الأرض في مداره.

- تقع الكواكب دوما قرب المدار الشـمسي. تشـمل بعض النجوم والتجمعات في المدار الشـمسي الدبران (برج الثور)، ورأس التوأم المؤخر (التوأم)، وقلب الأسـد (الأسد)، والسنبلة (العذراء)، وقلب العقرب (برج العقرب).

يمكن معرفة مواقع الكواكب الرئيسـة المسـتخدمة في الملاحة في جداول تدعى الروزنامة أو التقويم الفلكي (ephemerides)(*). يعود حساب مواقع الكواكب من قبل الفلكيين والمنجمين إلى حقبة البابليين قبل 4000 سـنة. لكن اسـتخدام مواقع الكواكب للملاحة السـماوية انحصر عموما في الحقبة الحالية (من 1600 سنة حتى الآن) حـين توافرت جداول دقيقة لذلك. لم يسـمع عموما باسـتخدام الكواكب في الملاحة مباشرة في الحقب الأقدم وفي الثقافات الأخرى.

من دون جداول التقويم الفلكي، يمكن للملاح استخدام الكواكب بشكل تقريبي كمنارات لمعرفة الاتجاه خلال شـهر واحد أو مـا يعادله، حيث إنها لا تغير موقعها

(*) كلمة روزنامة، فارسـية الأصل تنقسـم إلى جزأيـن: روز وتعني «يوم»، ونامه التي تعنـي «كتاب»، أما الكلمة Ephemerides فمشـتقة من اليونانية ἐφημερίς الدالة على دفتر ملاحظات أو يوميات. اسـتخدم الفلكيون المسـلمون هذا النوع من الجداول لتقدير الأيام والأوقات ومتابعة حركة الأجرام السـماوية، واصطلحوا على اللفظ «زيـج» الفارسي الذي يعني وترا أو خيطا. من أشـهر الأزياج: الزيج الصـابي للبتّاني، والزيج الطليطلي للزرقالي (راجع الفصل العاشر من هذا الكتاب)، وزيج السـندهند لمحمد بن موسى الخوارزمي، والزيج الحاكمي لابن يونس المصري [المحرر].

Twitter: @ketab_n

في السماء بهذه السرعة. عند بداية الرحلة، يمكن للملاح تتبع الكواكب الرئيسة. ويمكن إضافة هذه الكواكب إلى مخزون النجوم المستخدمة في تحديد الاتجاه. نظرا إلى طبيعة الكواكب الجوالة ولونها الطبيعي ومساراتها غير العادية، فليس من المستغرب أن ترمز ثقافات بشرية عدة إليها بأسماء الآلهة. يمكن لمعرفة «عادات» الكواكب الألمع أن تساعد في الملاحة.

الزهرة

قد يكون كوكب الزهرة ألمع جسم في السماء أثناء الليل. للزهرة مدار أقرب إلى الشمس من الأرض بفترة تبلغ 225 يوما. بما أنه أقرب إلى الشمس من الأرض، فإنه لا ينحرف أبدا بأكثر من 47 درجة عن الشمس. تدعى أكبر مسافة زاوية مرئية يصنعها الزهرة مع الشمس استطالته العظمى. قرب الزهرة من الشمس يمنحه اسم «نجم الصباح» أو «نجم المساء»، حيث إنه يبرز قبل شروق الشمس عند الفجر في شرق السماء أو يتبع غياب الشمس في الغرب عند الغسق. عندما يكون الزهرة في استطالته العظمى، يبدو أنه يبقى في المكان نفسه نسبة إلى الشمس لأسابيع عدة.

يخلط منظر الزهرة أحيانا بمنظر طائرات أو قطارات أو قوارب وحتى بصحون طائرة. تنجم هذه الأخطاء عن سمك الغلاف الجوي عند زوايا منخفضة. عند ارتفاعات أقل من 6 درجات، يعتم الغلاف الجوي بشكل كبير على لمعان الزهرة الظاهري، لكن لمعانه يزداد بسرعة مع صعوده في السماء. تظهر صورة ضوء في طائرة أو قطار أو قارب آتٍ من الأفق كثيرا خصائص ضوء الزهرة نفسه: مع اقترابه يصبح الضوء أكثر لمعانا وهو يرتفع فوق الأفق.

غادرت رحلة طيران كندا رقم 878 مدينة تورنتو في 13 يناير 2011 متجهة إلى زيوريخ في سويسرا. بعد بضع ساعات من الطيران، أحس الركاب بهزة مفاجئة وعنيفة في الطائرة. أظهر تحقيق لاحق أن الملاح الأول نام فترة مخططا لها، وعندما استيقظ رأى كوكب الزهرة من بعيد، وظنّ أنه طائرة نقل حربية من نوع C17، فخفّض سرعته فجأة معتقدا أنه «على وشك الاصطدام بها»[1].

Twitter: @ketab_n

المريخ

يقــع مدار المريخ خارج مدار الأرض، ويمتــد فترة تبلغ 687 يوما. يتحرك المريخ عادة شرقا على طول المدار الشــمسي بسرعة من 18 إلى 24 درجة في الشــهر. لكن هناك اســتثناءات. عندما تتجاوز الأرض المريخ في مداره، يكون المشــهد مثل عبور عمود هاتف في ســيارة متحركة: يبدو موقعه الظاهري بالنسبة إلى خلفية ثابتة من النجــوم، كأنه يتحرك إلى الوراء لفترة من الوقــت. تُدعى هذه «الحركة الارتدادية» (retrograde motion). عندمــا يدخل المريخ في الحركة الارتدادية أو يخرج منها، يبدو كأنه توقف لفترة قصيرة نسبة إلى خلفية النجوم الثابتة.

يفصح اللــون الأحمر البرتقالي المميز للمريخ عنــه، ويمكن أن يكون لامعا جدا عندمــا يكون عند أقرب نقطة مــن الأرض. رأيته مرة ينعكس مــن بحيرة في الليل خلال أحد اقتراباته من الأرض. هناك أسطورة حضرية تظهر من حين إلى آخر تقول إن المريخ يبــدو عند أحد اقتراباته القصوى من الأرض كبيرا كالقمر. على الرغم من عدم صحة هذا القول فإن صناديق البريد الإلكتروني ستمتلئ جدا بعد هذا «الحدث السماوي المدهش».

المشتري

مثل المريخ يقع مدار المشــتري خارج مدار الأرض، لكنه أبعد بكثير وتمتد فترته لـ 4333 يوما، مما يجعله الأكثر اســتقرارا بين الكواكب الثلاثة الجوالة التي نناقشها هنا. يتحرك المشــتري شرقا خلال المدار الشــمسي بمعدل 30 درجة في السنة تقريبا. للمشتري لون خفيف، ويمكن أن يكون لامعا في السماء عندما تكون الأرض في أقرب نقطة منه.

الطيور

لكثير من أصناف الطيور عادات راســخة وغرائز ملاحية متطورة يســتفيد منها الملاحون في كثير من الأحيان. تســتخدم بعض الطيور النجوم في الليل لتتعرف على طريقها، بينما يبدو أن طيورا أخرى تشــعر بالحقل المغناطيسي الأرضي. هناك عدد من الإشارات الأسطورية لاستخدام الطيور في الملاحة.

Twitter: @ketab_n

الطيور المهاجرة

لماذا نقوم برحلة متعمدة بعيدا عن مرأى اليابسة؟ تبدو كأنها مغامرة جريئة أو حتى عمل يائس. خمّن المؤلف جيمس هورنيل أن الملاحظة السنوية للطيور المهاجرة وهي تغادر أرضا ما ثم تعود إليها لاحقا شجّع الملاحين على المغامرة للبحث عن أماكن للهجرة إليها[2]. يرى البحارة المتمرسون مجموعات من الطيور تغادر من الشواطئ عبر المحيط في الربيع، فقط لتعود مرة أخرى في الخريف. يتكرر هذا النمط من سنة إلى أخرى. بمعرفة أنه لا بد من أن تكون هناك أرض غير معروفة تطير إليها الطيور فقد يتشجع بحار مغامر على القيام برحلة يتتبع فيها مسارها.

كان المستوطنون الأوائل في آيسلاندا رهبانا أيرلنديين وجدوا هناك من قبل مستوطنين نورديين. في مقال بعنوان «دور الطيور في الملاحة المبكرة»، عرض جيمس هورنيل فكرة أن الرهبان الذين عثر عليهم في آيسلاندا ربما تتبعوا مسار البط الذي امتد من أيرلندا إلى إسكتلندا، ثم شمالا إلى جزر الفارو، ومن ثم إلى آيسلاندا. صنف واحد على الأقل، وهو بط غرينلاند ذو الوجه الأبيض الذي يقوم بهجرات مباشرة بين أيرلندا وغرينلاند عبر آيسلاندا. تذكر الملاحم النوردية أيضا ظهور طيور من إيرلندا تظهر في آيسلاندا، لذا فقد كانت هذه الهجرات مفهومة بشكل جيد من قبل رحالة على دراية بهاتين الجزيرتين.

للطيور المهاجرة مكان في التراث الشعبي البولينيزي، سجل عالم الأنثروبولوجيا فرانك ستيمسون قصيدة من تاهيتي تدعى «طريق الطيور»[3] والتي تدور حول «ملوك بحر» يتبعون طرق الطيور المهاجرة عبر محيطات واسعة إلى أراض مجهولة.

يعتقد أن اكتشاف جزر هاواي واستيطانها من قبل بحارة من تاهيتي حصل نحو العام 1000 ميلادي. تمتد الرحلة من تاهيتي إلى هاواي على مسافة 2500 ميل، وتدوم لمدة شهر[4]. على أي شخص يقوم برحلة تدوم شهرا أن يتزود جيدا بالمؤن، وأن يكون متأكدا نسبيا من وجهته. اعتقد لفترة طويلة أن بحارة تاهيتي اهتدوا إلى هاواي بملاحظة الهجرة السنوية للطيور. المرشح الأول للطيور المهاجرة التي ارتبطت بعملية الاستيطان هو الزقزاق الذهبي (الشكل 206)، والذي يتكاثر في ألاسكا في الصيف، ويهاجر جنوبا فوق جزر هاواي ثم جنوبا إلى الجزر حول تاهيتي[5 و6].

Twitter: @ketab_n

الشكل (206): طائر الزقزاق الذهبي.

في رحلة كولومبوس الأولى إلى الأمريكتين، أوشك طاقمه على التمرد. كان بالقرب من توقفه الأول في أكتوبر من العام 1492 في الوقت نفسه الذي حصلت فيه هجرات ضخمة للطيور من أمريكا الشمالية إلى جزر الكاريبي. رأى كولومبوس سربا ضخما من الطيور المهاجرة يطير باتجاه الجنوب الغربي. قال ملاحه مارتن بينزون له: «هذه الطيور تعلم ماذا تفعل». بتذكر أن طيران الطيور ساعد البحارة البرتغاليين في تحديد بعض جزر الآزور، غير مساره كي يتوجه باتجاه الطيور المهاجرة، مما سرّع في رسوه على الشاطئ[7].

طيور تدل على الشاطئ

هناك قصص حول طيور حملت في سفن شراعية من أجل استخدامها في الملاحة. يترك البحارة الطيور تطير بحرية، ويتبعونها للعثور على اليابسة. ذكر الغراب والحمام كلاهما في عدد من هذه القصص.

قصة الطوفان العظيم شائعة في كثير من الأديان. إحدى أقدم قصص الطوفان العظيم هي من ملحمة غلغامش، كما هي موصوفة على مجموعة من الألواح التي عثر عليها في بابل. على اللوح الحادي عشر هناك وصف للفيضان العظيم، حيث

Twitter: @ketab_n

يطلق البطل غلغامش ثلاثة طيور من سفينته: يمامة وسنونو وغراب. يدور الطائران الأولان عائدين إلى السفينة، ثم ينطلق الغراب مؤشرا إلى وجود اليابسة:

عندما جاء اليوم السابع
أرسلت في طلب اليمام وأطلقته
انطلق اليمام لكنه دار وعاد إليّ
لم يشاهد أي ملجأ لذا فقد عاد إليّ
أرسلت في طلب السنونو وأطلقته
انطلق السنونو لكنه دار وعاد إليّ
لم يشاهد أي ملجأ لذا فقد عاد إليّ
أرسلت في طلب الغراب وأطلقته
انطلق الغراب ورأى المياه ترتد عائدة
أكل وحكّ وتمايل لكنه لم يدر عائدا إليّ
ثم أرسلت كل شيء في الاتجاهات كلها وضحّيت[8]

في النسخة اليهودية - المسيحية من أسطورة الطوفان، أرسل نوح الغراب أول مرة ثم اليمام. في الرحلة الأولى عاد الغراب إلى السفينة، بعد أن لم يجد أرضا. بعد سبعة أيام يرسل نوح اليمام ثانية. يرجع ومعه غصن زيتون. بعد سبعة أيام من ذلك يطلق نوح اليمام مرة أخرى. وعندما لا يعود، يكون ذلك مؤشرا إلى وجود أرض قريبة.

اليمام (Doves) والحمام (Pigeons) هما من عائلة الحماميات، وقد عرف العديد منها لقدرتها على العودة إلى الوطن. الحمام الزاجل بصورة خاصة ملاح طيار مثير للإعجاب، استخدم لحمل الرسائل ومرشدا للعودة منذ زمن طويل جدا. استمر استخدام الحمام الزاجل المدرب حتى خلال الحرب العالمية الأولى، لكنه تضاءل بعد ذلك مع تطور الاتصالات الرخيصة عبر خطوط البرقيات والهاتف. مازال مصدر قدرته على العودة مثار تمحيص، حيث تقول إحدى الفرضيات إنه قادر على الإحساس بحقل المغناطيس الأرضي[9].

تظهر الغربان في الأدب النوردي كطيور ترشد إلى اليابسة. وصف استيطان آيسلاندا في كتاب «الاستيطان». يقال إن أول من وصل من الفايكنغ إلى آيسلاندا هو شخص اسمه نادودر. ثم انجرف بحار آخر يدعى غاردر سفارفاسون جراء عاصفة إلى

Twitter: @ketab_n

آيسلاندا، حيث قضى الشتاء هناك. يصف كتاب «الاستيطان» الرحلة اللاحقة الأكثر تصميما لفلوكي فيلغيرورسون الذي أخذ ثلاثة من الغربان معه. استحق فلوكي الاسم «هرافنا فلوكي» ويعني «فلوكي الغراب»، في الأسطورة الآيسلاندية: «أخذ فلوكي معه ثلاثة غربان إلى البحر. عندما أطلق الأول، طار فوق مقدمة السفينة وطار الثاني في الهواء ثم عاد إلى السفينة، لكن الثالث طار إلى الأمام فوق مقدمة السفينة في الاتجاه الذي عثروا فيه على اليابسة. أقبلوا من الشرق إلى الرأس، ثم نزلوا البر من الجنوب. لكن مع إبحارهم غربا حول رايكجينز وانفتاح اللسان البحري أمامهم، بحيث رأوا سنيفلنيس لاحظ فاكسي (مرافق لفولكي) «أنه لا بد من أن هذه الأرض التي اكتشفناها أرض عظيمة، وفيها أنهار كبيرة»[10].

يصف بليني الأكبر إجراء ملاحيا للبحارة في جزيرة تابروبين: يعتمدون على طيور رؤية اليابسة للعثور على الأرض. في كتابه التاريخ الطبيعي من القرن الأول الميلادي يكتب بليني: «للقيام برحلات بحرية، لا يجري بحارة تابروبين أي ملاحظة للنجوم، وفي الحقيقة فإن الدب الأكبر غير مرئي بالنسبة إليهم، لكنهم يأخذون معهم طيورا إلى البحر ويطلقونها من حين إلى آخر ويتبعون الاتجاه الذي تطير فيه وهي تلجأ إلى اليابسة. ينحصر فصل الملاحة بأربعة أشهر وهم يبتعدون عن البحر في مائة اليوم التي تلي الانقلاب الصيفي، لأن الوقت شتاء في تلك البحار»[11].

تابروبين هو الاسم الذي أطلقه اليونانيون والرومان القدامى على جزيرة سريلانكا الحالية. قد تتذكر من الفصل السابع أن «septentriones» هو الاسم اللاتيني للدب الأكبر، لكنه مرادف أيضا لكلمة «الشمال». عند خط عرض 5 درجات تقريبا، سيكون الدب الأكبر مرئيا لبعض الوقت من تابروبين، على الرغم من أن «الشمال» يرى بالكاد.

لسوء الحظ فإن بليني ليس مصدرا لا يقبل الطعن حول هذه النقطة، كما بين فرانك ريد ذلك لي[12]. مباشرة بعد المقطع أعلاه، يتابع بليني ليصف زيارة ثلاثة سفراء من تابروبين إلى روما. خلال زيارتهم يتعجبون من ظلال تشير شمالا ومن الثريا، والتي يقولون إنهم لا يرونها من تابروبين. من الواضح أن هذا هراء. فالثريا عند ميل 24 درجة شمالا مرئية حتى خط عرض 60 درجة جنوبا على الأقل. من الواضح أن بليني خدع من قبل «السفراء» وسجّل هذه الملاحظة من دون أن يختبرها.

Twitter: @ketab_n

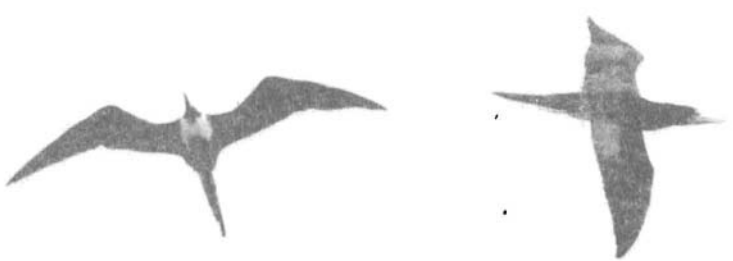
يمكن العثور على أحد أقدم الأوصاف حول طيور رؤية البر في محاورات بوذا في «كيفادا سوتا» في كتاب «ديغا»[13]: «منذ زمن طويل كان التجار يبحرون على السفن ويأخذون معهم طيورا لرؤية البر. عندما تصبح السفينة بعيدة عن اليابسة، يطلقون طائر رؤية البر. يطير الطائر شرقا وغربا وشمالا وجنوبا وإلى النقاط بينها ويصعد إلى الأعلى. إذا رأى على الأفق أرضا فسيطير إلى هناك، وإن لم ير أرضا فسيعود إلى السفينة مرة أخرى».

وفق المؤلف هارولد غاتي فقد استخدم الملاحون البولينيزيون طيور الفرقاطة لرؤية البر بالطريقة نفسها التي استخدم بها فلوكي الغراب لاكتشاف آيسلاندا [14]. وبسبب خفتها ومدى جناحيها الواسع، يمكن لطيور الفرقاطة أن تغطي مسافات شاسعة فوق المحيط، ويمكنها أن تطير إلى الأعلى بما يكفي لرؤية جزر بعيدة.

طيور العودة

تطير أصناف عدة من طيور اليابسة إلى البحر حيث تصطاد ثم تعود إلى موطنها. طيور الأطيش والفرقاطة والبجع هي ثلاثة أصناف من الطيور في جزر المحيط الهادئ التي تظهر هذا التصرف. تشاهد طيور الأطيش أحيانا على بعد 75 ميلا من جزيرة. وربما ترى جزرا منخفضة جدا من بُعد خمسة أميال فقط، وتزيد رؤية طيور على بعد 6 - 7 أمثال تلك المسافة من قدرة الملاح على العثور على اليابسة.

هذه الطيور التي تدعى أحيانا «طيور العودة» (homing birds) يجب أن تميز عن الطيور البحرية مثل طائر القطرس أو طائر النوء. على الرغم من أن الطيور البحرية تجد في النهاية أرضا تعشش فيها، فإنها تتجول فوق مسافات شاسعة من

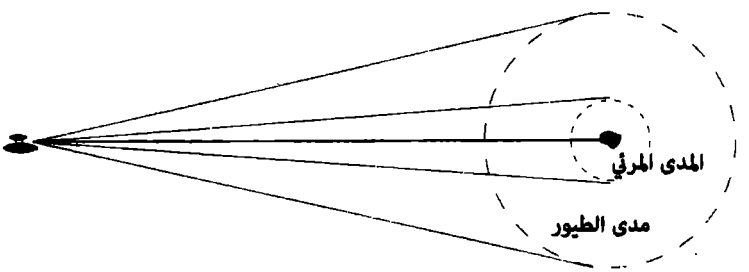


الشكل (207): يسارا، طير الفرقاطة. يمينا، طير الأطيش البني.

Twitter: @ketab_n

المحيـط، وليس من المحتمل أن يدل وجودها على أرض قريبة، إلا إذا كان ذلك خلال فصل بناء أعشاشها.

كما سـبق أن كتبتُ في الفصل الرابع، يمكن أن يتراكم عدم اليقين لموقع ما خلال رحلة طويلة. قد تكون الجزر الصغيرة والمنخفضة مرئية من مسافة 5 أميال فقط، مما يجعلها هدفا ضئيلا ومن السهل الابتعاد عنها. لكن من ناحية أخرى لو استخدم الملاح تصرف طيور برية معروفة كمساعد له، يمكن لهذا أن يوسع بسهولة «الحجم» الفعال للجزيـرة المقصودة. يتقدم الملاح نحو هدفه بنـاء على العوامل التي يمكنه اعتمادها كلها: الوجهة والمسافة والانعراج والتيار. عند نقطة ما، يصادف طيور فرقاطة تتغذى، لكن ليسـت هناك يابسة على مدى النظر. يخفض شراعه، وينتظر بصبر ريثما تكمل الطيـور غذاءهـا. عند مرحلة ما يلاحظ أن الطيور تطـير عمدا في اتجاه معين، حيث يعتقد أنه موطنها، ويوجه مساره في ذلك الاتجاه حتى تصبح الجزيرة مرئية له.



الشـكل (208): مبدأ توسيع هدف الرسو. ينشأ عدم تأكد كامن للموقع في الرحلات الطويلة. وبزيادة الحجم الفعال للجزيرة عن طريق مشـاهدة طيور برية، على الملاح أن يقترب لمسـافة 35 ميلا فقط من الجزيرة.

يوضح الشكل (208) فكرة الهدف الموسع لليابسة بواسطة الطيور، حيث يبدو مدى النظـر أصغر بكثير من مدى تغذية الطيور البرية. يقدر المؤلف ديفيد لويس أن طيور الفرقاطة والأطيش تتغذى على بعد 30 إلى 50 ميلا من اليابسة[15].

ربمـا تتذكر مـن الفصل الثاني أن ملاحـي كارولاين كانوا يقسّـمون الرحلة إلى سلسـلة من المقاطع (etaks) والتي تمثل موقع «جزيرة مرجعية» مقابل أجزاء من أفـق تشرق فيه بعـض النجوم وتغرب. مع تقدم الرحلـة، يحافظ الملاح عقليا على

Twitter: @ketab_n

المقطع الذي كان عليه. يدعى آخر مقطع في الرحلة «مقطع الطيور»، حيث يتوقع الملاح في هذه المرحلة رؤية طيور برية ترتبط بالجزيرة المقصودة.

في أغنيــة تاهيتيــة أخــرى ترجمت من قبــل فرانك ستيمســون دعيت «أرض مشاهدة» أشير إلى طيور برية (عودة) وطيور بحرية أيضا[16]:

أشاهد أرضا
انظر
راقب، راقب دوما
احتفظ برؤية حادة،
رؤية حادة!
هنا أنا على منصة الصاري
أتطلع لرؤية طيور برية
حافظ على رؤية حادة
أيها القبطان
عيناك عينا إلهة المحيطات الداكنة
عيناك عينا إله سماوات تضيئها أشعة الشمس
عيونهم عيون تحافظ على رؤية حادة!
انظر
تعتمت السماء حولي
برفات من طيور بحرية حول مقدمة السفينة الطويلة
السماء تعتم حولي!
أيها القبطان
الآلهة تراقب من خلال عينيك
عيونهم هي العيون التي تحافظ على رؤية حادة
انظر
الآن تسمع صرخات الطيور البرية وهي تنحدر
إلى قعر الأمواج على امتداد الأفق
آه! إنها تحط الآن على حيد منخفض

Twitter: @ketab_n

تسمع صرخات الطيور البرية وهي تغوص إلى قعر الأمواج!
تستقر الآن فوق الأرض
التي ترتفع فوق حافة المحيط!
أيها القبطان
ما الأرض التي وصلت إليها
ما الأرض التي رأيتها؟
انظر
إنها أرض المياه الصافية
إنها حقا وطننا، أرض المياه الهادئة.

سفن في البحر

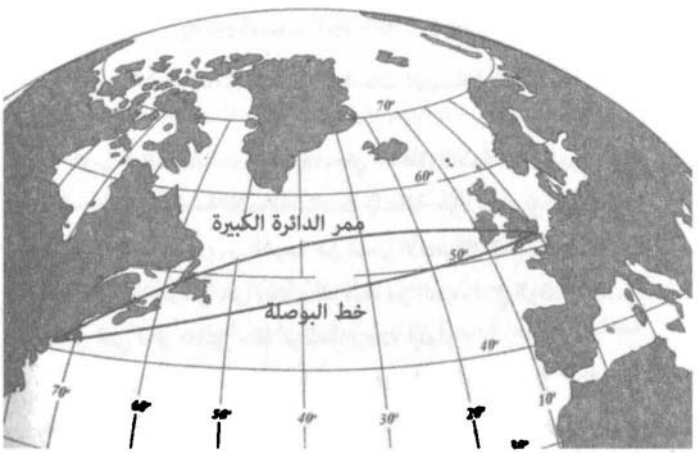
يمكن أن تقدم السفن الأخرى في البحر أدلة حول الموقع للملاح. تصور بحارا يقترب من جزيرة ويشاهد زورق صيد صغيرا غير مهيأ للبحار العالية. يمكن للملاح أن ينتظر حتى يلتقط الصيادون شباكهم، ثم يتبع القارب العائد إلى اليابسة، كما يفعل بالنسبة إلى طيور العودة. أكثر من ذلك لو صادفت سفينة فربما ستلوِّح لهم وتسألهم عن الاتجاه.

في العام 1877 أبحر رجل الأعمال توماس كرابو من نيو بيدفورد في ماساتشوسيتس مع زوجته بقارب طوله 19 قدما، ليصبح حامل السجل القياسي في عبور المحيط الأطلسي في قارب صغير. لم يتخذ كرابو احتياطات للملاحة عدا العثور على سفن أخرى أثناء رحلته يمكنه التلويح لها، وسؤالها عن الموقع[17]. وصل كرابو في النهاية إلى اليابسة في بينزاك إنجلترا بعد شهرين في البحر. كان تقليد إيقاف بعض السفن لبعض على طرق الملاحة المزدحمة شائعا في عصر السفن الشراعية، وتمثل سجلات السفن بإشارات لهذه التوقفات، حيث يتم خلالها الحصول على معلومات عن المواقع في البحر ومقارنتها من بين أشياء عديدة أخرى.

حتى مجرد مشاهدة سفن أخرى في البحر يمكن أن يعطي الملاح أدلة على الموقع والاتجاه. يوجِّه مسار المواصلات الرئيس عبر المحيط الأطلسي ليعطي أصغر مسافة ممكنة بين المرافئ. في حالات كثيرة تتبع سفينة تعبر المحيط مسارا يُدعى

Twitter: @ketab_n

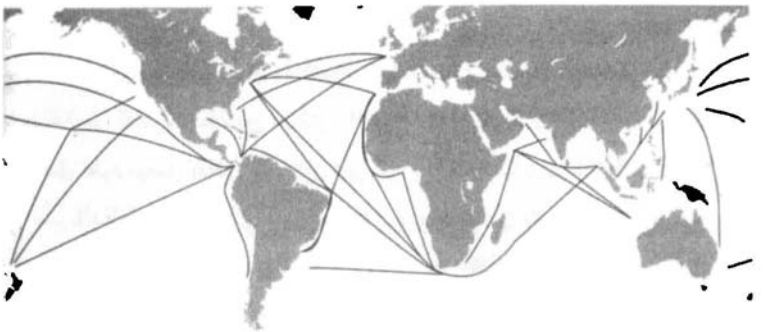
«ممر الدائرة الكبـيرة». يمكن تمييز ممر الدائرة الكبيرة من خط البوصلة بالطريقة التالية: خط البوصلة هو مسار ذو اتجاه ثابت نسبة إلى الشمال الحقيقي. لكن خط البوصلة ليس أقصر مسافة بين نقطتين. أقصر مسافة بين نقطتين على الأرض ستكون ما تحصل عليه بوصل هاتين النقطتين على كرة بخيط وتشده تماما. في الشكل (209) أُبين ممر الدائرة الكبيرة الذي يصل مدينة نيويورك بلندن بالطائرة.



الشكل (209): ممر الدائرة الكبيرة من مدينة نيويورك إلى لندن بالمقارنة مع خط البوصلة.

ليســت الطائرة محدودة بشواطئ، لكن السفن مقيدة بها. يشير الشكل (210) إلى بعض مســارات الســفن الرئيســة في المحيطات. يؤدي عدد من الخصائص دورا في هذه المســارات: الاتصالات بين مرافئ رئيسة، والممرات الدائرية الكبيرة، وحدود الشواطئ، والقنوات الكبرى التي تربط المحيطات، والمضائق بمياه عميقة. في الشكل يمكن بســهولة رؤيــة الممرات الدائرية الكبرى بين مرافــئ الأطلسي والهادئ. تخلق القنوات عددا من نقاط الاختناق، خصوصا قناة بنما، وقناة الســويس. مضيق ملقا بين شــبه جزيرة ماليزيا وجزيرة ســومطرة هو اختناق رئيــس آخر في طرق المرور المحيطية، وبالمثل يحمل مضيق جبل طارق كثافة عالية من حركة الســفن الداخلة إلى البحر الأبيض المتوســط والخارجة منه. أخيرا للساحل الجنوبي من أفريقيا كثافة عالية من المرور بين المحيط الأطلسي والمحيط الهندي.

Twitter: @ketab_n



الشكل (210): ممرات المواصلات الرئيسة في العالم.

ليس من المستغرب أن تكون بعض المناطق ذات كثافة المرور العالية في المحيطات عُرضة للقرصنة. كانت المنطقة حول مضيق جبل طارق مهددة بالقراصنة البربر. الفوهة من البحر الأحمر إلى الخليج العربي على طول القرن الأفريقي هي موطن لقراصنة من الصومال في الوقت الحاضر. السفن التي تعبر مضيق ملقا عرضة للقرصنة أيضا.

لو كان لملاح بعض الإلمام بأنماط الممرات في المحيطات، يمكنه أن يضيف ذلك إلى معرفته بتثبيت الموقع، ليحصل على مؤشرات على خطوط العرض أو الطول. هنا ثلاثة أمثلة على ذلك:

لين ولاري باردي: بينما كانا يعبران خليج البنغال، أبحرا عمدا في مسار بعيد إلى الجنوب، كي يبقيا بعيدا عن طرق الملاحة المزدحمة بين سريلانكا ومضيق ملقا. ومن غير أن يعلما كان هناك اضطراب كبير بضغط منخفض يخلق تيارا سحبهما إلى العودة شمالا. عندما استمرا في رؤية سفن كبيرة، أدركا أن هناك خطأ ما، واستخدما في النهاية مزيجا من تثبيتات سماوية، وظهور السفن لاستنتاج وجود تيار مجهول سحبهما إلى خط عرض أعلى، حيث اتخذا بعد ذلك إجراءات لتجنبه[18]. (انظر أيضا الصفحة 177 في الفصل 14).

ستيفن كالاهان: أبحر ستيفن كالاهان منفردا في قارب شراعي من جزر الكناري نحو أنتيغوا في يناير من العام 1981. بعد بضعة أيام وخلال عاصفة تعطل قاربه بشكل سيئ إثر ارتطامه بجسم غير معروف. اضطر

Twitter: @ketab_n

إلى الالتجاء إلى طوافة نجاة، وانجرف غربا بحسب التيار الاستوائي الشمالي 76 يوما، ورسا على اليابسة قرب غوادالوب. خلال انجرافه شاهد عددا من السفن على طول المسار، وحاول أن يلوّح لها لكن من دون نجاح. على الرغم من عدم المساعدة استطاع تقدير خط الطول، وبالتالي تقدمه غربا من نمط المرور في المحيط. كان يعلم أنه يقترب من البحر الكاريبي عندما بدأ يشاهد مرورا للسفن على مسار شمال - جنوب بين شمال أمريكا وجنوبها. وصف تجربته في كتابه «انجراف: ستة وسبعون يوما من الضياع في البحر»[19].

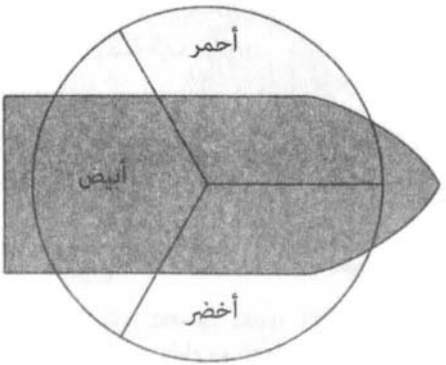
وليام وسايمون بتلر: أبحر وليام وسايمون بتلر في جولة إبحار حول العالم من فلوريدا في العام 1989. بعد عبور قناة بنما، أبحرا غربا في المحيط الهادئ. على بعد 1200 ميل في عرض البحر اصطدم قاربهما الشراعي بقطيع من الحيتان وغرق.

نجا وليام وسايمون على طوافة، وانجرفا شرقا بفضل تيار استوائي معاكس، جلبهما أقرب إلى اليابسة. في طريقهما شاهدا عددا من سفن النقل تتجه إلى قناة بنما وتعود منها على الممرات الدائرية الكبيرة عبر الأطلسي. ومثل كالاهان حاولا - لكن من دون نجاح - أن يلوحا للسفن، لكنهما استطاعا استخدامها لتقدير موقعهما. سجل هذا في كتابهما «66 يوما من الانجراف»[20].

خلال النهار من السهل رؤية سفن عابرة للمحيطات على مسافة تصل حتى عدة أميال. من ناحية أخرى، من غير المحتمل مشاهدة زورق أو طوافة نجاة من سفينة كبيرة. من الصعب رؤية زوارق صغيرة على مسافات أكثر من نصف ميل في المحيط. لا يتطلع الناس وهم على جسر سفن حاويات أو سفن صيد كبيرة عادة لمشاهدة سفن أصغر في البحار العالية، ومن المحتمل جدا أن توجه سفنهم بملاح آلي. يفسِّر هذا إلى حد بعيد عدم مشاهدة كالاهان وبتلر من السفن التي رأوها.

في الليل يمكن تمييز مرور السفن العابرة للمحيطات من أضوائها الملاحية، المؤسسة على معايير دولية. يبين هذا في الشكل (211). يضاء الجانب الأيسر من السفينة في المقدمة وإلى الجانب بضوء أحمر. ويضاء الجانب الأيمن للسفينة في المقدمة وإلى الجانب بضوء أخضر. فيما يضاء القسم الخلفي بضوء أبيض، على الرغم من أن الضوء الأبيض يرى أحيانا من 360 درجة إذا كان موجودا فوق الصارية.

Twitter: @ketab_n



الشكل (211): اصطلاح أضواء الملاحة على السفن البحرية.

في كثير من الأحيان يُرى الضوء الأحمر والأخضر والأبيض على سفينة في الوقت نفسه، ويعطي هذا الناظر بعض الفكرة عن اتجاه السفينة. إذا شاهد مراقب ضوءا أحمر على اليمين وضوءا أخضر على اليسار فمعنى ذلك أن السفينة تتقدم نحوه. من ناحية أخرى إذا رأى المشاهد الضوء الأحمر على اليسار، والضوء الأخضر على اليمين فمعناه أن السفينة تبتعد عنه. إذا كان الضوء الأخضر وحده مرئيا، فإن القارب يتحرك إلى اليمين، وإذا كان الضوء الأحمر فقط مرئيا فستكون السفينة متحركة إلى اليسار. فن الاستذكار متوافر في الملاحة البحرية. لتذكر التموضع يمين/يسار لأضواء الملاحة، يمكن للمرء أن يستخدم «نبيذ بورت أحمر»(*). يساعد هذا في تذكر أن الضوء الأحمر هو على يسار أو «بورت» السفينة.

الطائرات

الطائرات، مثل الطيور والسفن، يمكن استخدامها في بعض الحالات لتساعد في الملاحة. يمكن غالبا تحديد الطائرات خلال النهار بواسطة سحابة الذيل عاليا في السماء، وخاصة إذا كانت هناك جبهة هوائية دافئة آتية، وإذا تسكعت سحب الطائرة في الجو. من الصعب مشاهدة طائرات نفاثة تطير بسرعة ثابتة على ارتفاع

(*) التشابه بين «بورت»، وهي علامة النبيذ الأحمر الفرنسي، و«بورت» التي تعني الجانب الأيسر للسفينة، في الأصل «port wine is red». [المترجم].

Twitter: @ketab_n

ثلاثين إلى أربعين ألف قدم وحدها، لكن وجود سحابة ذيل، ولو كانت قصيرة، يمكن أن يساعد في مشاهدتها. في الليل تستخدم الطائرات اصطلاحات الأضواء نفسها المستخدمة في ملاحة السفن الشكل (212). يمكن تمييز اتجاه حركة طائرة ما في الليل من أضواء الملاحة على الجناحين. هناك أضواء ملاحة حمراء وخضراء موجهة إلى الأمام على نهايتي الجناحين (أخضر على اليمين وأحمر على اليسار) وأضواء بيضاء تومض تشير إلى الخلف.

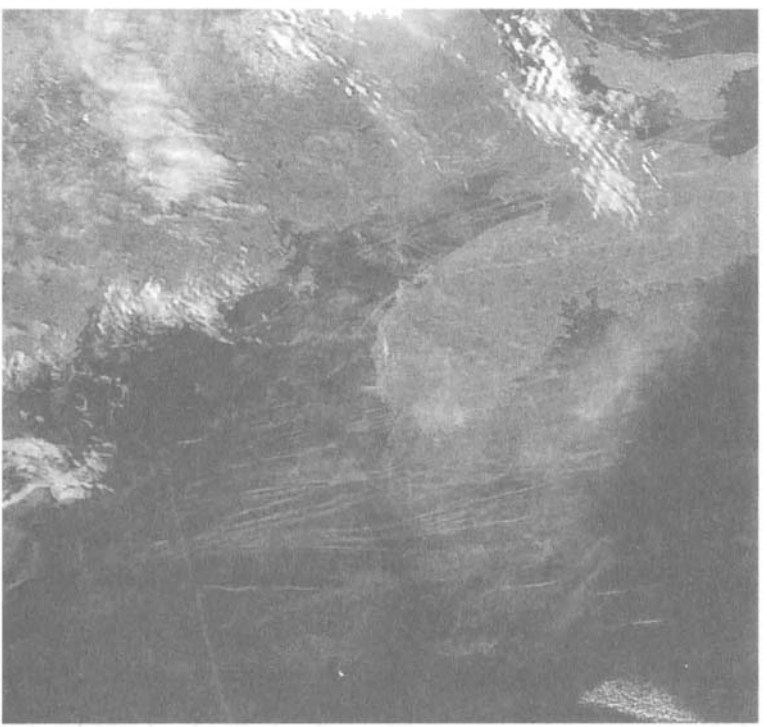
الشكل (212): أضواء الملاحة على طائرة لفائة حديثة. أضواء بيضاء تومض في مؤخرة الجناحين. عادة ضوء أخضر مستمر على الجانب الأيمن، وضوء أحمر مستمر على الجانب الأيسر.

يمكن أن تكون الطائرات مفيدة كمؤشرات على الاتجاه فقط إن كنت تعلم شيئا عن مواعيدها ومساراتها. في بعض المناطق مثل وسط الولايات المتحدة تكون الرحلات عشوائية جدا، بحيث تكون المعلومات ضئيلة عندما تشاهد. من ناحية أخرى، في مناطق أقل ازدحاما بالسكان، تكون رحلات الطائرات أكثر قابلية للتنبؤ. إحدى هذه المناطق نيو إنجلاند والمقاطعات البحرية في كندا. الطائرات التي تغادر مراكز السكان الكبيرة على الشاطئ الشرقي للولايات المتحدة متوجهة إلى أوروبا تغادر نموذجيا في فترة متأخرة من بعد الظهر وأوائل فترة المساء، وتتبع نوعا من طريق دائري كبير كما هو مبين في الشكل (209). في ذلك الوقت هناك عدد كبير

Twitter: @ketab_n

من الطائرات النفاثة العابـرة للمحيط الأطلسي تتبع طريقا من الجنوب الغربي إلى الشمال الشرقي في رحلاتها المغادرة.

في المقابل تمر الطائرات العائدة من أوروبا فوق المقاطعات البحرية ونيو إنغلاند في منتصف النهار حتى أواخر فترة ما بعد الظهر. يظهر الشـكل (213) صورة قمر صناعي من إدارة الفضاء والطيران الوطنية الأمريكية (ناسـا) لسـحب ذيل طائرات نفاثة تظهر فوق نوفا سكوتيا باتجاه مميز جنوب غرب - شمال شرق. سميت هذه الفترة «فترة ازدحام السـير العالمية» (international rush hour) بسـبب حجم الطيران الكبير خارج البلد.



الشـكل (213): سحب الذيل فوق نوفا سـكوتيا وخليج فندي من طائرات تطير من أوروبا إلى الساحل الشرقي لأمريكا الشمالية.

Twitter: @ketab_n

المناطق الأخرى من العالم التي يمكن استخدام مسارات الطائرات فيها لمعرفة الاتجاه هي شمال غرب المحيط الهادئ وخليج ألاسكا، حيث يمكن رؤية رحلات الطيران من آسيا وإليها على مسارات دائرية كبيرة. في شمال شرق المحيط الهادئ تكون الرحلات بين مدن الشاطئ الغربي للولايات المتحدة وجزر هاواي شائعة، ويمكن أن تفيد في تحديد الاتجاه.

يمكن الاستفادة من معرفة مهمات طواقم الطائرات للحصول على تثبيت جيد نسبيا للموقع. هذا مماثل لمعرفة طبائع الطيور. يأتي هنا مثال على استخدام الطائرة لمعرفة الموقع من الحرب العالمية الثانية. تحطمت قاذفة قنابل من نوع B-24 للويس زامباريني وفرانسيس مكنمارا وراسل ألان فيليبس على بعد 850 ميلا غرب أوهو في هاواي، ونجوا بركوب طوافة إنقاذ. انجرف الثلاثة غربا مع التيار الاستوائي الشمالي لكن بمعدل غير معروف. كانوا يعلمون أنهم ينجرفون باتجاه جزر مارشال، لكنهم لم يعلموا كم تبعد هذه الجزر إلى الغرب.

في أحد الأيام ظهرت قاذفة قنابل يابانية في السماء، وشنت عدة هجمات على الطوافة، ثم غادرت. بمعجزة لم يُجرح أي من الركاب الثلاثة، على الرغم من أن الطوافة احتاجت إلى إصلاح فوري. شرع فيليبس وزامباريني بتحديد خط الطول من معرفة توقيت هجوم الطائرة عليهم. افترضوا أن الطائرة جاءت من قاعدة يابانية في جزر مارشال، وربما غادرت بعد شروق الشمس مباشرة. أعطاهم زمن ظهور الطائرة مسافة محتملة عن جزر مارشال وعن خط الطول. الفارق بين خط الطول الذي سقطوا عليه وموقعهم أعطاهم معدل انجرافهم مع التيار، واستخدموه لتقدير موعد وصولهم إلى جزر مارشال. تنبأ فيليبس وزامباريني بموعد رسوهم بدقة يوم واحد فقط بعد انجرافهم في المحيط 47 يوما[21].

سر اللمعان تحت الماء

هناك ظاهرة غريبة تُدعى «تي لابا» (te lapa) في حيد سانتا كروز (جزر شرق جزر سولومون). وصفت بأنها «ضوء تحت الماء»، وبحسب تقارير الملاحين المحليين فإنها تشير إلى منحنى جزر نائية في الليل. يصف ديفيد لويس مؤلف كتاب «نحن الملاحون» هذه الظاهرة بالقول: «إنها تتألف من خيوط وومضات ولوحات من

Twitter: @ketab_n

الضوء تومض فترات، وكلها موجودة تحت سطح الماء بعمق جيد. تماما كالبرق، فهي تلمع وتنطلق وهي في حركة دائمة. تحدث هذه الظاهرة تحت عمق أكبر بكثير من الإضاءة العادية لمسافة تمتد من قدم أو اثنتين حتى مسافة 1 فاثوم[22].

قابل لويس ثلاثة ملاحين من مناطق متباعدة جدا في المحيط الهادئ وصفوا كلهم ظاهرة مماثلة تشير إلى اتجاه اليابسة. وعادة توجد على بعد يصل إلى مائة ميل عن اليابسة.

ذُكر «اللمعان تحت الماء» للويس من ملاح من جزر غيلبرت (جزء من جمهورية كيريباتي). تبعد جزر غيلبرت مسافة 1200 ميل من جزر سانتا كروز. دعاها الملاح إبيرا من جزر غيلبرت بـ «te mata»، وأعطى وصفا مماثلا لتلك التي أعطاها ملاحو سانتا كروز: «ليس هذا تألقا ناجما عن تيار إثر زورق، لكنه يرى أفضل ما يكون عندما يبحر الزورق ببطء شديد. يتحرك «te mata» كلما كان الانتقال من اليابسة أبعد، وكلما كانت المسافة إليه أقصر. إنه ينطلق بسرعة في اتجاه أو أكثر بدلا من أن يذهب ويعود. إنه كالبرق. نراه على بعد 18 بوصة تحت السطح وفي الأسفل. عندما تكون اليابسة قريبة هناك الكثير من التألق، ليس لهذا أي علاقة إطلاقا بـ «te mata»، وليست له أي فائدة في الإشارة إلى اتجاه اليابسة»[23].

قابل لويس أيضا ملاحا من تونغو، على بعد 1400 ميل تقريبا من جزر سانتا كروز أو جزر غيلبرت. والذي تحدث عن ظاهرة مماثلة. لكنه دعاها «ulo aetahi»، وتعني «مجد البحار». وصفت هذه الظاهرة كسابقتيها بأنها ضوء متألق ينطلق في البحر ويشير إلى اتجاه اليابسة.

ينجم الضوء الطالع من الزبد الذي يخلفه زورق من إنارة بيولوجية من متعضية وحيدة الخلية تُدعى «دواميات السياط» (dinoflagellate). إذا حدث اضطراب كبير في الضغط مثل وجود تيار خلف زورق، أو تحطم موجة على الشاطئ، وسط تركيز كبير من هذه المتعضيات، يمكن رؤية إصدار قوي من الضوء. ربما كان الملاحون الذين قابلهم لويس والذين تحدثوا عن ظاهرة التألق العادية «عنون بها التألق البيولوجي الصادر عن هذه المتعضيات.

هناك مثال معروف على الملاحة بحسب ظاهرة التألق البيولوجي. استخدم رائد الفضاء جيمس لوفيل، الذي قاد سفينة الفضاء أبولو 13 ذات النهاية السيئة،

Twitter: @ketab_n

الضـوء من هذه المخلوقات للعثور على طريق النجاة. في العام 1954 انطلق لوفيل من حاملة الطائرات «شانغري لا» في بحر اليابان. تعطل جهاز ملاحته الإلكتروني ولم تكن لديه طريقة لتحديد موقع «شانغري لا». بعد أن أطفأ الضوء في قمرته، لاحظ أثـرا متألقا يظهر في التيار خلف حاملة الطائرات. تبع التيار المتألق هذا الناجم عن المحركات ورسا على اليابسة[24].

كتب ملاحون غربيون عن ظاهـرة مماثلة للمعان تحت الماء عند الاقتراب من اليابسـة. في العام 1727 نشر القبطان جورج شيلفوك كتابه «رحلة حول العالم عن طريق البحر الجنوبي الكبير»، حيث وصف لمعانا غريبا في اتجاه الشاطئ نحو البرازيل يشبه أوصاف «te lapa»، وألمح إلى أن هذه المعلومة شائعة: «علي أن أقول لك إنك لا تـكاد تقترب من سـاحل البرازيل حتى تـرى في الليل نوعا مـن الضوء الخافت، يتألق ويومض (إذا صح وصفي هذا) في جزء من الأفق الممتد على الشـاطئ، عندما تبدأ بملاحظة هذه الظاهرة، ربما تطمئن نفسـك أنك لسَـت على بعد أكثر من 25 عصبة عن اليابسـة، بالتالي وجدتها وهذه هي (كما قيل لي) كانت ملاحظة الملاحين البرتغاليين جميعهم.

تُشـير ماريان جورج، التـي تعاونت مع جورج لويس[25]، أيضـا إلى رؤيتها لـ te lapa في عدد من المناسبات تحت قيادة ملاح خبير هو الزعيم كافيا[26]. تكتب جـورج: «أمكننـي أن أرى أن هناك بدايـة ونهاية لخط من نبضـات الضوء الآتية نحوي. حدثت بسرعة كبيرة جدا - في جزء من الثانية - بحيث إنه ليس من السهل رؤيتها أو وصفها»[27].

أجري اختبار حديث لظاهرة «te lapa» من قبل البروفسـور ريتشـارد فاينبرغ مـن جامعة ولاية كنت في جزر سـانتا كروز فيكاو وتاوماكـو، حيث صادف لويس وجورج هـذه الظاهرة. قابل فاينـبرغ عددا كبيرا من البحـارة المحليين في المنطقة الذين أيدوا إلى حد كبير أوصاف لويس وجورج لهذه الظاهرة[28].

في العديـد مـن مقابـلات فاينبرغ، مع ذلـك، بـدا أن طبيعة هـذه الظاهرة واستخدامها، اختلفا من شخص إلى آخر. أبحر فاينبرغ نفسه في قارب مع ملاح خبير يدعـى كليمنت تينيو في جزر ريف في الليل، ليرى إن كان بوسـعه شـخصيا توثيق هذه الظاهرة تحت ما بدا أنه ظروف جيدة للمشـاهدة. على الرغم من أن فاينبرغ

Twitter: @ketab_n

لاحظ العديد من ظواهـر التألق البيولوجية العادية، فإنه لم يلاحظ الـ «te lapa». يقول فاينبرغ إنه شـعر كأنه يبحـث عن رجل الجليد الغامـض[29]. لكنه لم يرفض الفكرة تماما.

لـو كانت ظاهرة «te lapa» جزءا مـن الخيال الجماعي، فلن تكون المرة الأولى التـي يتتبع العلماء فيها أضواء غريبة. هنـاك تقارير أخرى عن أضواء غير مفهومة تظهر في الليل، خصوصا جاك - المصباح أو (Jack-o-lantern). هذا عبارة عن ضوء شـبحي يقال إنه يظهر عائما فوق المسـتنقعات والأغوار في الليل وله تاريخ شعبي يصف منشأه.

مـن ناحيـة أخرى لـو كان «te lapa» حقيقيا، فما العمليـات التي تخلقه؟ في ورقـة حديثة، قدّم جورج بعض الأفكار. بين الأفكار التي اقترحها، الفكرة التي تقول إن التألـق البيولوجـي يمكن أن يكـون المصدر الأصلي للضوء، لكـن أنماط الأمواج والتضخمات بين الجزر يمكن أن تركّز الضوء كما تفعل العدسات لخلق أنماط متغيرة تشـير باتجـاه الجزر. فكرة أخرى قدمها هـي أن «te lapa» عبارة عن ضوء يرتبط بالنشاط الزلزالي[30].

مثـل فاينبرغ وجورج أصبت بالفضول لمعرفة أصـل الـ «te lapa». كان حدسي الأولي هو أنها ربما كانت مرتبطة بنوع من التألق البيولوجي يمكن تمييزه بسـهولة من مصادر عادية يجدها المرء في تيار خلف زورق أو من أمواج متحطمة. تناقشت مـع زميل مـن جامعة هارفارد هو ودلاند هيسـتينغ الخبـير في التألق البيولوجي لمتعضيـات دواميات السـياط. أريته كتابات ديفيد لويس حول الموضوع، وسـألته عـما إذا كان من الممكن أن يصدر دواميات السـياط ضوءا يحدث هذا التأثير. قال بروفسور هيستينغ إنه رأى شيئا يطابق وصف الضوء تحت الماء عندما تثب الأسماك. في كثير من الأحيان فإن «الفسـفرة العادية» (normal phosphorescence) التي أشـار إليها البحارة هي نتيجة التـماوج البطيء للماء، لكن عندما تتعرض دواميات السياط لموجة ضاغطة فجائية فإنها تصدر ضوءا على مدى زمني قصير.

أخذني بروفسور هيستينغ إلى مخبره، حيث كان يحتفظ بقوارير ضخمة من الـ psrocystis lunula»» وهي صنف من دواميات السـياط. اسـتغرق الوقت مني عـشر دقائق لتتأقلم عيناي عـلى الظلام، ثم اسـتطعت أن أرى الضوء الصادر من

Twitter: @ketab_n

هذه المخلوقات الصغيرة. تصدر دواميات السياط بعفوية ومضات من الضوء تبدو مثل شرارات كهربائية ضئيلة. إضافة إلى ذلك، لو ضربت بموجة ضغط فإن أعدادا بكاملها تصدر ومضات من الضوء. لدواميات السياط إيقاعها اليومي الخاص بها: دورة نوم/ استيقاظ ترتبط بالليل والنهار. وهي تصدر الضوء خلال دورة الليل.

ليس من المفهوم تماما كيف تساعد ومضات الضوء هذه المخلوقات كي تبقى على قيد الحياة. لكن إحدى الفرضيات تدعى نظرية «إنذار اللص». في نموذج إنذار اللص إذا كانت دواميات السياط بالقرب من القريدس أو مخلوق صغير آخر يحاول أن يأكلها، تطلق موجة الضغط ضوءا. وعندما يحدث هذا فهي تبعث برسائل للمتهمات أخرى قريبة منها، ربما تود أكل القريدس أن هناك طعاما بالقرب منها. تلتهم القريدس بسرعة من قبل الملتهم الأكبر منها، مما ينجي دواميات السياط. مهما كانت الآلية، من الممكن تماما الحصول على ومضات لامعة سريعة من دواميات السياط عندما تقفز الأسماك تحت الماء. ويطابق هذا وصفا لظاهرة «الضوء تحت الماء». في نقاشي مع عدد من الغواصين وعلماء بيولوجيا المحيطات من معهد ودز هول للمحيطات أكدوا لي وصف البروفسور هيستينغ عن نوع من وميض موجه لامع يرتبط بانطلاق الأسماك في مياه غنية بدواميات السياط.

أردت أن أضع هذا للاختبار في ظروف متحكم فيها. أعطاني بروفسور هيستينغ عينة صغيرة من دواميات السياط. أخذتها إلى البيت وقرأت بعض المراجع حول طرق تربيتها. خلال عدة أشهر، ربيت 4 لترات من مياه البحر تحتوي تركيزا عاليا منها في قبو منزلي. لتقليد حركة سمكة بالشكل الأفضل في ظروف مخبرية فكرت أن طعما مهتزا مقطّعا ربما يقدم تقريبا معقولا. ساعدني الدكتور فولفانغ روكنر من مركز علوم جامعة هارفارد بلطف على تصميم تجربة في غرفة مظلمة حيث استخدمنا دلوا بلاستيكيا بطول 3 أمتار تقريبا، ملأته بمياه بحر غنية بدواميات السياط. انتظرنا الدورة الليلية في الإيقاع اليومي لدواميات السياط، ثم سحبنا الطعم خلال الدلو. بدا الإصدار الضوئي الناتج بالفعل شبيها جدا بما تخيلته عن «الضوء تحت الماء» المبني على الأوصاف التي قرأت عنها. يمكن للقارئ أن يتفحص الوميض الذي سجلناه على اليوتيوب تحت عبارة بحث باسم: مشروع الضوء تحت الماء[31].

Twitter: @ketab_n

الآن لا يثبت وجود وميض كالبرق ناتج عن وثب الأسماك بأي شكل من الأشكال أن هذا هو أصل الـ «تو لابا». لكنه يقدم على الأقل تفسيرا معقولا. ربما يفكر القارئ الحصيف الآن كيف يمكن للأسماك القافزة أن تغطي معلومات حول الاتجاه، ويجب أن أعترف بأنه ليس لدي جواب على ذلك. من المعروف أن الأسماك الفتاكة الكبيرة تسبح نحو الجزر في الليل، لذا من الممكن أن ترتبط الومضات بهذه الهجرات. مازال أصـل الـ «تو لابا» غير واضح، لكن هذه الفكرة على الأقل قابلة للاختبار. لو كان الـ «تـو لابا» حقيقة، فلا بد أن يكون بالإمكان التقاطه بجهاز تصوير حسـاس. يمكن مقارنـة تركيب الطيف لهذا الضوء بالتـوزع المعروف لترددات الضوء التي تصدرها مجموعات دواميات السياط. ستكون هذه خطوة كبيرة في حل هذا اللغز.

Twitter: @ketab_n

18

قصة بينتابو

لا يوجد الملاحون بمعزل عن مجتمعاتهم بل هم جزء من نسيج تلك المجتمعات. لا توجد تقنيات الملاحة ككيانات مستقلة، غير أنه يجب حياكتها بعضها مع بعض خلال رحلة. فيما يلي وصف متصور بُني على أسطورة لملاحة أنثى دعيت بينتابو من جزر غيلبرت في المحيط الهادئ. أحاول من خلال عرض هذه القصة أن أبين كيف تجتمع عناصر الثقافة والملاحة والرحلات بعضها مع بعض. تتجمع قصة بينتابو حول رحلة من جزيرة تاراوا المرجانية إلى أبيماما في جمهورية كيريباتي الحالية.

قص القس الفرنسي ارنست ساباتيير أسطورة ملاحة تدعى بينتابو (Baintabu) من جزر غيلبرت في كتابه ركوب خط الاستواء. بحسب ساباتيير فقد رافقت هذه الملاحة فرقة مغيرة من موطنها في جزيرة أبيماما إلى جزيرة تاراوا المجاورة. في رحلة العودة من تاراوا سقطت من الزورق الأمامي، وأنقذت من قبل آخر زورق

«كانت هذه هي أسرار الملاحين».

Twitter: @ketab_n

في المجموعة. لم يتمكن سوى القارب الأخير الذي كانت بينتابو عليه من العودة إلى أبيماما. يضع ساباتيير تاريخ هذه الحادثة عند العام 1780 تقريبا. لا نعلم ما إذا كانت الحكاية كما رواها ساباتيير أسطورة، أم إنها مبنية على حوادث حقيقية.

قص كابيلي، وهو مستوطن قديم في جزيرة جالويت من جزر مارشال، حكاية مشابهة للقبطان وينكلر[1]. بحسب وينكلر خلال العام 1830 تقريبا أبحر أسطول صغير مؤلف من 100 زورق في رحلة. هلكت المراكب كلها عدا واحد منها كانت ابنة الزعيم على متنه. تقع جالويت على بعد 500 ميل شمال غرب أبيماما.

بنيت النسخة الأسطورية لقصة بينتابو المذكورة فيما يلي على تقارير عن التقاليد الثقافية والملاحية لجزر غيلبرت من عدد من المصادر. في نحو زمن تقارير ساباتيير في العام 1938 اقتحم التأثير الغربي الأوروبي معظم الثقافات المحلية، غير أن ساباتيير سجل بعض الآثار المتبقية، والتاريخ الشفهي لثقافة الرحلات. كتب السير آرثر غريمبل -1888 1956 كثيرا حول ثقافة جزر غيلبرت وإستراتيجياتها الملاحية في سلسلة من المقالات. تفحص ر.ج روبرتس تاريخ السلالات الحاكمة هناك وبنية نظام الطبقات في أرخبيل أبيماما[2].

اختبرت العديد من الإستراتيجيات الملاحية المعزوة إلى تقاليد جزر المحيط الهادئ في سلسلة من الرحلات التجريبية بدءا من ستينيات القرن العشرين، أولا من قبل ديفيد لويس ثم من أعضاء بجمعية الرحلات البولينيزية المؤسسة في العام 1973. في الملحق 4 أذكر بعض الافتراضات التي استخدمت لخلق رحلة معقولة من تاراوا إلى أبيماما.

قصة بينتابو

جزر غيلبرت

يطلق الاسم جزر غيلبرت (Gilbert Islands) على مجموعة من الجزر المرجانية في جمهورية كيريباتي التي تقع على خط الاستواء، والمتشكلة فوق براكين تحت الماء خمدت منذ زمن طويل. يشكل المحيط وجودا مهيمنا على تلك الجزر المنخفضة. أحيانا يبدو أن تضخمات كبيرة عند مدات عالية ستكتسح الجزيرة بقوة لا تقاوم. يمكن للرياح التجارية التي تهب من الجنوب الشرقي أن تكون شديدة كالمحيط، حانية شجر جوز الهند إلى الأمام. كما أن مزيج أصوات الأمواج التي

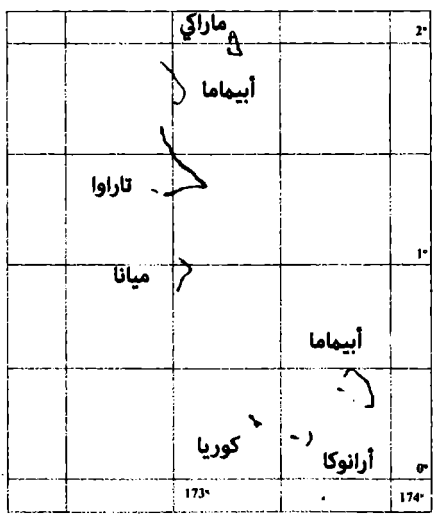
Twitter: @ketab_n

تتحطم على الشـاطئ، والرياح التي تضرب الأشجار تشبه صوت وحش هائل يمزق هذه الجزر الضعيفة.

محاربو بيرو

في العـام 1400 م تقريبا أغارت مجموعة من المحاربين من جنوب جزر غيلبرت عـلى مجموعة من الجزر المرجانية إلى الشـمال الغربي. في جـزر غيلبرت الجنوبية هناك جزيرة واحدة مكتظة بالسكان تدعى بيرو (Beru)، ما وضع ضغوطا شديدة على مواردها. أنشـا رجلان من بيرو، هما كيتو وأوكيا، أسـطولا مؤلفا من 37 زورقا لاجتياح الجزر إلى الشمال الغربي.

احتـل محاربو بيرو في النهاية جزر أبيماما وأبايانغ وماراكي وتاراوا وميانا وكوريا وارانوكا (الشـكل 214). يرجع العديد من السـكان أصولهم إلى أولئك المؤسسـين. بعد اجتياح الجزر لم تكن هناك سـلطة مركزية، ومع ذلك تعايش السكان بطريقة شبه سلمية على الرغم من اندلاع معارك بين العشائر المختلفة. لفترة طويلة جاءت السلطة الوحيدة على الجزر من زعماء محليين للقرى الرئيسة فيها.



الشكل (214): خارطة لجزر غيلبرت التي احتلت من قبل محاربين من جزيرة بيرو.

Twitter: @ketab_n

أباتيكو

عاشت عشيرة بينتابو على جزيرة اباتيكو. وهي أبعد نقطة غربا في جزر أبيماما. (الشـكل 215). بحسب الأسطورة، عاش ثلاثة إخوة على خط من الجزر إلى الغرب في وقـت لم تكـن فيه الأرض مفصولة تماما عن السـماء. تنازعـت الأخت الصغرى مع أبيها وأمها، وتركتهما في حالة غضب، وعثرت على بذور شـجرة سـحرية. زرعت البذور، وبعد فترة قصيرة نمت شـجرة عالية وصلت إلى السـماء. تسـلقت الأخت الصغرى الشـجرة ووصلت إلى امرأة تدعى ناي ني كاراوا (امرأة من السماء)، والتي آوتها. كبرت البنت، وفي النهاية تزوجت، ورزقت بطفلة. وبينما كانت الطفلة تتجول في أحد الأيام رأت شجرة باندانوس (شجرة فاكهة تنتشر في جزر المحيط الهادئ).

الشكل (215): خارطة جزر أبيماما. المناطق السوداء هي للقرى.

Twitter: @ketab_n

أخبرت الفتاة أباها أنها ستتسلق الشجرة لالتقاط الفاكهة، غير أن والدها عنفها، «المرأة لا تتسلق الأشجار» بيد أن الطفلة أجابت «سوف أتسلقها بالتأكيد»، وبينما كانت تتسلق الشجرة تدلت خارج غصن منها لالتقاط ثمرة وانكسر الغصن فوقعت على الأرض، وسقطت على جزيرة أباتيكو، حيث قابلت الساكن الوحيد هناك، وهو رجل يدعى نا أوتونغا حيث تزوجته، وكان لها أطفال منه. أصبح الأطفال بحارة عظماء، خلقوا تقاليد الإبحار على هذه الجزيرة.

في الحقيقة تنحدر سكان أباتيكو الأوائل من محاربي بيرو. كان الجانب الشرقي من أبيماما المواجه للأرخبيل مكتظا بالقرى، الصغيرة منها والكبيرة على طول الساحل. مع ازدياد عدد السكان، اندلع القتال بين العشائر المتنافسة في القرى. غادر أسلاف بينتابو، الذين كانوا أقل ميلا للقتال الجزر الرئيسة، إلى جزيرة أباتيكو النائية. وبينما شكل الجانب الشرقي من أرخبيل أبيماما مراكز حضرية كبيرة نسبيا، طورت جزيرة اباتيكو ثقافة ملاحية قوية، حيث صنعت فيها أفضل الزوارق، وتجاوزت تقاليد الملاحة فيها المناطق الأكثر ازدحاما بالسكان في الأرخبيل. أصبحت اباتيكو بمنزلة نانتاكيت جزر أبيماما.

بكثافة سكانية أقل من بقية جزر أبيماما، توافرت لأباتيكو موارد طبيعية أكبر، وتمتعت بوفرة من الأشجار التي زودت الأخشاب لبناء الزوارق. كانت أباتيكو محمية من التضخمات الشرقية القوية خلف الأرخبيل، ما أكسبها حالة من الهدوء. على العكس من المضائق الضيقة للجانب الشرقي من الأرخبيل كانت الجزيرة عريضة، ما منحها وفرة من المياه العذبة.

كانت ثقافة اباتيكو ومزاجها أكثر تقشفا من شرق أبيماما، كان الرجال صيادين وبحارة وصانعي زوارق وملاحين ولم يفكروا في أنفسهم كمقاتلين. برع جد بينتابو في الملاحة، وقام برحلات عدة إلى جزر ماينا وتاراواوا وارانوكا عائدا بأعداد كبيرة من الأسماك وسلاحف البحر. كان أفضل صانع للزوارق في ابيماما كلها، وكان على معرفة وثيقة بالمياه التي تحيط بالأرخبيل كله الذي احتل في الأصل من محاربي البيرو.

تعلم والد بينتابو فنون الملاحة من أبيه، وبنيا معا خليجا على مسافة من القرية الرئيسة التي كانت تمتلك بيتين لصناعة الزوارق وكوخا غريب المظهر من دون قش (الشكل 216)، ومصفوفة من الصخور الموضوعة على الشاطئ. كان رجال القرية

Twitter: @ketab_n

يأتــون خلال الفصل العاصف (نوفمبر إلى مارس) ويســاعدون في بناء الزوارق، غير أنهم لم يســتطيعوا فك لغز الكوخ الغريب ولا الصخور على الشــاطئ، كانت هذه هي أسرار الملاحين.

الشــكل (216): الكــوخ مــن دون ســقف القش الــذي بناه والــد بينتابو وجدها.

صعود تيتابو

عندمــا كان والد بينتابو صغيرا جــدا حدثت حادثة صغيرة على الجزر الشرقية مــن أبيماما كان لها تأثــير كبير على الأراضي التي احتلها محاربو بيرو. ســافر زوج شــاب من قرية تابونتيبكي (انظر الشكل 215) إلى منطقة مقدسة تقع على القناة المنحنيــة بين الجزيرتين. رافقت تيارات قوية تدفــق المد من البحيرة وإليها. كانت المرأة حاملا منذ عدة أشــهر، وبحث الزوجان عن الســحر في القناة. مع تدفق المد خلال القناة إلى الأرخبيل أجريا الســحر، طالبين من الأرواح أن تعطي طفلهما روح محارب وجسما ضخما.

كان الطفل ضخما جدا بحيث كان يجب أن تتم ولادته بعملية قيصرية. ســميا الطفــل تيتابو، ونما بسرعة. لم يكن عملاقا فقط بــل محاربا عنيفا أيضا. عندما كان تيتابو في العشرين من عمره وحد بعض القرى في شرق أبيماما بعصابة سيطرت على معظــم تلك المنطقة. سرعان ما فرض حكما كان مزيجــا من الرعب والمكافأة مبنيا على الخضوع لســيطرته. خلق نظاما طبقيا عبر شرق ابيماما. إذا كان لدى عائلة أو عشيرة شيء ثمين تقدمه، وساعدته طوعا، فإنهم يصبحون أصدقاء له (inaomata). كان هــؤلاء من طبقة النبلاء وملاك الأراضي، غير أنه يمكن اســتدعاؤهم لمســاعدة تيتابو أيام الحرب. كان الرجال الأحرار الذين يمتلكون الأراضي من طبقة (aomata). أما الناس من دون أراض، لكنهم أحرار للعمل مع أي شــخص، فقد كانوا من طبقة

Twitter: @ketab_n

العامة (rang)، وكان العبيد من طبقة العبيد (toro). كان العامة والعبيد غالبا من الجمهور الذين تجرأوا على معارضة تيتابو. أما العبيد بشـكل خاص، فقد كانوا من أولئك الذين أسروا عند الإغارة على جزر مجاورة.

مع صعود تيتابو في السـلطة وتحكمـه في الجزر بدأ خطر خارجي يتهدده. بدأ محاربون من جزر ماراكيا الشمالية بالهجوم بانتظام على القرى المنعزلة في ابيماما. هنا ظهر والد بينتابو وجدها في الصورة. أدرك تيتابو أنه لن يسـتطيع حكم أبيماما بالعنف والاستبداد فقط، بل عليه أن يدافع عنها أيضا. كان بإمكانه أن يبني أسطولا لصـد الغزاة من ماراكيا، غير أن هذا الأسـطول بحاجة إلى مـلاح. زار تيتابو يرافقه مسـاعدوه للمرة الأولى اباتيكو، التي كانت حتى تلك اللحظة بمنأى عن ألاعيبه من أجل السلطة. حصل والد بينتابو وجدها على سمعة مختلفة عبر أبيماما: بنوا أسرع الزوارق، وخرجوا في أبعد الرحلات، وعادوا من رحلاتهم البعيدة بينما هلك آخرون.

عندما كان تيتابو يصل إلى قرية جديدة في غزواته كان يطالب بفدية عادة على شـكل أراض أو تعهدات ليختـم صفقة الولاء له. غير أنه عندمـا نزل على أباتيكو، عرض على السـكان منحهم مكانة أسياد الأراضي، أو ملكية دائمة للجزيرة من دون دفع ضرائب من أي نوع، على شرط أن يقدموا خدماتهم كملاحين لأسـطوله الحربي عندما يطلب منهم ذلك. اجتمع مجلس كبار السـن في أباتيكو، ووافق والد بينتابو وجدها على هذه الصفقة، مدركين أن رفضها سـيخلق لهما المتاعب، بينما ستضمن مساعدتهما الحماية لهما. جعلت عزلة أباتيكو النسبية منها عرضة للهجوم، ويمكنها أن تسـتفيد من دفاع منظم مثل باقي مناطق أبيماما. كانت أول مهمة لتيتابو هي الإغارة على ماراكيا.

سـاعد والد بينتابو وجدها على تنظيم أسـطول حربي مؤلف من 30 زورقا ضد ماراكيـا. في ذلك الوقت أصبح جدها طاعنا في السـن لا يتحمل الصدمات التي قد يتلقاهـا خلال الرحلة، لذا أصبح والد بينتابو هو الملاح الرئيس. قاد أسـطولا صغيرا مؤلفا من 30 زورقا خلال الممر الغربي لجزر أبيماما، وإلى الشمال من ماراكيا. تغلب محاربو تيتابو بانتظام على سكان ماراكيا الأقل عددا وأنهوا بذلك غزواتهم. بعد هذا الانتصار دعي تيتابو «سيد الأرض»، مدعما سيطرته على أبيماما كحاكم لها ومدافع عنها. وفي المقابل أصبح والد بينتابو الملاح الملكي لتيتابو.

Twitter: @ketab_n

طفولة بينتابو

بحلول ذلك الوقت تزوج والد بينتابو. اعتبر الرجال في أبيماما في سن الزواج عند بلوغهم الخامسة والعشرين، بينما زوجت النساء في سن الرابعة عشرة أو الخامسة عشرة. تمنع احتياطات الزواج من الأقارب الزواج من ثنائي لهما السلف نفسه حتى ثلاثة أجيال رجوعا إلى الوراء. جعل عدد سكان أباتيكو القليل البالغ 50 شخصا هذه العملية صعبة، لذا زوج جد بينتابو وجدتها ابنهما من فتاة من جزيرة كينا القريبة. في التحضير للزواج كان على والدة بينتابو الشابة أن تمضي عدة أشهر في كوخ مظلم يدعى كو أو بيت التبييض، كجزء من طقوس متبعة لتبييض بشرتها. كان جلدها يدلك يوميا بزيت جوز الهند حتى يقرر أنها أصبحت بيضاء بما يكفي للزواج. جلب جد بينتابو وجدتها ووالدها الفتاة الشابة ذات البشرة البيضاء من كينا من دون احتفال. كانت تلك آخر مرة ترى فيها جزيرتها الأصلية.

سرعان ما حملت والدة بينتابو. وخلال حملها أنشد الأقارب والسحرة الأغاني الشعائرية لولادة ناجحة. دخلت والدة بينتابو في عملية الولادة، ووضعت بينتابو بمساعدة داية هناك، غير أنها بدأت تنزف. على الرغم من تعاويذ القابلة وأعشابها، نزفت والدة بينتابو حتى الموت. كان لوالد بينتابو الآن طفلة صغيرة يعتني بها، غير أنه كان عليه أن يساعد قرية أباتيكو كملاح رئيس للملك تيتابو.

عادة تؤدي الأم دورا رئيسا في تربية الأطفال الصغار، غير أن هذا أصبح الآن من واجب جدة بينتابو. تعاون والدها وجدها وجدتها كعائلة واحدة، وكذلك أولاد عمها الأكثر بعدا في أباتيكو.

وكفتاة صغيرة كانت بينتابو ترافق جدتها في جولاتها اليومية. عند المد المنحسر كانت تساعد في البحث عن القواقع من مخلفات المد. أحد الطقوس الصباحية المبكرة كان أخذ السماد إلى حفر البابي (babai). البابي عبارة عن قلقاس ضخم ينمو على شكل غذاء كربوهيدراتي. وكنبات محب للماء، فهو يربى عادة في بيئة مستنقعية. وبما أن التربة فقيرة في الجزر كان يجب إغناء حفر البابي بالسماد. تحفظ العائلات مخلفاتها العضوية كلها في سلة، وفي كل صباح تخرج النساء وترمي هذه المخلفات في الحفر.

إجراء يومي آخر يتوقع أن تقوم به النساء كل يوم هو إنتاج الخيوط من ألياف قشرة جوز الهند. تعلمت بينتابو ذلك من جدتها وأولاد عمومتها. كانت الألياف

Twitter: @ketab_n

تفصـل وتلف على الفخذ لصنع الحبال. اسـتخدمت هذه الخيوط في كل شيء مَن ربط البيوت بعضها ببعض إلى صنع الألواح للإمسـاك بالأشرعة. في رحلاتهما اليومية إلى حفـر البابي كانـت بينتابو وجدتها تمران قرب بيوت الـزوارق والكوخ من دون سقف. أغرمت بينتابو بالعمل الذي كان يتم هناك. احيانا، قبل أن يشرع والدها في رحلة بعيدة، كان يقضي الليل كله واقفا في الكوخ الغريب يتأمل السماء.

توسـلت بينتابو إلى جدتها وجدها أن يدعاها في بيت الزوارق. بالتأكيد ستقوم بعمل مفيد هناك، جالبة الخيوط أو مهيئة نسـغ خبز الفاكهة للصق الألواح. وافق جدهـا الذي كان يتولى صناعة الزوارق بـتردد. كان بيت الزوارق يعمل جزئيا كناد للرجال حيث يتناقشـون فيه بمواضيع عدة بعيدا عن سـمع النساء، غير أنه بسبب ظروفها كان لـ«الشـيخ ذي اللحية الرمادية» كـما كان الرجال يدعون جدها نقطة ضعف لديهم، لذا تركوها تتجول بينما كانوا منهمكين في صناعة الزوارق.

عـلى الجزيرة الكبيرة أبيماما كان التمييز في الجنس قويا بعد سـن الخامسـة، غير أنه لم يكن بالأهمية نفسـها في أباتيكو. في الجزر الكبرى كان هناك تقيد صارم بالطقوس، حيث رُبي الرجال ليكونوا محاربين، وربيت النسـاء ليكن أمهات. غير أن ثقافة اتابيكو بنيت أكثر على المهارات الملاحية بدلا من المهارات القتالية بسبب عدد السـكان القليل. على النقيض من مناطق أكثر ازدحاما في أبيماما، احتل التمييز بين الجنسين مكانة ثانوية مقارنة بالنزعة البراغماتية.

في بيت الـزوارق تصادقت بينتابو مع ابن عمها كيميري الذي كان يتعلم كيف يصطاد ويبني الزوارق مع والده. كان كيميري أكبر بـ 5 سـنوات من بينتابو غير أنه كان الطفل الآخر الوحيد في بيت الزوارق، وكان أشبه ببينتابو من الرجال الأكبر سنا.

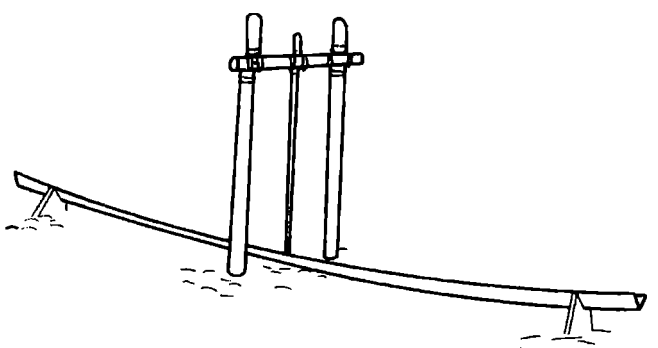
يبدأ موسـم بناء الزوارق عندما تضرب عواصف نوفمبر. يشـار إلى هذا ببزوغ نجـم الثريا بعـد الغروب مباشرة. في هـذا الوقت يدعم الرجل المسـن ذو اللحية الرمادية بشـكل منتظم بالعمالة. كانت المهمة الأولى هي جمع الأخشـاب. تقطع أعمدة مـن مختلف الأنواع وتـترك لتجف. صنعت العارضة الرئيسـة للزورق من الخشـب الجاف من شـجرة مدارية دائمة الخضرة (te itai)، وصنعت الأضلاع من الخشـب اللين من شـجرة (lantern). صنعت الأغطية من قطع من شـجرة خبز الفاكهة. صنعت الصواري من جذوع شجرة جوز الهند. استغرق الأمر بضعة أسابيع

Twitter: @ketab_n

لقطع هذه الأشجار وسحبها إلى بيت الزوارق لتجفيفها. عند الخروج لقطع الأشجار كان كيميري وبينتابو يسيران معهم، لكن عندما كان الوقت يحين لقطع أغصان أكثر كانا يتظاهران بالمساعدة في نقلها.

وفيما ينتظر الطاقم جفاف الخشب، يبدأ بصنع أجهزة الحفر. كانت أقوى مادة متاحة لتشكيل الخشب مصنوعة من صدف سمك البطليينوس الضخم. تقطع الصدفة بالشكل الملائم، ثم تربط بجديلة مع قبضة خشبية منحوتة لصنع الازميل. ما إن تربط حتى يشحذ رأس الازميل بحجر من الصوان. تنحت أجزاء الزورق كلها يدويا باستخدام هذا النوع من الأدوات.

أول عمل لصنع الزورق هو تقطيع العمود الخشبي ليصبح عارضة رئيسة على شكل الحرف V باستخدام الازميل. ما إن يتم هذا، حتى يصنع منحنى العارضة الرئيسة (أو الهزاز rocker) باستخدام عصا مربوطة إلى إطار لحفظ منتصف العارضة للأسفل، بينما يرفع الوتدان الطرفين (الشكل 217).

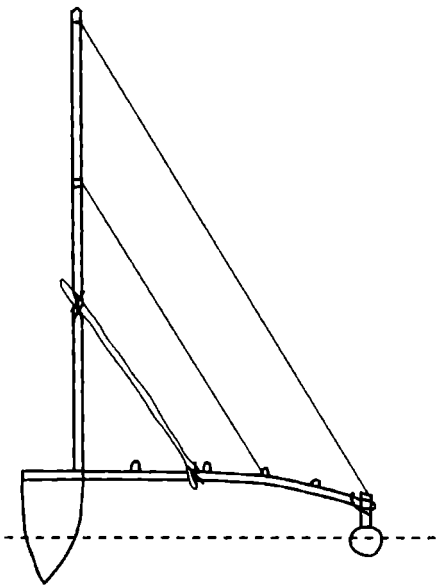


الشكل (217): يصنع «هزاز» العارضة الرئيسة V للزورق بواسطة وتدين وإطار.

كان شكل الهيكل مهما جدا لسرعة القارب ومقاومته للانحراف. احتفظ جد بينتابو بالشكل كله في عقله، وطلب من الرجال تشكيل كل لوح من خشب شجرة الفاكهة حسب المواصفات الدقيقة. كان للجد اسم آخر أيضا (te taibaire) وتعني الكيال. بني كل تفصيل من شكل القارب (الشكل 218) على مقاس جسمه: عرض ظفر الأصبع، وطول الإصبع، وطول اليد، وطول الذراع من المرفق إلى اليد، والفاثوم

Twitter: @ketab_n

- طول ذراعــين مفتوحين. هنا بدأت بينتابو تعرض مواهبهــا في الملاحة: كان لديها دماغ يســتوعب الأرقام. كانت تتبع جدها من مكان لآخر، وتقارن طول لوح معين بالنسبة إلى جســمها، خالقة في عقلها جدول تحويل بأكمله من مقاييس جدها إلى مقاييسها الخاصة.



الشكل (218): مقطع عرضي لهيكل ومداد وصارٍ وإطار زورق من جزر غيلبرت.

في إحدى المرات ولدهشــة جدها الكبيرة، جاءت بينتابــو راكضة نحوه بخوف قائلة: «يربط الرجال الهيكل بحيث إن العارضة ضيقة جدا. عليك أن تأتي بسرعة». على الرغم من أنه ظن أن هذا نوع من التباهي من جانبها، فإنه ذهب معها ليتأكد. بينت بينتابو أن المســافة بين حافتي القارب في الأعلى يجب أن تكون ضعف طول ذراعهــا، غير أنها كانت أقصر من ذلك بطول يدها. عندما اســتخدم جدها ذراعيه للقياس وافق على ذلك، وهو يحك رأسه غير مصدق كما فعل أيضا الرجال العاملون على الزورق. على مدى سنين، وخلال الفصل العاصف، هيمنت بينتابو تدريجيا على الإشراف على صنع الزوارق مع استيعابها خبرة جدها في ذلك.

Twitter: @ketab_n

يبدأ فصل الصيد والرحلات عندما يظهر النجم قلب العقرب بعد الغروب مباشرة، وينتهي عندما يظهر الثريا بعد الغروب مباشرة. فصل الصيد والرحلات يمتد من مايو إلى نوفمبر تقريبا عندما تهب الرياح التجارية باستمرار من الشرق والجنوب الشرقي، ويجري في الوقت نفسه تيار بسرعة 1 إلى 2 عقدة من الجنوب الشرقي إلى الشمال الغربي. تتقلب الرياح والتيار بدرجة كبيرة، حتى خلال تلك الفترة، بيد أنها غير موثوقة ومخادعة خلال أشهر الشتاء.

عندما بلغت بينتابو الثالثة عشرة بدأت ترافق ابن عمها كيميري بانتظام في رحلات صيد إلى الحيد المرجاني القريب خلال فصل الصيد. ماداما قد بقيا ضمن جزر أبيماما، فإنهما يكونان نسبيا بأمان. استخدم كيميري خدعة للصيد تعلمها من والده: عندما يجد بحيرة منعزلة يغوص في مياهها، بينما تعتني بينتابو بالزورق. كان يفتش عن مخلوقات غريبة أثناء غوصه، وكان يعثر أحيانا على نوع من بزاق البحر (sea slug). بالعودة إلى السطح كان يقطع بزاق البحر على قطعة من حجر الصوان الذي حملاه في قاربهما للتثقيل، ثم يرميان اللحم المطحون في البركة. كان بزاق البحر بمنزلة سم مخدر يجعل السمك بطيء الحركة ويعوم على السطح من دون وعي. يقوم كيميري وبينتابو بالتقاط الأسماك العائمة وطعن الأسماك المتبقية التي تسبح بكسل أو العمياء في البركة، وغالبا ما كانا يعودان إلى أباتيكو بأسماك أكثر من حمولات زوارق أكبر بطواقم أكثر.

بدء تعلم الفنون الملاحية

كانت سن الرابعة عشرة وقتا حاسما في حياة بينتابو. كانت أباتيكو جزيرة منعزلة في الأرخبيل، وكان بيت جدها وبيت بناء الزوارق منعزلين حتى عن القرية الرئيسة في أباتيكو. أزيحت قضية التمييز بين الجنسين عموما تحت البساط، لكن وقت الطمث مثل نقطة تحول مهمة في اتخاذ القرار. كان والدها موجودا في فصل العواصف فقط، حيث قضى معظم وقته كملاح لمجموعة أكبر من الزوارق خلال فصل الرحلات. لم تخطب بينتابو، لكنها كانت في السن التي تدخل الفتاة فيها كوخ التبييض لتعزل قبل الزواج. اجتمع كبار السن لمناقشة

Twitter: @ketab_n

حالتهـا. كانت النسـاء تبعد عادة عن عمليـة اتخاذ القـرار في القرية، غير أن هذا الاجتماع ضم بشـكل استثنائي جدتها وسيدات أخريات من القرية. حاجج البعض بأن مجرد كون بينتابو أنثى يجعل الحل الوحيد المناسـب هو التفتيش عـن زوج ملائم لها من خارج الجزيرة وجعلها تدخل كوخ التبييض اسـتعدادا للزواج منه.

ظل والـد بينتابو صامتا، لذا تكلمت جدتها: «هنـا في أباتيكو، لدينا امتياز كوننا من طبقة ملاك الأراضي. غير أننا حصلنا على هذا الامتياز فقط لأننا قدمنا للملك تيتابو الملاحين لأسـطوله الحربي. من سيرث وظيفة الملاح الرئيس لتيتابو ولأبيمامـا؟»، تبع ذلك كثير من النقاش. ظهر كيميري وبينتابو فقط كمرشـحين محتملـين حيث أظهرا أفضل كفاءة، وقضَيا الكثير مـن الوقت في بناء الزوارق. تكلم بعض الناس لمصلحة كيميري، قائلين إن من الممكن لرجل فقط أن يحظى بالاحترام كملاح في الأسطول الحربي.

أخيرا تكلم جد بينتابو. فرض سـنه وحكمته في هذه القضايا احترام الآخرين له. بمعرفة ذلك، نظف حنجرته وبقي صامتا لفترة قبل أن يتكلم، كأنه يؤكد على تفكـيره العميق في هذه القضية. «يمكن للملاح أن يكون جيدا إذا ما اسـتطاع توجيه الزوارق بأمان للعودة إلى الوطن. يسـتغرق تدريب ملاح سـنوات عدة من الدراسـة الجادة والصبر في هذه الفنون. أعرف كيميري وبينتابو منذ أن كانا طفلـين، ويمكنني أن أتكلم جيدا عـن إمكاناتهما. يمكننـي أن أقول لكم بينما يتمتع كيميري بالجرأة لا شيء يفلت من اهتمام بينتابو. هذه القدرة على رؤية كل شيء حولك واستيعابه بنظرة واحدة مهارة مهمة بالنسبة إلى الملاح. يمكنني القـول إن ذلك يسري في عروقها. إذا أردنـا الحفاظ على امتيازاتنا كنبلاء أراض، وإذا كان لأسطولنا أن يبحر ويعود بأمان فلدينا خيار واضح وحيد: دعوا بينتابو تتدرب على الملاحة». بعد فترة توقف أخرى هز كبار السن والسيدات رؤوسهم بالموافقة.

أعلمت بينتابو بقرار الكبار، وأعطيت تحديها الأول كوريثة لدور الملاح. قد تبـدو الثياب تافهة في مثل هذه القضايا للقـارئ في أيامنا هذه، غير أنها كانت في أبيماما قضية مهمة. عند بلوغ سـن النضج يلبس الرجال والنساء هناك ثيابا

Twitter: @ketab_n

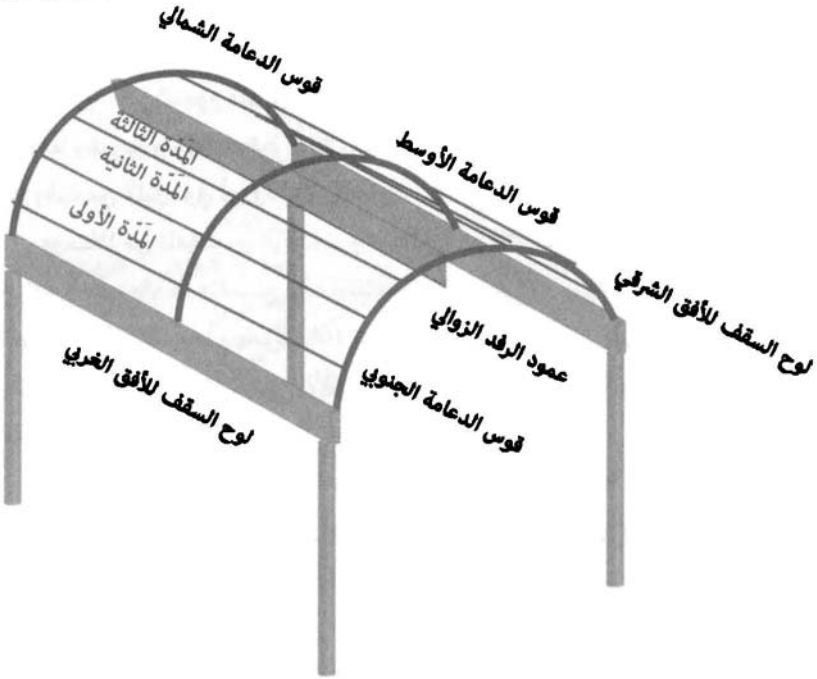
مختلفة. يلبس الرجال المئزر وتلبس النساء تنورة من أوراق جوز الهند مقسمة في منتصفها. أعفيت بينتابو من عذاب كوخ التبييض غير أنها كان عليها أن تقرر كيف ستعرض نفسها الآن حين أصبحت امرأة ناضجة. قررت أن تحيك تنورة مصنوعة من لحاء الشجر. عرّف هذا بينتابو بطريقة فريدة، غير أنها كانت مقبولة بالنسبة إلى سكان أباتيكو كامرأة وملاح في الوقت نفسه.

حتى ذلك الوقت كان جد بينتابو وجدتها القوتين الرئيستين في حياتها، غير أن والدها بدأ الآن يؤدي دورا رئيسا في تعليمها الملاحة. في إحدى الأمسيات حضرت جدتها العشاء التقليدي الذي كان يقدم للملاحين كلهم قبل أن يغادروا في رحلة بعيدة. شاركت بينتابو ووالدها في هذا العشاء. ومع شروق الشمس قادها والدها إلى الكوخ الغريب من دون سقف.

بدأ والد بينتابو بالكلام في الغسق المعتم. «إذا أردت أن تصبحي ملاحا فعليك أن تعرفي النجوم. إنها مرشداتك الرئيسة في البحر. عندما تتطلعين إلى السماء في الليل تستطيعين فورا تحديد وجهتك، وتستخدمين النجوم كنقاط علام في الرحلات كلها بعيدا عن رؤية اليابسة. هذا الكوخ هو كيف نقسم السماء. ينظر معظم الناس إلى السماء ويدعونها سماء، غير أن الملاحين يدعونها سقف الرحلات». أدركت بينتابو على الفور مغزى الكوخ، ووجود والدها الغامض هناك في الليالي التي تسبق الرحلات الطويلة. كانت أداة تعليم ونوعا من مرصد فلكي. أدركت أن محور الكوخ الطويل وجه باتجاه شمال - جنوب. بدأ ذلك يعطي معنى لها. لاحظ والدها نظرة الفهم التي ظهرت على محياها.

تابع والد بينتابو حديثه، مشيرا إلى طريقة بناء الكوخ (الشكل 219). «أعلم أنك الآن تعرفين أن الكوخ يتمحور باتجاه شمال - جنوب. اللوح في الشرق يدعى "لوح السقف للأفق الشرقي". تشرق النجوم كلها على طول هذا اللوح. وتغرب النجوم كلها على "لوح السقف للأفق الغربي". بين نقاط الشروق والغروب، تتبع النجوم كلها طرقا في السماء تبدو مثل أقواس الدعائم. صنعت مع جدك هذا الكوخ بدعائم مقوسة لنظهر بالضبط كيف تتحرك النجوم عبر سقف الرحلات. لصنع الدعائم أخذنا أقوى الأخشاب التي تستخدم في صنع العارضة الرئيسة للزورق وحنيناها بالبخار».

Twitter: @ketab_n



الشكل (219): أسماء السمات الرئيسة في كوخ النجوم.

«لكن، هل تمثل هذه العارضات نجوما معينة؟» سألت بينتابو. وضعها والدها بحيث كان رأسها تحت قمة العارضة الوسطى. «العارضة الوسطى هي طريق نجم الرجل في جبار (Taubuki). هل ترين الرافدة الأفقية؟»، هزت بينتابو رأسها. «يدعى نجم الرافدة الأفقية (taubuki) أيضا. أعلى نقطة في السماء هي حيث يتقاطع مسار (taubuki) مع الرافدة الأفقية الوسطى. ومع شروق نجم ما فإنه يتبع عارضته الخاصة به نحو الأعلى في السماء، ويكون في أعلى نقطة له عندما يقاطع هذه الرافدة الأفقية الوسطى، ومع غروب النجم فإنه يتبع العارضة الخاصة به عائدا إلى الأفق الغربي».

تابع والدها حديثه: «العارضة الجنوبية هي للنجم Rimwimata (قلب العقرب). هل ترينه الآن؟» رجعت بينتابو إلى الوراء، ورأت قلب العقرب حيث إن معظم سكان الجزر كانوا يعرفون هذا النجم الذي يشير إلى حلول موسم الرحلات.

Twitter: @ketab_n

رأت أنــه كان يقاطــع تقريبا الرافدة الأفقية لخط الزوال. «العارضة الشــمالية هي لنجم الثريا. تعين النجوم كلها في الســماء نســبة إلى هذه العارضات الثلاث، ومواقع شروقها وغروبها ومرورها بخط الزوال. يجب أن تتمكني من تخيلها عبر الســماء في أي وقت من الليل، وفي أي وقت من العام».

«ومــاذا عن المدات بين الرافدات والصفائح الأفقية؟» تســاءلت بينتابو بصوت مرتفع. أجاب والدها «تقســم هذه ارتفاعــات الشروق والغروب للنجوم. عليك أن تعرفي عن ظهر قلب ما مجموعه 168 نجما. عليك أن تعرفي أين تكون هذه النجوم بالنســبة إلى المدات والصفائــح الأفقية وخط الــزوال، وللعارضات في أي وقت من الليل، وفي أي فصل».

«لكن هذا سيستغرق أعواما» احتجت بينتابو.

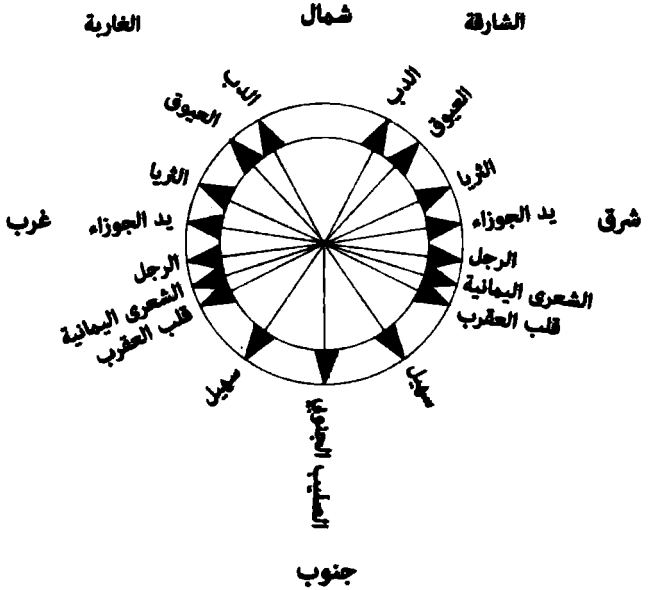
«نعم سيســتغرق ذلك، غير أن هذه هي طريقة الملاح. استغرق الأمر مني سبع سنوات لأتعلم هذه المهارات من جدك. وسيستغرق الأمر كذلك منك».

مهارات الملاحة

لذا قامت بينتابو بزيارات ليلية إلى كوخ النجوم، وتعلمت أسماء النجوم واحدا بعد الآخر. درســت أولا النجوم الرئيســة. شــكل الدبران العارضة الرئيسة للزورق. سمي كذلك لأنه كان جزءا من الشكل V في السماء. حزام جبار هو «صيادو السمك الثلاثة» ويصل إلى رافدة السماء فوق جزيرة أبيماما مباشرة. كان العيوق (Capella) في «اتجاه الشــمال» لأنه كان خلف العارضة الشــمالية، وكان نجم سهيل في «اتجاه الجنوب» لأنه كان خلف العارضة الجنوبية.

ازدادت معرفتها تدريجيا بحيث شــملت النجوم الرئيســة كلها. أطلعها والدها على معاني الصخور المرتبة على الشاطئ. كانت موجهة باتجاهات الإبحار نحو الجزر الرئيسة: تاراوا وابايانغ وماراكاي ومايانا وكورياو أرانوكا. تعلمت كيف توجه الزورق نحــو كل جزيرة من هذه الجزر باســتخدام كوخ النجــوم. تعلمت كيف تربط بين منطقــة ما على الأفــق بحقل كل نجم من النجوم الرئيســة أثنــاء شروقه وغروبه (الشكل 220).

Twitter: @ketab_n



الشكل (220): بوصلة النجوم في جزيرة أباتيكو بناء على مواقع النجوم الشارقة والغارية الرئيسة.

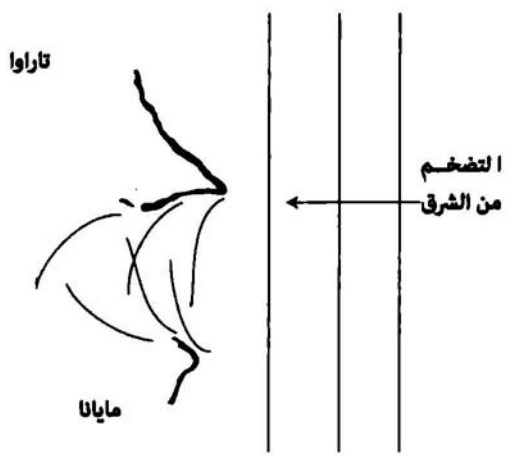
رافقت بينتابو الآن والدها في رحلاته كلها للصيد، وعندما قرر الملك تيتابو أن يقوم بغارة للنهب، وكابنة الملاح، كان عليها أن تنظم الأسطول الصغير قبل هذه الغارات. بناء على أوامر الملك تيتابو، كانت تبحر إلى القرى الرئيسة في أبيماما لتخبر الزعماء فيها متى يتجمعون للإغارة وأين. كانت بينتابو تركب في زورق الملك تيتابو في المقدمة في هذه الغارات، حيث يقوم والدها بتعليمها فنون الملاحة كلها وامتحانها فيها. أخبرها أن على الملاح أن يحتفظ دوما بخارطة عقلية لزورقه نسبة إلى مواقع شروق النجوم وغروبها والجزر القريبة المرجعية. غالبا ما استخدمت مايانا كأكثر جزيرة مرجعية للدلالة على الموقع بسبب موقعها المتوسط في جزر محاربي البيرو.

تعلمت كيف تقرأ التيارات بملاحظة كيفية تشكل سطوح الأمواج. تعلمت ما يخص التضخم الرئيس (Nao Bangaki) أو التضخم الجنوبي والذي نادرا ما كان يتحطم، والذي يكون حاضرا في الظروف كلها، وفي أوقات السنة كلها. خلال فصل قلب العقرب كان هناك تضخم رئيس يأتي من الشرق، مدفوعا بالرياح التجارية.

Twitter: @ketab_n

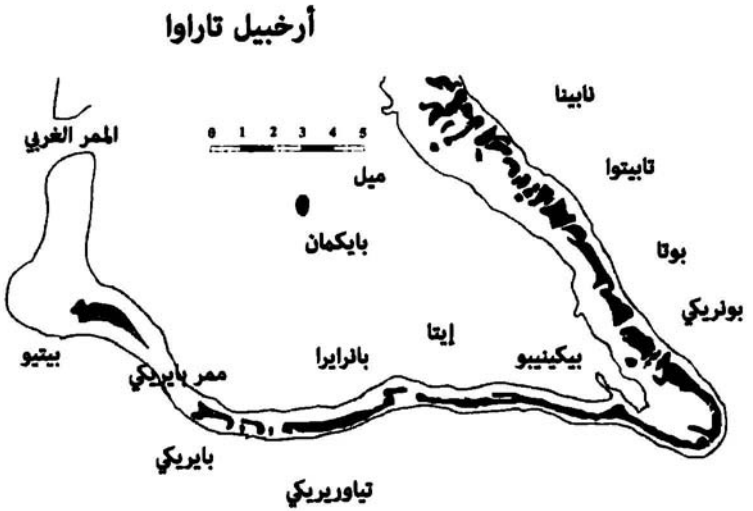
وكانــت الرياح والتيــارات في هذا الفصل أيضا تهب من الــشرق والجنوب الشرقي بشكل رئيس. غير أنه خلال فصل الثريا تتغير الرياح لتهب أحيانا من الغرب، ويصبح التيــار متقلبا بحيث يعكس اتجاهه في كثير من الأحيان ليأتي من الغرب. كان التيار هو الخطر الأكبر، واســتغرقت مشاهدة أنماطه وفهمها رحلات كثيرة بحيث لم تكن رحــلات الصيد والإغارة كافية لتعريف بينتابــو تماما بالاحتمالات جميعها في البحر، لذا فقد اصطحبها والدها في رحلات خصصت فقط لتعريفها بهذه الاحتمالات.

في إحدى هذه الرحلات اصطحبها والدها إلى الممر بين جزر تاراوا ومايانا. قال لها إن هذه المنطقة خطرة حيث يمكن للملاح غير المطلع أن يخدع بـ «تيارات وهمية»، وهــي دوامات اضطرابيــة (edies) ناجمة عن تفاعل المــد والتيارات والتضخمات. بــين الجزيرتين كان التضخم الرئيس يأتي من الشرق (الشــكل 221). أثناء إبحارهما متجاوزين القمة الشــمالية لمايانا، أنزلا الشراع. أشار والدها إلى التضخم القادم من بعيــد. «التضخم الشرقي الرئيس يحنى مــن قبل جزيرة مايانا نحو الجنوب الغربي، ثم يجري بخط مســتقيم مع التقدم شمالا». أبحرا شمالا نحو تاراوا، وخفضا الشراع مــرة أخرى. «أصبح التضخم من مايانا ضعيفا، غير أنك بإمكانك الآن أن تشــاهدي التضخم من تاراوا والذي ينحرف شــمالا ثم يســتقيم بعد ذلــك. يلتقي التضخمان المنحرفان ويشــكلان بحرا مرتفعا». اســتوعبت بينتابو هذا الدرس. ثم أبحرا شمالا لصيد سمك البينيت على الحيد المرجاني شمال الممر الغربي إلى تاراوا (الشكل 222).



الشــكل (221): أنمــاط التضخــم الناجمــة عــن الانكســار بين جزيرتي تاراوا ومايانا.

Twitter: @ketab_n



الشكل (222): النصف الجنوبي من أرخبيل تاراوا.

بينما كانا يصطادان تغير اتجاه الريح من الجنوب الشرقي إلى الشمال الشرقي وازدادت شدتها. توقف والد بينتابو عن الصيد فورا، والتفت نحوها سائلا «لماذا علينا أن نعود الآن إلى أبيماما؟»، بدا هذا بالنسبة إلى بينتابو جليا، «حسنا يا والدي، إذا لم نستغل الريح الشمالية الشرقية فعلينا أن نبحر شمال تاراوا والقيام بسلسة من التعرجات للعودة إلى أبيماما. إذا أبحرنا باتجاه الريح الشمالية الشرقية فربما نتمكن من الإبحار مباشرة إلى أبيماما». أبحرا باتجاه الجزر ثم خرجا مرة أخرى من خلال ممر بيريكي (انظر الشكل 222) بين بيتيو وبيريكي. في الطريق خلال ممر بيريكي رأت بينتابو زوجا من الطوافات من جزيرة تاراوا، ولاحظت الاختلاف في شكلي هيكلهما، والأعلام التي ترفع أعلاهما. وبنظرة خبير في صنع الزوارق كانت تعلم أنها لن تتمكن جيدا من مواجهة الرياح كما تفعل الزوارق التي يبنيها جدها.

في الوقت الذي بلغت فيه بينتابو سن السادسة والعشرين كانت قد خدمت كملاح في غارتين للملك بيتابو، واحدة على كوريا وأخرى على أرانوكا، حيث عاد ومعه محظيتان لولديه ناموريكي وبيتكي. بيتكي الولد الأكبر، كان ولي العهد الذي سيرث العرش. على الرغم من أن والد بينتابو رافق السفينة الرئيسة في هذه الغارات، فإنه

Twitter: @ketab_n

لم يقل شـيئا وأعلم الملك تيتابو أنه مسـتعد للتنازل عن مركزه كملاح ملكي ليعيش حيـاة هادئة ويعمل في صنع الـزوارق في أباتيكو. أكد لتيتابـو أن بينتابو أصبحت جاهزة لأداء دور الملاح الرئيس لسيد البلاد وقبل تيتابو باقتراحه.

غارة سكان جزيرة تاراوا

عنـد بدء فصل الرحلات أو ظهور نجم قلب العقرب، كانت بينتابو مع ابن عمها كيمـيري يصطادان في الحيد المرجاني إلى الشـمال من الممر الغـربي إلى جزر أبيماما. كانـت هناك رياح معتدلة تهب من الجنوب الشرقي. على مسـافة بعيدة شـاهدت بينتابـو خطا من الصواري خارج الممر مباشرة. أعلمت كيميي بأن عليه أن يسـحب المعدات ويرفع الشراع. وبسرعة أبحرا باتجاه الصواري. لم يعلما بوجود أسطول عائد، ولم تكن هناك مجموعة من الصيادين بهذا الحجم. عدت ما مجموعه ثلاثين صارية. مع اقترابهما اسـتطاعت تمييز أشـكال الهياكل وقممها التي تميز زوارق جزيرة تاراوا، والتي رأتها أثناء رحلتها شمالا مع والدها.

غـيرت بينتابو مباشرة مسـارها، وأبحرت مع الريح نحو الجـزر الشرقية لأبيماما ومقر تيتابو. اسـتطاعت أن ترى أن أسـطول تاراوا الصغير كان يعاني من الإبحار ضد الريـح، وأنه يتعرج نحو الميـاه الضحلة لتلك الجزر. وبينما كان عليهم أن يمضوا عدة ساعات قبل أن يصلوا إلى الجزر الشرقية، كان بإمكانها أن تصل إليها في أقل من ساعة. وصـل كيميري وبينتابو إلى أرض تيتابو في قرية تيبونتيبيكي وأعلنا التحذير. أرسـلهما تيتابـو إلى القرى الجنوبية لجمع المحاربين، بينما تهيأ وأولاده للإبحار شـمالا لتحذير القرى الشمالية والقيام بالشيء نفسه.

هنـاك ثلاث جـزر تؤلف «مركـز» أبيماما: باريتوبـا وقرية تيتابـو تيبونتيبيكو وكارياتيبيكي وكل واحدة منها على مسـافة ميلين مـن الأخرى. توقع تيتابو أن يكون هـدف الغارة هو تلك القطعة المنحرفة من الشـاطئ، لذا فقد نشر محاربيه بسرعة اسـتعدادا للمعركة. ركض العديد من المحاربين على الطرقات، وأبحر بعضهم بأسرع ما يستطيعون، سابقين أسطول تاراوا المقبل.

تألفت عدة القتال لمحاربي جزيرة أبيماما غالبا من رماح برؤوس محززة من اسنان سـمك القرش، ورماح مدعمة بأسـنان سـمك القرش. اختبأ المحاربون خلف الأكواخ

Twitter: @ketab_n

والأشـجار للاسـتفادة من عنصر المفاجأة. كان محاربو تاراوا في وضع سـيئ بالنسبة إليهـم، فقـد اختاروا اتجاها للإبحـار تطلب منهم الكثير مـن التعرجات في الاتجاه، ما أعطى محاربي أبيماما ثلاث سـاعات للتهيـؤ للمعركة. مع نزول محاربي تاراوا على الشاطئ بدأوا في الاقتراب من القرى. وسرعان ما قفز محاربو أبيماما دفعة واحدة من مخابئهـم، وهجموا بصرخات مرعبة. فاجأ هـذا الهجوم محاربي تاراوا. دخل بعضهم المعركة، غير أن آخرين ركضوا عائدين إلى زوارقهم ليبحروا سريعا باتجاه الريح.

أمـا محاربو تـاراوا الذين اختاروا البقاء والقتال فقـد قتلوا أو أسروا. أبحر بعض محـاربي أبيماما بزوارقهم لمطاردة محاربي تاراوا الهاربين. بشـكل خاص أرادوا التأكد مـن عدم مهاجمتهم أي قرية بعيدة. تبع المطاردون من أبيماما زوارق محاربي تاراوا خارجا متجاوزين الممر الغربي، غير أنهم عندما تأكدوا أن المنهزمين يتجهون إلى بلدهم توقفوا عن مطاردتهم.

بعد الغارة، قتل بعض محاربي تاراوا الأسرى بطريقة فظيعة في مشهد عام مقابل قـصر تيتابو. تركت الجثث لتتعفن في حرارة شـمس منتصف النهـار. أخذ عدد من النبلاء أسرى، للاسـتفادة من فديتهـم، وأخذ آخرون كعبيد للعمـل في منازل أقارب العائلة المالكة.

طلـب تيتابو من بينتابو أن تفحص الـزوارق الحربية لتاراوا، وأن تقدم النصيحة حولها. رأت أن العارضة الرئيسة في الزوارق تفتقر إلى انحناء ملائم، وأن عمق الهيكل وميلـه لم يكونا مميزين، ما يفسر كفاءة الـزوارق المنخفضة باتجاه الريح. عادت إلى أباتيكو، وركزت على الصيد لباقي الفصل، غير أنها بناء على طلب تيتابو بدأت في بناء زوارق للإغارة عند بدء فصل الثريا. أعطيت تعليمات مماثلة لجميع القرى في أبيماما القادرة على صنع قوارب للحرب.

خطط للإغارة على تاراوا

في نهايـة فصل الثريا (Nei Auti) تقريبا وصل رسـول إلى أباتيكو طالبا حضور بينتابـو إلى قصر الملك تيتابو. وافقت بينتابو، طالبـة أن يرافقها ابن عمها كيميري. وافق الرسول على ذلك. أبحرت بينتابو في اليوم التالي مع كيميري لرؤية الملك تيتابو. سحبا زورقهما على الشاطئ، وسارا خلال قريته، مرورا بمنزل محظياته وأولاده.

Twitter: @ketab_n

دخلت بينتابو وكيميري البناء وانحنيا أمام تيتابو. كان سيد البلد محاطا بحاشيته من جانب، وبولديه ناموريكي الأصغر وبيتكي الأكبر على الجانب الآخر. بدا تيتابو مهيبا.

«بينتابو عليٌّ أن أخبرك أنني قررت الإغارة على تاراوا. لا يمكنني أن أتحمل غارة على بلدي وأدعها تمر من دون رد. طلبت من وريثي بيتكي أن يقود الغارة، لكن يجب أن أحصل على مساعدتك كملاح. بيتكي سيقود، غير أنك ستكونين مسؤولة عن وصول الأسطول إلى هناك، والعودة مرة أخرى. يمكنك المساهمة في أي غنائم يحصل عليها محاربونا».

«سيدي، أنا راغبة في ذلك، لكن أرجو أن نناقش بعض التفاصيل. كم زورقا تريد في أسطولك؟ تاراوا بلد كبير، وهناك الكثير من القرى والجزر. أين تريد أن يكون الهجوم؟».

«بينتابو، أتوقع أن نحصل على سبعين زورقا حربيا وستمائة محارب. بالنسبة إلى توقيت المغادرة أترك ذلك لك. بالنسبة إلى الهجوم أخبرني الأسرى من تاراوا أن هناك مركزين للسلطة، أحدهما في قرية تابيتوا باتجاه هبوب الريح، والثاني في قرية في بيتيو على الطرف الجنوبي الغربي من الأرخبيل. دمج الزعيمان قواتهما للإغارة على بلدنا في الفصل الماضي».

فكرت بينتابو لدقيقة ثم قالت «سيدي، عليٌّ أن أقول لك إن هناك بعض النواحي الخطرة لهذه الغارة، ويجب دراستها بعناية. إذا أبحرنا بعد بدء فصل قلب العقرب فسيكون الوصول إلى هناك سهلا وسريعا، لكن رحلة العودة ستستغرق خمسة أضعاف المدة، وستحتاج إلى ملاحة ماهرة والتزام صارم بالنظام من طاقم الزوارق. هل تدرك هذا؟».

هز الملك تيتابو رأسه موافقا، واستدار إلى بيتكي الذي توقف قليلا، ثم هز رأسه أيضا: «تابعي».

«بالنسبة إلى القرية المقصودة سوف نصادف بالتأكيد أشكال الرياح نفسها التي صادفها محاربو تاراوا أثناء هجومهم علينا إذا قصدنا قرية تابيتوا. سيكون هذا في غير مصلحتنا. من ناحية أخرى، إذا قصدنا القرية على جزيرة بيتيو يمكننا أن نبحر إليها عبر الممر الغربي لتاراوا، وبتعرج واحد نبحر مباشرة إلى بيتيو، لكن علينا أن نرسو عند المد

Twitter: @ketab_n

العالي، لأن هناك حيدا مرجانيا شديد الانحدار ينكشف معظمه عند انحسار المد».

فكـر تيتابو للحظة ثم قال «ليكن كذلك، سـيقوم بيتـكي بجمع المحاربين وإجراء الترتيبـات اللازمة للغارة. يمكنك العودة إلى أتابيكو والاسـتعداد مع الزوارق»، انحنت بينتابـو وكيميري مرة أخـرى وغادرا. مـع مغادرتهما القصر أمكنهما سـماع تمتمات الحاشية وبيتكي غير الواضحة وهم يتحدثون.

في أباتيكو استدعى كيميري الرجال في القرية وأخبرهم بالقرار. بعد أيام، وصل ابن الملك تيتابو مع بعض مسـاعديه إلى أباتيكو. قام بيتـكي مباشرة بالبحث عن كيميري وسـأله عن اسـتعداداته. أجاب كيمـيري بأنهم يجمعون السـمك المجفف، ويعدون الأرض لتخزيـن مياه الشرب العذبة للرحلـة إلى تاراوا والعودة منها. غير أن بيتكي بدأ يفقد صبره «لست أتكلم عن الطعام والشراب، أتكلم عن الأسلحة، أنتم سكان أباتيكا مشهورون كبحارة، لا كمحاربين، بينما يقود سكان القرى على اليابسة الهجوم، تكونون أنتم بالتأكيد في مؤخرة الأسـطول». بعد هذا الكلام تحرك بيتكي وقفز في قاربه وأبحر مع حاشيته.

الرحلة إلى تاراوا

عندمـا جـاء فصل الرحلات أرسـلت بينتابـو إلى الملك تيتابو تعلمـه بأن زوارق الأسـطول أصبحت جاهزة بعد يوم من بدء الشـهر القمري التالي. في الأسـابيع التي سـبقت الغارة، قضت لياليها في كوخ النجوم، ومشت خلال النهار إلى الطرف الجنوبي من أباتيكو. على الشـواطئ المواجهـة للمحيط، نظرت إلى الطريقـة التي تتكسر بها الأمواج، والتي تظهر التغيرات في اتجاه التيار. نظرت إلى دورات أنماط الطقس، محاولة تحديد الوقت المناسب لانطلاق الأسطول.

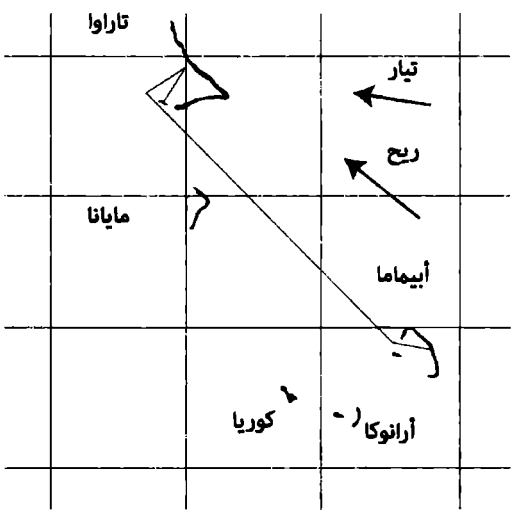
أخيرا، أصبحـت الدلائل كلها تؤيد الرحلة إلى تاراوا. أعلمت تيتابو بأن الأسـطول سـيتجمع في المياه قرب قصر الملك، وسـيكون جاهزا للإبحار عند غروب شمس ذلك اليوم. شـحن سـكان أباتيكا قواربهم الحربية بالسـمك المجفف، وفاكهة الباندانوس المجففة، وجعب الماء والأسلحة. عبر كيميري وبينتابو والمحاربون من أباتيكو إلى قرية تيتابو حيث كان الأسـطول يتجمع هناك. كان هناك مـا مجموعه 80 زورقا، رفع كل منها شعار عشيرته أعلى الصارية. كان أكبر تجمع للزوارق الحربية تشهده تلك الجزر.

Twitter: @ketab_n

عبرت بينتابو إلى الزورق الأمامي مع ابن الملك تيتابو الأكبر بيتكي قائد الحملة. كان العراف جالسا في مؤخرة الزورق وعلى رأسه قبعة من الريش. قرب الغروب، أعلمت بينتابو بأن عليهم أن يبحروا عندما يبزغ القمر بعد الغروب بوقت قليل. كان بيتكي مسؤولا عن النظام في الأسطول، وكانت الزوارق الأمامية ممتلئة بالمحاربين الذين كان يكن لهم كل تقدير. وكعلامة على احتقاره للبحارة من أباتيكو فقد وضع قواربهم في مؤخرة الأسطول.

في العتمة المحتشدة تمايل الأسطول في المياه. أشعلت النيران على الشاطئ، وصدحت النساء بالتعويذات على حافة الماء. عندما بزغ القمر من الشرق في السماء، خيم الصمت على الجميع. مع عبور القمر فوق أعلى شجر النخيل، أشارت بينتابو إلى بيتكي أن يبدأ الرحيل.

أبحر قارب بيتكي في المقدمة، قامت بينتابو بتوجيهه باتجاه نجم قلب الأسد الذي كان يغيب، والذي كان المسار نحو الممر الغربي. كان القمر مكتملا إلى ثلاثة أرباعه، وقد أنار البحر وأشجار النخيل البعيدة. في هذه الأنحاء يأتي التيار المنحسر بعد 3 ساعات من بزوغ القمر، وقد حمل الأسطول معه خلال الممر الغربي لأبيماما بقوة تيار المد (الشكل 223).



الشكل (223): رحلة الأسطول الحربي الصغير من أبيماما إلى تاراوا.

Twitter: @ketab_n

مـا كادت بينتابو تتجاوز الحيد الغربي حتى شـعرت بالتضخم الجنوبي يدحرج الزورق بلطف. أمرت بتغيير الاتجاه شـمالا بعرض يد واحدة إلى الجنوب من نجم الـدب الذي كان يغيـب، والذي كان يقودهم مباشرة إلى جزيـرة تاراوا. بعد وقت معين، مع تجاوزهم الطرف الشمالي من جزيرة أبيماما تركوا مؤخرتها، وبدأ التضخم مـن الشرق يهيمن مع الرياح التجارية من الجنوب الشرقي. كان هذا عبورا سـهلا: اجتمع التيار مع الرياح لدفع الأسـطول نحو الأمام شـمالا. يردد الملاحون في هذه الأنحاء كثيرا أن العالم يميل إلى الشـمال الغربي بما أن التيار والرياح يتحركان للأسفل دوما في ذلك الاتجاه. كانت بينتابو تعلم أن رحلة العودة ستكون أكثر صعوبة بكثير.

حافظت بينتابو على مسـارها نحو الشـمال الغربي مسترشدة بعدد من النجوم التي تغيب على التوالي: يغيب قبضة الدب الأكبر أولا ثم النجوم الأصغر. قبل شروق الشمس مباشرة، ظهر كوكب الزهرة في الشرق. كان آخر نجم رئيس يغيب هو النسر إلى الغرب – شـمال غرب. اتجهت بينتابو بمقدار عرض يد ونصف اليد إلى الشـمال من ذاك الموقع. أشرقت الشـمس واستمروا في مسـارهم، مستخدمين التضخم من الشرق كدليل. حالا بدأت بينتابو تشعر بانعكاس التضخم الشرقي من جزيرة مايانا على مد الأفق.

بحلول منتصف الصباح علمـت بينتابو أنهم أقرب ما يكونون إلى جزيرة مايانا التي كانت إلى الجنوب الغربي منهم. كان الأسطول الآن يعبر الممر سيئ السمعة بين مايانـا وتاراوا، حيث تكون التيارات قوية ومتقلبـة. أعطت بينتابو الأوامر بالاتجاه أكثر نحو الشمال لأخذ التيار بعين الاعتبار، وللمحافظة على الاتجاه. خلال فترة بعد الظهـر الباكرة تقريبا مروا على بعد بضعة أميال إلى الجنوب من بيتيو على الطرف الجنوبي الغربي من تاراوا، وكان بإمكانهم مشاهدة أعالي شجر النخيل عن بعد. كان النزول على طرف المحيط من بيتيو غير ممكن، لذا أبحر الأسطول شمالا حتى وصل إلى الممر الغربي لجزيرة تاراوا.

عند منتصف الظهيرة أعطت بينتابو الأوامر للتحرك إلى الشـمال- شمال شرق، مقتحمـة الريـح بقوة. عبروا الممر الغـربي مدفوعين بالمد الداخل. أبحروا لمسـافة معينة في مياه الجزر. وعندما عرفت بينتابو أنها حصلت على زاوية نهائية جيدة إلى بيتيو أعطت أوامرها بالتوجه في الرياح، وبدأ الأسـطول مرحلته الأخيرة إلى الجنوب

Twitter: @ketab_n

الغربي نحو بيتيو. استدارت بينتابو إلى بيتكي قائلة: «على هذا المسار سنصل قريبا إلى بيتيو، جاء دورك الآن».

أمر بيتكي الأسطول أن يأخذ وضعية الهجوم بأسطول صغير مؤلف من عشرة زوارق في المقدمة، بينما تتبعه الزوارق الأخرى. مع اقتراب الأسطول من بيتيو استطاعت بينتابو أن ترى أولا قمم أشجار النخيل، ثم أضواء النيران بالقرب من الشاطئ. خططت بينتابو للرحلة بحيث يصلون إلى شواطئ بيتيو قرب المد العالي، فالحيد المرجاني والشاطئ في بيتيو ضحلان جدا، والرسو عند أي وضع باستثناء المد العالي سيعرض المحاربين للخطر[3].

النزول على ساحل بيتيو

كانت الشمس تهبط في غرب السماء، وأصبحت أشجار النخيل وأضواء النيران أوضح مع رسو الزوارق على الشاطئ. لمعت الزوارق بالرماح والأشرطة مع تحديق المحاربين نحو الشاطئ. مع اقترابهم انجرف صوت غريب نحوهم: يغني.

تبادل العراف وبيتكي نظرات قلقة. سأل بيتكي: «لماذا يغنون؟» هز العراف كتفيه: «ربما يستعدون للهجوم أثناء نزولنا على اليابسة؟» مع رسو الزوارق صمت المحاربون. كانت هناك نساء يلبسن تنانير من الأعشاب ويرقصن قرب النار. كان الرجال يلوحون أذرعهم بحركة تقول: «تعالوا إلى هنا». نزل بيتكي والعراف وبينتابو من الزورق. رفع بيتكي ذراعه طالبا من المحاربين الانتظار. اقترب رجل بقبعة من الريش نحوهم محاطا برجال عزل ملطخين بالأصبغة وذراعاه ممدودتان. كانت هناك نظرة من عدم التصديق على وجه بيتكي.

ابتسم ملك بيتيو وقال: «أهلا يا أصدقائي. نقوم بتحضير وليمة على شرفكم. أعلم أنكم ربما تعتقدون أن هذه خدعة، لكن دعوني أؤكد لكم أننا ليست لدينا أي نية في قتالكم. من الواضح أنكم جئتم بأعداد أكبر ونرغب فقط في تكريم محاربيكم الشجعان». بدا بيتكي مندهشا جدا.

استدار الملك نحو بينتابو والعراف «أرى أنك اصطحبت رئيس السحرة والأميرة معك»، لكن بيتكي هز كتفيه متعجبا، ونظر إلى بينتابو قائلا «إنها مجرد محظية». شعرت بينتابو بأنها طعنت في الصدر بهذه الكلمات. هز ملك بيتيو رأسه، كأنه

Twitter: @ketab_n

يقول إنه فهمهم، وأشـار إليهم بالحضور: «أخـبر محاربيك أن ينضموا إلى الحفلات على طول الشاطئ». مرر بيتكي الكلمة إلى محاربي الأسطول، ورحب بمحاربي أبيماما إلى الولائم حول النيران.

قدم للمحاربين أفضل أنواع السـمك الشـهي، مع مـشروب جوز الهند المعتق. وسريعـا ما تملوا ورقصوا مع النسـاء من جزيـرة تاراوا. غـير أن بينتابو عادت إلى الزوارق الحربية عند الشـاطئ. أحيانا يشار إلى موقعنا الحقيقي في الحياة في لحظة خاطفة، ويكشـف هذا عنا الأوهام، ما يتركنا في حالة من البحث عن الهوية. يمكن أن يكون ذلك مدوخا، كأن الإنسـان يسـقط من الفضاء. لم تسـتطع بينتابو سوى التحديـق في البحر وهي تراقب بـزوغ القمر فوق الجزر مع بريق النيران المتأججة وراءها، وانجـراف أصوات الغناء والصراخ نحو حافة المـاء. قبل ليلة واحدة كانت الملاح الرئيس للملك تيتابو، وهاهي الآن تعتبر مجرد محظية ترافق بيتكي. وبدلا من المشاركة في الاحتفال عادت إلى الطعام البسيط المخزن في الزوارق الحربية، ونامت، بينما استمر الاحتفال حتى الهزيع الأخير من الليل.

عند شروق شـمس اليوم التالي مشـت بينتابو وتفقدت الحطام البشري الملقى على الشاطئ. كان المحاربون السكارى نائمين في كل مكان. عاد سكان بيتيو المحليون إلى أكواخهم. تمشت على طول الشاطئ حتى وجدت الزورق الأباتيكي الذي ساعدت هي في بنائه، ونصبت واقية صغيرة من الشـمس من الأغطية المسـتخدمة لتخزين الأشرعة خلال العاصفة. لم يكن هناك ما تفعله في هذا الوقت سوى الانتظار.

خلال منتصف النهار تقريبا عاد كيميري إلى الزورق، وهو متعب. شاهد بينتابو، وببعض الدهشة سألها: «ما الذي حدث لك؟».

«لقـد دعاني بيتـكي محظيته أمام الملك بيتيـو. في لحظة أنا مـلاح تيتابو، وفي اللحظة التالية أنا عاهرة».

هز كيميري رأسـه «كنت أخـشى أن يحدث شيء كهذا عندمـا نصل إلى تاراوا. الرجل ليس جيدا، وسيكون ملكا سيئا عندما يموت تيتابو. ما الذي تودين صنعه؟»

«ما الذي أسـتطيع فعله؟ نحن بعيدون عن الوطـن، وأمامي رحلة صعبة جدا للعودة. ولهؤلاء المحاربين عوائل تعتمد عليهم. تقع علي مسـؤولية رجوعهم بأمان إلى الوطن بغض النظر عن بيتكي. عليَّ الآن الانتظار حتى يحين موعـد العودة».

Twitter: @ketab_n

«أنت فخر جزيرة أباتيكو» قال كيميري «ما الذي يمكنني فعله لمساعدتك؟».

نظـرت بينتابو عبر المياه اللازوردية إلى الجزر، محدقة في البعيد ثم التفتت إلى كيميري: «تحت هذه الظروف لا يمكنني التحدث مع بيتكي بينما نحن على اليابسة. عليك أن تعمل وسـيطا لنقل الرسـائل بيننا. لا يمكننا الإبحار في أي وقت. يجب أن تكـون الريح ملائمة لرحلة العودة وإلا فإن التيارات سـتدفعنا بعيدا في البحر نحو الشـمال الغربي. ليس هناك أرض. سـمعت عن زوارق سحبت في ذلك الاتجاه، ولم تعد أبدا. اعثر على بيتكي وأخبره أنني سأنتظر حتى يحدد موعد عودة الأسطول إلى أبيماما، وسأقرر وقت المغادرة».

هَزّ كيميري رأسه موافقا «كما تشائين بينتابو. هذا أقل ما يمكنني فعله».

مـرت أيـام عدة لكن بينتابو لم تكـن عاطلة. أقامت نسـخة مصغرة عن كوخ النجوم من جذوع النخل. كانت رحلة العودة إلى أبيماما صعبة، وتتطلب العديد من التعرج. كان عليها أن تخطط لأفضل مسـار وظروف لتقاوم التيار والرياح السائدة التي كانت متحالفة ضدها بحيث كانت تدفع كل شيء في المحيط إلى الأسـفل من الجنوب الشرقي إلى الشمال الغربي.

في مخيلتهـا أدارت بينتابو عـدة احتمالات لرحلة العودة، بنـاء على قوة إبحار الزوارق ضد الرياح. بحسـب الظروف، فإن بعض الرحلات تفشـل بشكل سيئ. إذا كانت الرياح ضعيفة، أو كانت تهب من الاتجاه الخاطئ، فلا يمكن للزوارق أن تقاوم التيـار. حتى لو كانت الريح قويـة بما يكفي، فإن الملاحة الناجحة تحتاج إلى توقيت جيد، واستخدام الجزر لضمان مرور آمن. أخيرا توصلت إلى حل عملي في ذهنها.

متع بيتكي ومحاربوه أنفسـهم في البداية بكـرم ملك بيتيو، غير أنهم سرعان ما سئموا حياة الترف. جاء كيميري في أحد الأيام إلى بينتابو قائلا: «قرر بيتكي أنه جاهز للعودة إلى أبيماما. إنه يحضر نفسه للعودة».

«أخـبره أن الريح ضعيفة جدا الآن، لا يمكننا المغادرة حتى تهب ريح قوية من الجنـوب الشرقـي. إذا غادرنا الآن فـلا يمكننا مقاومة التيار». أومأ كيميري برأسـه وغادر. وعندما عاد قال إنه سينتظر قرارها بخصوص وقت المغادرة.

كررت بينتابو طقوسـها في قضاء الليل في كوخ النجوم والتجول إلى جهة المحيط مـن بيتيو خلال النهـار لفحص الطقس وحالة التيار. في أحـد الأيام أعطى الطقس

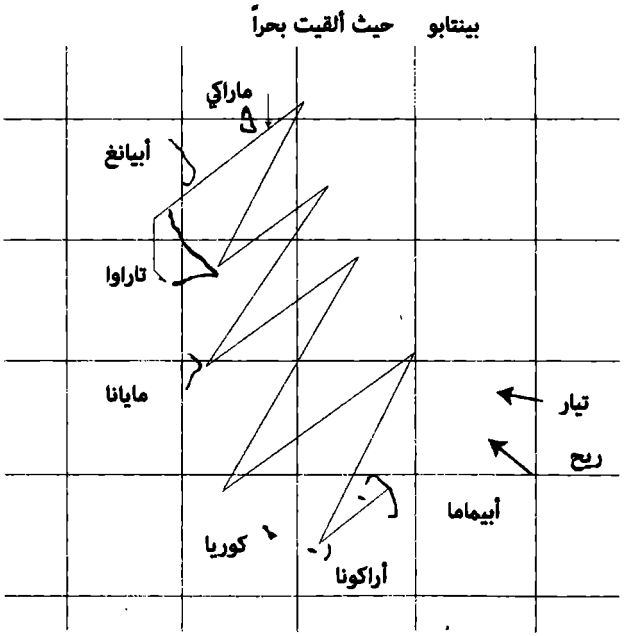
Twitter: @ketab_n

إشـارات إلى ريح قوية وثابتة من الجنوب الشرقـي. يبدو صوت الريح الملائمة مثل وحش ينهش أشـجار النخيل ويحنيها تحت قوته. عادت بينتابو إلى القرية الرئيسة في بيتيو، وأخبرت كيميري «اجعل بيتكي يستعد للرحيل قبل شروق الشمس مباشرة، هناك فرصة صغيرة فقط لرفع الشراع، وعلينا أن نأخذها».

رحلة العودة إلى أبيماما

يبين الشكل (224) خارطة لرحلة العودة.

خلال الليل اشـتدت الرياح من الجنوب الشرقي وكانت تهز ثمار جوز الهند إلى الجانبين. أعطت بينتابو تعليمات بأخذ مؤن لرحلة عودة مدتها أسـبوع واحد على الأقل في الزوارق. في غسق الصباح الباكر سحب المحاربون زوارق الأسطول إلى حافة الماء وقفزوا داخلها.



الشكل (224): خارطة رحلة العودة من تاراوا إلى أبيماما.

Twitter: @ketab_n

مشت بينتابو إلى زورق بيتكي وتسلقته. لم يقل بيتكي شيئا. حالما أشرقت الشمس فوق الجزر إلى الشرق، أومأت بينتابو إلى مساعديها برفع الشراع. قالت لهم: «أبحروا إلى الشمال الغربي، واجعلوا الزوارق الأخرى تلحق بكم».

كانت الشمس قد ارتفعت بعرض يدين في السماء فوق الأفق عندما اجتازوا حيد الممر الغربي. أشارت بينتابو إلى المساعدين أن يغيروا مسارهم ليصبح نحو الشمال الحقيقي. بدأ البحار على دفة التوجيه في التذمر من أن هذا سيأخذهم بعيدا عن أبيماما وليس إليها. ماذا كانت تفعل؟ قالت بينتابو: «لا تسأل، وجّه القارب شمالا».

مرة أخرى استطاعت أن تشعر بالتضخم الجنوبي تحت الزورق واستلقت لتعرف فيما إذا كان باستطاعتها الحصول على أي معلومة من اهتزاز الزورق. في آخر فترة الصباح جعلت الملاح يغيّر مساره مرة أخرى، نحو الشمال الشرقي هذه المرة. «تحرك باتجاه شمال النقطة الشمالية من تاراوا» كانت أوامرها. قلب الملاح عينيه، وبدأ المساعدون يتمتمون فيما بينهم: ما الذي تفعله؟ ربما كانت تسعى إلى قتلهم كلهم بسبب زلة لسان بيتكي. بدا على بيتكي القلق.

كانت الزوارق تبحر قريبا وهي تصارع من أجل كل بوصة ضد الريح والتيار. عندما تجاوزوا الرأس الشمالي لتاراوا، بدأت الريح تضرب بقوة كاملة. لم يكن هناك شك حول قوة التضخم الشرقي عند هذه المرحلة، والتي أرجحت الزوارق وهي تبحر ضد الريح. بعد منتصف النهار بقليل لاح الطرف الجنوبي من جزيرة ابيانغ من الجهة اليسرى. لم يذهب إلى ابيانغ من قبل سوى رجل واحد في زورق بيتكي، وكان يعلم أنهم على مسار شمال- شرق. انتابه الرعب، وتذمر الطاقم حول دوافع بينتابو. سألوها ما الذي تخطط له؟ غير أنها صرخت فوق الريح: «افعلوا ما تأمركم به المحظية، وتابعوا الإبحار». نظروا بعضهم إلى بعض بدهشة، غير مدركين لما يحدث.

بسرعة اختفت ابيانغ خلف الزوارق ومع انحطاط الشمس في السماء لاحت لهم جزر ماراكاي. أصرت بينتابو أن يتبعوا مسارا أقرب ما يكون إلى الطرف الجنوبي من جزيرة ماراكاي. استمر الرجال في التذمر. هذه المرأة ساحرة تود أن تنتحر، وأن تأخذهم بعيدا عن ديارهم وليس نحوها. استلقت بينتابو على الزورق محاولة تحسس اتجاه التيار وقوته بالطريقة التي يتفاعل فيها مع التضخم الشرقي والجنوبي، لكن بالنسبة إلى الرجال بدت كأنها مستاءة.

Twitter: @ketab_n

سـأل الرجال بينتابو عما تفعله، غير أنها أشـارت فقط قائلة لهم «تابعوا في هذا المسار أبحروا. سأعود بكم إلى أبيماما. لا تقلقوا».

عندمـا أصبحت مـاراكاي وراءهم انتـاب الرجال في زورق بيتـكي الرعب. هذه المرأة سـتأخذهم بالتأكيد إلى نهايتهم بسـبب غلطة بيتكي معهـا. تجمعوا في نهاية الزورق وبحركة منسقة واحدة اندفعوا إلى الأمام وأمسكوا ببينتابو من هيكل الزورق المتأرجح وألقوا بها في المحيط.

بالكاد اسـتطاعت بينتابو الشـعور بما يحدث حين كانت في الهواء ثم سقطت عـلى الأمواج. اصطدمت بالماء الدافئ وغاصت. عندما طفت على السـطح، ناورت كي تواجه الأسـطول المار بقربها. كانت الشـمس تنحدر في السـماء. صرخت فيهم أن يأتـوا وينقذوهـا. تجاهل البعض ذلك، ورآها البعـض الآخر غير أن خوفهم من بيتكي جعلهم يرفضون مساعدتها. صرخ البعض بكلمات مثل «غذاء لسمك القرش» وضحكوا باستخفاف.

في مؤخرة الأسـطول رأت بينتابو قمة زورق أباتيكـو، ولوحت له بيدها، صارخة بقوة لجلب الانتباه. كان كيميري في مقدمة السفينة، وأعطى أوامره إلى الطاقم لإرخاء الشراع وجعله رخوا. قاموا بالتجديف وانطلقوا نحو بينتابو. سـبحت باتجاه الزورق، وسـحبها كيميري والآخـرون من الماء إلى الـزورق. كانت أنفاسـها مقطوعة. «رماني مسـاعدو بيتكي من القارب، اعتقـدوا أنني أحاول الانتحار بالإبحـار بعيدا في البحر وإغراقهم معي انتقاما».

تلفت كيميري حوله. كان آخر زورق يتوارى وراء الأفق في الشـمال الشرقي. كان اللحاق بهم مستحيلا. «ما الفعل؟» سأل كيميري.

«مـا الذي نسـتطيع فعله؟ أبحر إلى الشـمال الشرقي ربما ينـزل البعض الشراع ويدعنا نلحق بهم».

مع وصول الشمس إلى الأفق الغربي، لم تكن هناك أي إشارة للأسطول. في العتمة المتزايدة أعلمت بينتابو الطاقم أن يبحروا بعرض شـجرة نخيل إلى شـمال نجم ذنب الدجاجة المشرق في شرق السـماء. عندما بزغ شيدار في ذات الكرسي، توجهوا مباشرة نحوه. عندما ارتفع ذات الكرسي أعلى في السـماء، أعطـت بينتابو تعليمات للعودة، وتوجيه المسـار إلى الجنوب الغـربي نحو ألفا قنطورس الـذي كان يغيب في الغرب.

Twitter: @ketab_n

تابعوا الإبحار خلال الليل. أراد كيميري أن يعلم كيف حددت بينتابو المسار، غير أنها قالت إنها ستخبره بذلك بعد شروق الشمس. استلقت أسفل الزورق وحدقت أعلى الصاري نحو النجوم، شاعرة باهتزاز القارب وتدحرجه تحتها.

عند شروق الشمس استمروا في الاتجاه الجنوبي الغربي غير أنهم استطاعوا رؤية أمواج تتحطم عن بعد وأعالي أشجار النخيل. استمرت الرياح بلا هوادة من الجنوب الشرقي. سألها كيميري: «ما هذه الأرض؟».

«لا بد أنها الطرف الجنوبي من تاراوا، إذا لم أكن مخطئة» قالت بينتابو.

«هل تعنين أننا مازلنا حيث بدأنا صباح البارحة، عدا عن أن معظم الأسطول قد ضاع؟ ما الذي يدور بعقلك؟».

أعطت بينتابو الأوامر بالتحول مرة أخرى إلى الشمال الشرقي، مقتربة جدا مرة أخرى من الرياح.

بينما كان أفراد الطاقم يحافظون على المسار التقطت بينتابو بعض الصخور المغناطيسية التي كانت بين أحجار تثقيل الزورق وبعض القطع الخشبية ووضعتها على الهيكل. «كيميري تعال إلى هنا وسأشرح لك».

وضعت صفا من الأحجار المغناطيسية أمامها وأشارت إليها: «هل ترى هذه الأحجار؟ إنها تاراوا. هذه الأحجار في الشمال هي آبيانغ وماراكاي. وهذه إلى الجنوب هي مايانا، ثم أبعد إلى الجنوب كوريا وأرانوكا وأبيماما».

هز كيميري رأسه وقال: «تابعي».

مررت بينتابو يدها فوق صف الصخور: «تتحرك الرياح والتيار في هذا الاتجاه، من الشرق. يمكن للزورق أن يبحر قريبا جدا فقط من الريح، ولا يمكننا الإبحار مباشرة إلى أبيماما. علينا أن نحول اتجاهنا عدة مرات لنصل إلى أبيماما، لكن من غير الحكمة أن نبحر مباشرة من تاراوا. إذا أبحرنا مباشرة من تاراوا باتجاه الجنوب الغربي فسنكون على الطرف الخاطئ من الجزر».

«لا أفهم».

«عليك دوما أن تبحر باتجاه الريح لتجمع من الجزر. إذا جاءت عاصفة، يمكنك الإبحار مع الريح لأقرب جزيرة للحصول على المأوى. لكن إذا كنت في مؤخرة الرياح وضربتك العاصفة فليست هناك فرصة للوصول إلى ملجأ، وسوف تسحب بعيدا بحيث

Twitter: @ketab_n

لا يمكنـك العثور على طريق العودة. أيضا في التعـرج أود إجراء أكبر عدد ممكن من الدوران حول جزيرة معروفة. يمكنني أن أوجه القارب بهذه الدقة. التغيرات البسيطة في الريح والتيار هي أشياء لا أستطيع التحكم فيها، لكنني إذا علمت أن بإمكاني التوجه إلى جزيـرة بصورة تقريبية فيمكنني تصحيح موقعي. هذا هو السـبب الذي جعلني أبحر إلى الشـمال مباشرة من تاراوا ثم على طرف اتجاه الريح من الجزر. بعد أن أقوم بالدوران الثاني يجب أن نصل إلى شاطئ ماريانا المعاكس للريح صباح غد».

اسـتمروا بالإبحار إلى الشـمال الشرقي طوال النهار. عن بعد أشـارت السـحب المتراكمة العالية إلى جزر تاراوا إلى الغرب وابيانغ وماراكي إلى الشـمال الغربي والغرب. كان هنـاك ثلاثة دلافين تسـبح بالقرب من الزورق، قافزة مـن الماء بين الحين والآخر وهي تتزحلق فوقه.

قبل سـاعة من غروب الشـمس أمرت بينتابو بتحول آخر نحـو الجنوب الغربي، وبـدأوا المرحلـة التالية إلى مايانا. حافظـت بينتابو على خارطة عقلية لكن إشـارات اليابسـة سـاعدتها في تثبيت موقعها. بعد غروب الشمس كان المسار إلى مايانا موجها مـرة أخـرى باتجاه النجم ألفا قنطـورس وتبعوا النجوم في ذلك الاتجـاه خلال الليل. قبل شروق الشـمس مباشرة عند بزوغ الفجر استطاعت بينتابو أن تشعر بانعكاسات التضخم من جزيرة مايانا. بعد وقت قصير من شروق الشـمس ظهر لهم شاطئ مايانا وبدأوا في التحول التالي باتجاه الشمال الشرقي.

على النقيض من الزوارق الشراعية الغربية، لم تكن زوارق غيلبرت مضطرة أن تلتف خـلال الريح كي تغير اتجاهها: فهي تعكس اتجاهها. يأخذ البحارة الشراع، وينقلونه من أحـد طرفي الزورق إلى الطرف الآخـر. ما إن تملأ الرياح الشراع على الطرف المقابل حتى يجعل الملاح الطاقم يعدلون الأشرعة ودفة القيادة للحصول على الاتجاه المطلوب. يركب المداد دوما باتجاه الريح من الزورق لتحقيق توازن ضد الميلان الناجم عن ضغط الرياح.

بعـد غروب الشـمس، توجهوا مرة أخـرى باتجاه يبلغ عرض يد شـمال ذنب الدجاجة، وعندما ظهر ذات الكرسي، انعرجوا مرة أخرى نحو الفا قنطورس(*) الذي كان يغيـب. حيث كان هذا هـو الطريق المأمون الذي حددته بينتابو خلال الحفل

(*) Alpha Centauri: أقرب نظام شـمسي من المجموعة الشمسـية، وقد كشـفت آخر الأبحاث الفلكية أن ذلك النظام يضم أقرب كوكب صالح- كما يبدو للعيش- من الأرض وأطلق عليه اسم Proxima b. [المحرر].

Twitter: @ketab_n

عـلى جزيـرة تاراوا. بعد شروق الشـمس مباشرة في اليوم التـالي أمكن رؤية طيور الفرقاطـة تطير باتجاه البحر. خمنت بينتابو أن هذه إشـارات إلى جزيرة كوريا إلى الجنوب الشرقي وأمرت بتعريجة أخرى إلى الشمال الشرقي.

عـلى الرغم من أن التقدم ضـد الريح والتيار خبرة طويلة ومؤلمة نوعا ما، فإنها في الحقيقـة تزيـد فرص العثور على جزيرة بما أن الزورق يقطع مسـاحة كبيرة من البحـر روحة ورجعة مما لو أبحـر مع الريح والتيار. بعد الرجوع مرة أخرى علموا، حسـب إشـارة من بزوغ ذات الكرسي، أن هناك فرصة جيدة للوصول إلى الشاطئ في اليوم التالي.

خـلال الليل اختفى التضخم الجنوبي البطيء مشـيرا إلى وجود جزر كبيرة، ربما كانت أبيماما نفسـها إلى الجنوب. بعد ساعات قليلة من شروق الشمس وصلوا إلى أرانوكا. بعد أن سـافروا إلى هناك ثلاث مرات في رحلات للصيد ومرة واحدة في غارة مع تيتابو علمت بينتابو أن انعراجا واحدا إلى الشـمال الشرقي سوف يجلبها خلال الممر الجنوبي إلى أبيماما.

«أبيماما، آه، أبيماما، ما الذي سأفعله بك؟» تساءلت بينتابو بصوت عال. خلال اليومين الأخيريـن، كان البحر صديقها الذي تعرفه، مبعدا ذكرى بيتكي والأسـطول الضائع، غير أن فرصة النزول على الشـاطئ جلبت هذه الذكريات كلها إلى الواجهة. مـا الذي سـتقوله لتيتابو؟ ماذا عـن العائلات التي فقدت المحاربـين من دون أن ترتكب خطأ؟ هل سيجد الأسطول طريقه وحده؟

خاتمة: بعد عشرين عاما

حـدق تيموتي ابـن كيميري من مايانا نحو تاراوا. لوحـت بينتابو بيدها باتجاه التضخم المتدحرج. «هل ترى كيف تتشـوه التضخمات بالقـرب من الجزر باتجاه الجنوب الغربي القريب إلى الجزيرة، ثم تستقيم بعد ذلك؟».

«نعم»

تابعت بينتابو: «ينتج هذا عن تأثير الحيد الضحل للجزر. ما الاتجاه الذي تعتقد أن التضخم سينحني به لو كنا على الشاطئ الجنوبي لتاراوا؟».

فكـر تيموتي للحظة ورسـم مجموعة من الخطوط في عقلـه المتخيلة في الهواء

Twitter: @ketab_n

بسـبابته. ثم قال: «أفترض أنها ستنحني نحو الشـمال الغربي في تلك الحالة. أتوقع أيضا أن أرى تضخما صغيرا ينحني بواسـطة مايانـا لايزال يدخل إذا كنت على بعد مسافة ما إلى الجنوب من تاراوا».

«جيـد، عليك أن تتذكر أن إشـارة واحـدة في الملاحة ليسـت موثوقة، غير أن إشارات عدة مجتمعة موثوقة. عليك دوما أن تسأل نفسك: «هل هناك طرق أخرى يمكن أن أبرهن بها لنفسي عن مكان وجودي وأين أتجه؟».

هز تيموتي رأسه.

قبل عشرين عاما، لم يعد الأسـطول كما كانت بينتابو تخشى. على الرغم من أن هذا لم يكن مقصودا من سـكان تاراوا، فإنه لم يكن باسـتطاعتهم أن يفعلوا أفضل مما فعلـوا بقتل المحاربين من أعدائهم: تحطمت أبيماما بسـبب هذه الخسـارة. نتعامل مع الخسـارة والشـعور بالموت بطرقنا الخاصة. بالنسـبة إلى بينتابو كانت عملية التعليم طريقة لخلق نوع من الخلود: تحفظ المعرفة، وينشـأ شعور بالأمان. انتظرت سـنوات عديدة كي تحظى بملاح ناشـئ لتعلمه، وليسمح لها بتأدية الدين العاطفي الواجب عليها. أظهـر ابن كيميري كفاءة هائلة، وبناء على توصية بينتابو قرر الكبار في أباتيكو أن يجعلوه وريث تقاليد الملاحة لديهم.

Twitter: @ketab_n

Twitter: @ketab_n

المصطلحات

Twitter: @ketab_n

Twitter: @ketab_n

Age of the tide	عمر المد: المدة الزمنية بين قمر كامل أو جديد وأكبر مدى للمد في دورة قمرية.
Altitude	زاوية الارتفاع: الزاوية العمودية فوق الأفق إلى جسم ما في السماء. بحسب الاصطلاح زاوية الأفق = 0 درجة، وزاوية الأوج + 90 درجة، وزاوية الحضيض - 90 درجة.
Altocumulus	سحب تراكمية: سحب تظهر بنية تراكمية مكونة من قطرات الماء، توجد عادة في الارتفاعات المتوسطة في الغلاف الجوي القريب من الأرض.
Amphidromic point	مركز المد الدوار: نقطة ثابتة يدور حولها المد الدوار. ليس للنقطة نفسها مدى للمد.
Amplitude	سعة: 1 - للأمواج أعظم إزاحة من نقطة متوسطة. 2 - للشمس المغادرة عن سمت الإشراق من جهة الشرق الحقيقي.
Antarctic Circle	الدائرة القطبية الجنوبية: خط العرض الذي تصبح عنده الشمس قطبية دائرية خلال الصيف الجنوبي عند الانقلاب الشمسي، وهو بحدود 66.5 درجة جنوبا.
Anticyclone	مضاد السيكلون: منطقة جوية محصورة كبيرة من الضغط المرتفع تدور حول مركزها وتطرد الهواء إلى محيطها.
Aphelion	أوج عن الشمس: نقطة أبعد مسافة عن الشمس لجسم في مدار بيضاوي.
Apogee	أوج عن الأرض: نقطة أبعد مسافة عن الأرض لجسم في مدار بيضاوي.

Twitter: @ketab_n

Arctic Circle	الدائرة القطبية الشمالية: خط العرض الذي تصبح عنده الشمس قطبية دائرية خلال الصيف الشمالي عند الانقلاب الصيفي، وهو بحدود 66.5 درجة شمالا.
Austral	جنوبي: ما يتعلق بنصف الكرة الأرضية الجنوبي.
Autumnal equinox	اعتدال خريفي: وقت عبور الشمس خط الاستواء السماوي وهي تنتقل إلى نصف الكرة الجنوبي السماوي. النهار والليل بالطول نفسه.
Azimuth	السمت: الزاوية الأفقية بين الشمال الحقيقي واتجاه ما. حسب الاصطلاح فإن اتجاه الزاوية الموجبة هو مع اتجاه عقارب الساعة.
Back bearing	الاتجاه المعاكس: الزاوية في الاتجاه المعاكس لوجهة ما، مثل 180 درجة.
Backing	تغير معاكس: الميل إلى تغيير الاتجاه بعكس عقارب الساعة، كما بالنسبة إلى اتجاه الرياح.
Ballast	وزن تثقيل: وزن يضاف أسفل قارب لتحسين توازنه خلال حركة متقلبة.
Bathymetry	تمثيل قاع البحر: قياس نموذج قاع البحر وتمثيله تحت جسم من الماء. تمثل القياسات على شكل عمق عادة من مستوى قياسي.
Beam	عرض القارب: عرض قارب عند أعرض نقطة منه.
Beam sea	بحر عرضي: أمواج تضرب القارب على جانبه.
Bearing	الاتجاه: الزاوية الأفقية من الشمال الحقيقي إلى جسم ما.
Beating	الضرب: عملية الإبحار بزاوية ضد الريح.

Twitter: @ketab_n

Beitass	بايتاس: لوح استخدمه البحارة النرويجيون القدامى لتقوية حافة مقدمة شراع رباعي، ما يزيد من كفاءته ضد الريح.
Boat	قارب: قارب صغير مفتوح (أي أصغر من سفينة).
Boreal	شمالي: ما يتعلق بنصف الكرة الشمالي (مثل شتاء شمالي).
Bow	مقدمة القارب: مقدمة القارب في الماء.
Bow wave	موجة المقدمة: الموجة المولدة من مقدمة القارب الذي يتحرك في الماء.
Buoyancy	الطفو: قوة تدفع إلى الأعلى على جسم أو قارب وهي تساوي وزن الماء المزاح.
Caravel	كارافال: سفينة صغيرة، عادة برتغالية المصدر، تدفع بأشرعة لاتينية.
Cat's paw	مخلب القط: تموجات ناعمة في ماء ساكن غالبا ناجمة عن مرور رياح على السطح.
Celestial equator	خط الاستواء السماوي: خط يحيط بالكرة السماوية فوق خط الاستواء الأرضي مباشرة.
Celestial sphere	كرة سماوية: إسقاط أجسام سماوية على كرة من أجل تعيين محاور لها.
Center of buoyancy	مركز الطفو: نقطة في القارب تمثل مجموع قوى الطفو للهيكل نحو الأعلى كلها.
Center of gravity	مركز الجاذبية: نقطة في القارب تمثل مجموع قوى الجاذبية للهيكل نحو الأسفل كلها.
Chart datum	مرجع المخطط: مستوى البحر المرجعي المستخدم لتحديد أعماق المياه على مخططات بحرية.

Twitter: @ketab_n

Circumpolar	قطبي - دائري: مسار نجم يدور حول القطب الشمالي أو الجنوبي من دون أن يغيب، كما يرى من المراقب.
Cirrocumulus clouds	سحب صوفية: سحب بلورات ثلجية تتألف من ندف صغيرة منتظمة.
Cirrus clouds	سحب بلورية: سحب عالية تتألف من بلورات ثلجية.
Cognitive map	خارطة عقلية : تمثيل لمنطقة يحتفظ بها الشخص في عقله.
Cold front	جبهة باردة: التحول الناجم عن ارتطام هواء بارد وجاف بهواء دافئ ورطب.
Colure	خط زوال سماوي: خط رئيس للزوال السماوي . يمثل الزوال عند الاعتدال الربيعي أصل نظام الارتفاع، المرتبط بنقطة عبور الشمس لخط الاستواء السماوي وهي تتحرك نحو نصف الكرة السماوي الشمالي.
Conduction	توصيل: انتقال الحرارة من خلال التلامس الحراري.
Convection	حمل: انتقال الحرارة الناجم عن حركة المائع.
Convection cell	خلية حمل: مائع يتحرك بحركة دائرية بين منطقة باردة وحارة ناقلا الحرارة خلال هذه العملية.
Coriolis effect	تأثير كوريوليس: الانحراف المنتظم لجسم نحو الشرق مع ابتعاده عن خط الاستواء. ينحرف الجسم بانتظام نحو الغرب إذا تحرك نحو خط الاستواء. سمي على اسم الرياضي غاسبارد غوستاف كوريوليس الذي وصف هذا التأثير.
Crescent moon	هلال: أطوار رباعية للقمر عندما يكون مضاء إلى أقل من نصفه.
Cumulonimbus	سحب رعدية: سحب ممطرة ترتبط بعاصفة رعدية، تظهر عادة تطورا عموديا كبيرا.

Twitter: @ketab_n

Cumulus	سحب منتفخة: سحب تراكمية توجد غالبا عند طقس جيد، تدعى أحيانا بالسحب المنتفخة.
Cyclone	سيكلون أو دوار حلزوني: منطقة ضخمة ومحصورة من الضغط المنخفض حيث يسحب الهواء داخلها على طول السطح مصحوبا بدوران حول مركز كتلة الهواء.
Datum	مستوى قياسي: موقع أو مستوى قياسي يستخدم كمرجع في القياسات على الخرائط أو المخططات. في المخططات المائية يكون المستوى القياسي عادة متوسط مستوى الماء في المد المنخفض (مخططات U.S).
Dead reckoning	التخمين الصائب: تحديد الموقع من معرفة نقطة الانطلاق وتاريخ السفر- الزمن والسرعة والاتجاه.
Declination	الميل: 1- موقع جسم سماوي مأخوذ على زاوية شمال- جنوب من خط الاستواء السماوي. 2- فرق الزاوية بين الشمال الحقيقي والشمال كما تشير إليه إبرة المغناطيس (يدعى أيضا ميلا مغناطيسيا أو اختلافا).
Dip angle or (dip)	زاوية الانحدار: الزاوية من الأفق نزولا إلى الأفق الناجم عن ارتفاع المراقب وانحناء الأرض. (لاحظ يستخدم الانحدار أيضا لوصف أي زاوية تحت مستوى الأفق مثل اتجاه خطوط الحقل المغناطيسي أو الطبقات الجيولوجية).
Displacement	الإزاحة: قدرة القارب على حمل بضائع.
Diurinal tide	مد يومي: المد حيث يكون هناك مد واحد وجزر واحد خلال يوم مدى واحد.

Twitter: @ketab_n

Doldrums	منطقة الركود : منطقة من خطوط العرض تحيط بالأرض قرب خط الاستواء، تتميز بحمل كبير نحو الأعلى وقليل من الرياح (انظر أيضا منطقة التقارب بين المدارين).
Downdraft	تيار هابط: تدفق هواء للأسفل، يلاحظ عادة في العواصف الرعدية.
Drag	إعاقة: قوة أو قوى تعيق الحركة للأمام عادة بسبب الاحتكاك.
Drift	جرف التيار: سرعة تيار محيط بالعقد، تحدد عادة من الفرق بين التخمين الصائب وتثبيت سماوي.
Dryline	الخط الجاف: الحد بين هواء بحري رطب ودافئ وهواء قاري جاف وبارد في وسط الولايات المتحدة.
Ebb tide	الجزر: تدفق الماء المرتبط بمد خارج (أو منحسر).
Ecliptic	المسار الشمسي : مسار الشمس في السماء خلال يوم.
Ekman transport	نقل إيكمان: توليد تيارات سطحية من تدفق الهواء فوق سطح الماء إضافة إلى تأثير كوريوليس.
Entorhinal cortex	القشرة المخية الأنفية: جزء من النظام الحوفي لدماغ الثدييات حيث توجد الخلايا الشبكية.
Ephemeris	جدول يعطي مواقع الأجسام السماوية الرئيسة في السماء كتابع للتاريخ والزمن.
Equal altitude method	طريقة الارتفاع المتساوي: طريقة لإيجاد خط الطول بأخذ النقطة المتوسطة بين زمنين بارتفاعين متساويين للشمس (أو أي جسم سماوي آخر) لتحديد زمن المرور بخط الزوال، وبالتالي معرفة خط الطول.
Equation of time	معادلة الزمن: الفرق بين متوسط الزمن الشمسي والزمن المحسوب مباشرة من موقع الشمس في السماء.

Twitter: @ketab_n

Equirectangular projection	إسقاط المستطيلات المتساوية: خارطة للأرض مع تمثيل خطوط العرض والطول بفواصل متساوية فيما بينها.
Etak system	نظام إيتاك: نظام ملاحي استخدم من قبل البحارة المحليين في جزر كارولاين حيث يقاس تقدمهم من جزيرة إلى أخرى بمسار جزيرة مرجعية «يتحرك» مقابل خلفية ثابتة من النجوم كما ترى من زورق متحرك.
Farsakh	فرسخ: وحدة عربية للمسافة تساوي المسافة المقطوعة مشيا على الأقدام، وتعادل 3 أميال تقريبا.
Ferrel cells	خلايا فيريل: خلايا حمل عالمية تحيط بالأرض في الأقاليم المعتدلة.
Fix	تثبيت: تحديد موقع.
Flood tide	المد العالي: تدفق الماء المرتبط بمد قادم (مرتفع).
Following sea	بحر ملاحق: أمواج تلطم القارب من مؤخرته.
Force	قوة: 1- (فيزياء) تأثير يؤدي إلى تغيير في الجسم، عادة تغيير حركته. 2- (علم الأرصاد) مجال من سرعات الرياح على مقياس بيفورت.
Fortunate isles	الجزر السعيدة: أقصى الجزر غربا بالنسبة إلى أوروبا وآسيا وأفريقيا في المحيط الأطلسي. غالبا ما اتخذت هذه الجزر مرجعا لخط الزوال الرئيس في جداول خطوط الطول والعرض في العصور الوسطى.
Freeboard	السطح العائم: ارتفاع هيكل السفينة فوق مستوى الماء.
Front	جبهة: فاصل بين كتل هوائية، عادة في خطوط العرض المتوسطة.

Twitter: @ketab_n

Full Moon	بدر (قمر كامل): قمر منير بالكامل.
Furlong	فورلنغ: وحدة انجليزية للمسافة تعادل 220 ياردة أو ثمن ميل قانوني.
Gibbous Moon	هلال زائد: أطوار ربعية للقمر حين يكون أكثر من نصفه منيرا.
Gnomon	عصا الشمس: قائم أو عصا عمودية تستخدم لإلقاء ظل لبوصلة شمسية أو عقرب ساعة شمسية.
Great circle route	المسار الدائري الكبير: أقصر طريق بين نقطتين على سطح الكرة الأرضية.
Grid cells	خلايا شبكية: خلايا عصبية تقع في منطقة من الدماغ تدعى القشرة الدماغية الأنفية. تطلق هذه الأعصاب بمعدل مرتفع عندما يكون الشخص في مناطق متكررة في البيئة.
Gust front	جبهة هابطة: مسار تيارات هابطة ترتبط بتقدم خط من العواصف.
Gyre	دوار: حلقة من تيار في المحيط.
Hadley cells	خلايا هيدلي: خلايا حمل عالمية تحيط بالأرض. تمتد تقريبا من خط الاستواء شمالا وجنوبا حتى خط عرض 30 درجة وسميت على اسم جورج هيدلي (1685-1768).
Heading	وجهة: اتجاه مقصود للسفر، يعبر عنه بزاوية أفقية من الشمال الحقيقي.
Heat capacity	استطاعة حرارية: كمية الحرارة بالنسبة إلى الكتلة التي يمكن للجسم أن يمتصها عند تغير 1 درجة في درجة الحرارة.

Twitter: @ketab_n

Heel , heeling angle	الجنوح: زاوية تقلب قارب شراعي عندما تتوازن قوة الريح مع قوة التصحيح لمركز الجاذبية ومركز الطفو.
Height, Wave height	ارتفاع الموجة: المسافة من قاع الموجة إلى قمتها.
Hippocampus	الحصين: جزء من النظام الحوفي في دماغ الثدييات حيث تقع خلايا المكان.
Homing birds	طيور العودة: طائر يستقر عادة في اليابسة ليلا لكنه يطير فوق البحر للصيد خلال النهار.
Hull speed	سرعة الهيكل: سرعة قارب مكافئة لسرعة موجة بقدر طوله على الماء.
Hyperbola	قطع زائد: منحنى هندسي له خطان متقاطعان متقاربان.
Insolation	تسخين شمسي :كمية الطاقة الشمسية التي تشع على منطقة معينة.
(ITCZ) Intertropical Convergence Zone	منطقة من خطوط عرض تحيط بالأرض قرب خط الاستواء تتميز بحمل عمودي كبير من الهواء، وبرياح ضعيفة.
ISRID	اختصار لـ «قاعدة بيانات حوادث البحث والإنقاذ العالمية».
Isobar	خطوط ضغط متساو.
Jet stream	تيار نفاث: منطقة من رياح عالية السرعة في أعالي الغلاف الجوي الأرضي، عادة على حدود خلايا الحمل العالمية. سرعات الريح عادة 100 ميل في الساعة تهب من الغرب إلى الشرق.

Twitter: @ketab_n

Keel	عارضة رئيسة: عارضة أسفل هيكل السفينة، عادة على شكل الحرف V لزيادة قدرتها على الإبحار بخط مستقيم ومقاومة القوة التي تحركها للجانبين.
Knarr	الكنار: قارب للفايكنغ استخدم لنقل الأشخاص والبضائع في رحلات طويلة المدى.
Knockdown	الانقلاب: عندما يميل القارب بزاوية 90 درجة ويكون الصاري موازيا تقريبا لمستوى سطح الماء.
Knot	عقدة: سرعة تساوي 1 ميل بحري في الساعة.
laminar flow	جريان صفحي: جريان مائع يتميز بخطوط جريان محددة تماما.
Land breeze	نسيم البر: جريان الهواء من البر إلى جسم من الماء خلال الليل ناتج عن تبريد غير متساو للبر والبحر.
LAT	أخفض مد فلكي: عبارة عن مستوى قياسي يستخدم في المملكة المتحدة ومعظم الدول الأخرى. عادة هو أخفض مستوى للماء خلال دورة ميتونية للقمر من 19 سنة.
Lateen sail	شراع لاتيني أو مثلثي: شراع مثلثي أو شبه منحرف بضلع منحن أو زاوٍ على مقدمته الأمامية (أصله من الفرنسية لاتيني).
Latent heat	حرارة كامنة: الحرارة الممتصة أو المطلقة من جسم ما خلال تغير في الطور (مثل التغيير من سائل إلى غاز).
Latitude	خط العرض: زاوية موقع ما على سطح الأرض مأخوذة شمال خط الاستواء أو جنوبه.
Lead or Lead line	حبل قياس: ثقل بحبل مربوط فيه لقياس عمق الماء.

Twitter: @ketab_n

League	عصبة: وحدة انجليزية للمسافة تساوي تقريبا المسافة المقطوعة في 1 ساعة مشيا وهي تقريبا 3 أميال.
Lee	خلف الريح: منطقة محمية من الريح عادة أو على الطرف البعيد منه بالنسبة إلى عائق مثل جزيرة أو قارب أو شراع.
Leeward	اتجاه خلف الريح: اتجاه الطرف المحمي من الريح، عكس اتجاه الرياح.
Leeway	التعرج: الحركة إلى الجانبين لقارب شراعي كرد فعل على قوة الريح على الشراع وعلى القارب نفسه.
Lift	رفع: قوة تتولد من فرق الضغط الناجم عن جريان مائع على جسم، مثل شراع أو جناح.
Line of position LOP	خط الموقع: الخط الذي يعرف وقوع الجسم عليه.
Local meridian	خط زوال محلي: خط الزوال في مكان معين.
Longitude	خط الطول: زاوية موقع على سطح الأرض مأخوذة شرقا أو غربا من خط الزوال الرئيس.
Looming	لوحان: 1- لمعان في السماء بوجود الأرض فوق الأفق، يرتبط عادة بأضواء براقة. 2- تأثيرات الانكسار قرب الأفق خالقة تشوهات عشوائية.
Lunars or Lunar method	الطريقة القمرية: استخدام المسافة الزاوية بين القمر وجسم سماوي آخر لتقدير خط الطول.
Mean solar time	متوسط التوقيت الشمسي: مقياس الزمن المستخدم لمعظم الأغراض الذي يضع الشمس في المتوسط عند خط الزوال عند الظهر.

Twitter: @ketab_n

Mental map	خارطة عقلية: تمثيل منطقة موجودة في عقل الشخص.
Mercator projection/ map	إسقاط أو خارطة ميركاتور: طريقة لتمثيل الخصائص على خارطة مع خطوط العرض والطول، ومع ذلك تحافظ على زوايا الاتجاه الثابت (خطوط البوصلة). سميت على اسم صانع الخرائط الفلمنكي غيرادوس ميركاتور (1512- 1594).
Meridian	خط الزوال: 1- قوس وهمي في السماء بالنسبة إلى مراقب، يمتد من الشمال الحقيقي خلال الأوج ثم إلى الجنوب الحقيقي يدعى «زوال محلي». 2- خط طول.
Meridian passage or transit	عبور خط الزوال: اللحظة التي يعبر فيها جسم سماوي خط زوال محليا لمراقب.
Meter	متر: وحدة أساسية لقياس المسافة في النظام العالمي للواحدات SI، أخذ في البداية على أنه واحد على عشرة ملايين المسافة من خط الاستواء إلى القطب الشمالي.
Mil	ميللي: واحد على ألف من الراديان.
Midheaven	النقطة العالية في السماء على طول المسار الشمسي، والتي تربط عادة بأحد أنظمة المنازل في التنجيم الولادي.
Mixed tide	مد مختلط: مزيج من مد يومي ومد نصف يومي.
MLLW	متوسط أخفض الماء المنخفض: هو المستوى القياسي المستخدم من الولايات المتحدة لمتوسط أخفض مد خلال الدورة القمرية.

Twitter: @ketab_n

Nadir	حضيض: نقطة تقع مباشرة أدنى المراقب.
Nautical mile	ميل بحري: وحدة مسافة لدرجة واحدة من خط العرض، وتساوي تقريبا 1.15 ميل معتمد.
Navigation lights	أضواء الملاحة: أضواء على الطائرات أو القوارب تعطي إشارات حول اتجاهها. بحسب الاصطلاح يكون الضوء الأحمر على الطرف الأيسر للقارب، والأخضر على الجانب الأيمن، والأبيض في الخلف.
Neap tides	مد قصير: مدى منخفض للمد يتولد عندما تكون الشمس والقمر أحدهما بالنسبة إلى الآخر على زاوية 90 درجة.
New Moon	قمر جديد: طور للقمر، عندما يشير الجانب المظلم إلى الأرض.
Nimbostratus	سحابة مكفهرة: ترتبط عادة بالجبهات الدافئة.
Nor'easter	عاصفة سيكلونية شمالية شرقية: تحدث على طول الساحل الشمالي الشرقي للولايات المتحدة والمقاطعات البحرية لكندا.
North celestial pole	قطب شمال سماوي: نقطة على الكرة السماوية موجودة على أوج القطب الشمالي.
Northern temperate zone	منطقة الاعتدال الشمالية: مجال خطوط العرض على الأرض بين مدار السرطان والدائرة القطبية.
Oecumene	عالم مأهول: مصطلح استخدمه بطليموس وآخرون ليشير إلى الجزء المأهول من الكرة الأرضية.
Pace	المسافة لخطوتين: لشخص يمشي (يسارا ويمينا).

Twitter: @ketab_n

Pandanus	باندانوس: نوع من الأشجار يوجد في المناطق المدارية عادة. تنسج منه الأوراق الجافة من قبل سكان المحيط الهادئ لصنع الأشرعة.
Parallel	«موازي»: خط عرض ثابت.
Perigee	أقرب نقطة إلى الأرض لجسم يدور في مداره.
Perihelion	أقرب نقطة إلى الشمس لجسم يدور في مداره.
Persistance	استمرارية: التنبؤ بأن الطقس في المستقبل القريب سيكون مثل الطقس الحالي.
Pitch	اهتزاز: حركة دورانية للقارب عندما ترتفع المقدمة للأعلى وتتحرك المؤخرة للأسفل أو العكس.
Place cells	خلايا المكان: خلايا عصبية توجد في منطقة من الدماغ تدعى الحصين. تطلق هذه الخلايا بمعدل مرتفع عندما يكون الشخص موجودا في مكان محدد من البيئة.
Planing	انزلاق: قارب ينزلق فوق سطح الماء بسرعة فوق سرعة الهيكل.
Point of departure	نقطة المغادرة: نقطة البداية لرحلة.
Polar cells	خلايا قطبية: خلايا حمل عالمية تحيط بالأرض في الأقاليم القطبية.
Polarize	يستقطب: يحدث اتجاها وحيدا لاهتزاز الضوء.
Port	يسار: الجانب الأيسر من القارب.
Portolan chart	خارطة الموانئ: نوع من الخرائط ظهر في القرن الثالث عشر والرابع عشر يصف الشواطئ بدقة عالية، ويظهر خطوط البوصلة، وله مقياس محدد.
Pressure gradient	ميل الضغط: تغير الضغط خلال مسافة.

Twitter: @ketab_n

Prevailing wind	ريح سائدة: اتجاه الريح المهيمنة أو الأكثر احتمالا في منطقة أو موقع معين.
Prime meridian	خط الزوال الرئيس: خط الطول الأصلي أو 0. تاريخيا، كانت هناك خطوط طول عديدة. الاصطلاح الحالي هو خط الطول الذي يمر بمدينة غرينتش.
Qibla	قبلة: الاتجاه إلى مكة للصلاة من موقع معين.
Quadrant	ربعية: جهاز استخدم لقياس ارتفاع الأجسام السماوية، باستخدام ثقل على خيط لتحديد الأفق. اشتق الاسم من استخدام ربع دائرة كاملة لقياس الزوايا.
Quadrature	تموضع جسمين سماويين بزاوية 90 درجة بالنسبة إلى جسم مركزي أو بالنسبة إلى المراقب.
Quartering sea	بحر مائل: أمواج تضرب قاربا بزاوية 45 درجة تقريبا.
Radian	راديان: مقياس للزوايا يساوي تقريبا 57.3 درجة.
Radiation	إشعاع: انتقال الحرارة عبر إصدار أشعة كهروطيسية، عادة في مجال الأشعة تحت الحمراء من الطيف.
Random walk	سير عشوائي: طريق يتخذ بحيث تكون هناك تغيرات عشوائية في الاتجاه.
Range	مدى: المسافة إلى جسم ما.
Reciprocal bearing	اتجاه عكسي: الزاوية بالاتجاه المعاكس لاتجاه ما مثل 180 درجة (اتجاه بالزاوية).
Reefing	عملية خفض مساحة الشراع للتكيف مع ريح قوية.
Refraction	انكسار: انحناء الضوء عند الحد الفاصل بين وسطين شفافين كالماء والهواء.

Twitter: @ketab_n

Retrograde motion	حركة ارتدادية: الحركة الظاهرية إلى الوراء للكواكب مقابل نجوم ثابتة عندما تتجاوز الأرض كوكبا خارجيا في المدار، أو بينما يتجاوز كوكب داخلي الأرض في مدارها.
Rhumb lines	خطوط البوصلة: خط اتجاه لمسافة طويلة يحافظ على زاوية ثابتة مع الشمال الجغرافي.
Right ascension	موقع جسم سماوي في السماء، يؤخذ على أنه الزاوية للشرق من خط زوال الاعتدال الربيعي، لكن يعبر عنه كزمن من الصفر حتى 24 ساعة.
Roll	تقلب: حركة دائرية لقارب حول محور يمتد من المقدمة إلى المؤخرة.
Rotary tide	مد دوار: مد وجزر يدوران حول نقطة مركزية ثابتة تدعى مركز المد.
Route knowledge	معرفة الطريق: وعي بالبيئة مبني على فهم للمسارات المعروفة المعترضة.
SAR	اختصار لـ «ابحث وأنقذ».
Sea breaze	نسيم البحر: تدفق الهواء من جسم من الماء إلى اليابسة خلال النهار ناجم عن تسخين غير متساو لليابسة والبحر.
Sea state (or sea)	حالة البحر: مظهر سطح الماء أو حالته، عادة ارتفاع الموجة وطولها وفترتها.
Secular variation	التغير في الاختلاف المغناطيسي مع الزمن.
Semidiurinal tide	مد نصف يومي: مدان وجزران في مد يومي واحد.
Set	اتجاه تيار المحيط بالنسبة إلى الشمال الحقيقي.
Sheet	حبل : خيط أو حبل يمسك بالشد على الشراع.
Shoal	منطقة ضحلة: منطقة من الماء بأعماق ضحلة.

Twitter: @ketab_n

Shoaling	أمواج لها سطوح مائلة أو إنها تتحطم عندما تمر فوق مياه ضحلة.
Ship	سفينة: 1- مركب لعبور المحيط يقوم برحلات طويلة من دون مساعدة، وهو قادر على حمل مركب آخر. 2- في زمن الإبحار الشراعي، مركب بهيكل رباعي وثلاثة أشرعة أو أكثر.
Sine wave	موجة جيبية: 1- اهتزاز ناعم متكرر. 2- موجة تنتقل على شكل تابع موجي.
Sinusoid	منحنى جيبي: منحنى يمثل اهتزازا ناعما متكررا، الشكل نفسه عبارة عن إسقاط لمسار نقطة في دائرة على خط بينما تتحرك حول المحيط.
Skerry	جزيرة صخرية صغيرة، عادة صغيرة جدا للسكنى.
Sounding	سبر العمق: قياس عمق الماء من السطح حتى قاع البحر.
South celestial pole	القطب الجنوبي السماوي: نقطة على الكرة السماوية هي في أوج القطب الجنوبي.
Southern temperate zone	المنطقة المعتدلة الجنوبية: مجال خطوط العرض على الأرض بين مدار الجدي والدائرة القطبية الجنوبية.
Spring tide	مد نبضي: مدى مرتفع للمد يخلق عندما يكون القمر والشمس على امتداد واحد.
Squall line	خط العواصف: حزمة ممتدة من العواصف الرعدية تشكل وحدة واحدة.
Stade (pl.stadia)	ستاد: وحدة مسافة يونانية ومصرية قديمة، تساوي تقريبا الفورلنغ.

Twitter: @ketab_n

Stagnation point	نقطة ركود: النقطة الفاصلة حيث يلف جريان صفحي للمائع حول جسم ما.
Stall	توقف: الحالة التي تخلق على جناح طائرة عندما تزداد زاوية الهجوم إلى النقطة التي تتجاوز فيها قوة الإعاقة قوة الرفع.
Star compass	بوصلة نجمية: نظام متصور يقسم الزاوية الأفقية إلى مجموعة مناطق ترتبط بسمت شروق وغروب نجوم معروفة.
Star path	مسار النجم: «مسار» في السماء يتشكل من نجوم تشرق وتغرب كلها على السمت العام نفسه.
Starboard	الجانب الأيمن من قارب أو سفينة.
Statue mile	ميل قانوني: 5280 قدما، حدد بقانون من البرلمان البريطاني.
Stern	مؤخرة قارب.
Stern wave	موجة المؤخرة: موجة تتولد من تحرك مؤخرة قارب خلال الماء.
Stick charts	مخطط العصي: شبكة من غصون النخيل وجذور الباندانوس تجمع على شكل خارطة تشير إلى أنماط الأمواج في جزر مارشال.
Stratus	سحابة منبسطة أو متطبقة.
Summer solistice	الانقلاب الصيفي: الوقت الذي تصل فيه الشمس إلى أعظم ميل لها . النهار هو الأطول في النصف الشمالي من الأرض.
Surfing	التزلج على سطح موجة.

Twitter: @ketab_n

Survey knowledge	معرفة المنطقة: وعي بالبيئة مبني على تمثيل داخلي ثنائي البعد يسمح باختصار الطرق.
Swell	تضخم: موجة ناعمة تنتشر لمسافة بعيدة من الريح أو العاصفة التي خلقتها.
Syzygy	تموضع أو اقتران جسمين سماويين . خصوصا تموضع القمر والشمس على الطرف نفسه من الأرض أو الطرف المقابل لها.
Tacking	التعرج: 1- الإبحار ضد الريح باستخدام مسار متعرج، حيث تكون كل مرحلة من المسار على زاوية ما من الريح . 2- مناورة تعبر فيها مقدمة القارب اتجاه الريح أثناء الانتقال من اتجاه إلى آخر.
Tangent	ظل أو مماس: 1- نسبة الضلع المقابل على المجاور لمثلث قائم الزاوية 2- خط مواز لمنحنى عند نقطة محددة.
Thermal conductivity	التوصيل الحراري: قابلية المادة لتوصيل الحرارة.
Tidal day	يوم المد: الزمن الذي يستغرقه القمر للقيام بانتقالين متتالين (أربع وعشرون ساعة وثمان وأربعون دقيقة).
Tide lag	تأخر المد: الفرق بين زمن تحول القمر وزمن المد العالي.
Torque	عزم الفتل: قوة ضرب المسافة التي تعمل عليها مقارنة بمركز دوران، مولدة حركة دورانية.
Trade winds	رياح تجارية: رياح سائدة تهب من الشرق إلى الغرب في المنطقة المدارية، عادة من الشمال الشرقي لمنطقة الركود، ومن الجنوب الشرقي جنوب منطقة الركود.

Twitter: @ketab_n

Transit	انتقال: مرور جسم سماوي فوق خط الزوال المحلي (انتقال قريب)، أو 180 درجة عكس الزوال المحلي (انتقال بعيد).
Triangulation	تثليث: عملية إيجاد موقع ما من تقاطع خطي موقع.
Trim	توضيب: 1- توزيع حمل قارب على الخط الواصل بين المقدمة والمؤخرة. 2- تشكيل الشراع بحسب شد الحبال يدعى أيضا توضيب الشراع.
Trochoid	منحنى عجلي: منحنى متكرر، هو نفسه الذي يخلق من نقطة على حافة عجلة تدور فوق الأرض.
Tropic of Cancer	مدار السرطان: خط العرض الذي تمر فيه الشمس فوق الأوج خلال الانقلاب الصيفي بزاوية 23 درجة شمالا تقريبا.
Tropic of Capricorn	مدار الجدي: خط العرض الذي تمر فيه الشمس فوق الأوج خلال الانقلاب الشتوي بزاوية 23 درجة جنوبا تقريبا.
Tropical cyclone	سيكلون مداري: يوجد في المنطقة المدارية. والأعاصير والزوابع هي سيكلونات مدارية.
Tropics	المداري: منطقة من الأرض محدودة بمدار السرطان ومدار الجدي.
Troposphere	الغلاف الجوي الأرضي: أخفض طبقة من الغلاف الجوي حيث تتطور معظم أنظمة الطقس.
Turbulent flow	جريان مضطرب: تدفق مائع شبه عشوائي يتميز بدوارات تتغير باستمرار.

Twitter: @ketab_n

Variation	اختلاف: الفرق الزاوي بين الشمال الحقيقي والشمال كما تشير إليه الإبرة المغناطيسية. يسمى أيضا الاختلاف المغناطيسي.
Veering	التحول : الميل إلى التحول باتجاه عقارب الساعة، كما بالنسبة إلى اتجاه الريح.
Vernal equinoctial colure	خط الطول السماوي الذي يجري من القطب الشمالي السماوي خلال نقطة عبور الشمس لخط الاستواء السماوي في الربيع، والتي تمتد حتى القطب الجنوبي السماوي.
Vernal equinox	الاعتدال الربيعي: الوقت الذي تمر فيه الشمس من خط الاستواء السماوي في الربيع. طول النهار وطول الليل متساويان.
Viscosity	لزوجة: قوام سائل أو التصاقيته.
Visible range	المدى المنظور: المسافة التي يرى منها جسم بارتفاع ما لأول مرة فوق الأفق (تدعى المدى الجغرافي أيضا).
Waning Moon	قمر منحسر: الوقت الذي يتناقص فيه لمعان القمر مع الزمن.
Warm front	جبهة دافئة: انتقال يتم عندما ترتطم جبهة هوائية رطبة ودافئة بهواء جاف وبارد.
Water wave	موجة مائية: موجة عند الحد الفاصل بين الماء والهواء.
Wave height	ارتفاع الموجة: المسافة العمودية من قمة الموجة إلى قاعها، عادة لموجة مائية.
Wavelength	طول الموجة: المسافة الطولية من قمة موجة إلى قمة الموجة التالية.
Waxing Moon	قمر متلمع: الوقت الذي يزداد فيه لمعان القمر مع الزمن.

Twitter: @ketab_n

Westerlies	الرياح الغربية: رياح سائدة في الأقاليم المعتدلة تهب من الغرب إلى الشرق.
Wind compass	بوصلة ريحية: مخطط للاتجاهات مبني على اتجاه رياح معروفة.
Windward	باتجاه الريح: في الاتجاه الذي تهب منه الريح وهو عكس الاتجاه خلف الرياح.
Winter solistice	الانقلاب الشتوي: الوقت الذي تصل فيه الشمس إلى أخفض ميل لها. يكون طول النهار هو الأقصر في نصف الكرة الشمالي.
Wiwijet	مصطلح من جزر مارشال يعبر عن القلق من الضياع.
Woods shock	صدمة الغابة: حالة القلق الناجمة عن الضياع في البرية.
Xebec	قارب شراعي بمقدمة بارزة يحرك بشراع مثلثي وبمجدفين أيضا.
Yard	حامل الشراع: عارضة تربط بالصاري لقارب شراعي، وتحمل الشراع.
Yaw	التعرج: حركة دورانية لقارب عندما تتحرك المقدمة إلى اليسار وتتحرك المؤخرة إلى اليمين والعكس.
Zenith	الأوج: النقطة في السماء فوق الرأس مباشرة كما ترى بالنسبة إلى مراقب.

Twitter: @ketab_n

ملاحق

Twitter: @ketab_n

Twitter: @ketab_n

ملحق 1
محاور النجوم الرئيسة وتمثيلها على خرائط أرضية

هذه قائمة بنجوم الملاحة الرئيســة ومواقعها في مخطط الميل/ خط الطول الذي وضعته. قرنت الميل وخط الطول السماوي لكل نجم بموقع على الأرض يمكن تذكره بسهولة. في بعض الحالات لم أستطع العثور على موقع «يمكن تذكره» لكني وجدت موقعا آخر ضمن درجة واحدة.

الشكل

اسم النجم (برج) الميل الموقع على الأرض (خط عرض، خط طول)	 خط الطول السماوي الموقع على الأرض (خط عرض، خط طول)
التجمع الشرقي	
الدبران (الثور) 17° شمال مونسترات (170 شمال، 63° غرب)	 69° شرق دواركا، الهند (22° شمال، 69° شرق)
الفرد (كوكبة الشجاع) 9° جنوب ميناء مورسبي، بابوا غينيا الجديدة (9° جنوب، 147° شرقا)	 142° شرق سابورو، اليابان (141° شرق، 45° شمال)
الفيراتز (اندروميدا، المرأة المسلسلة) 29° شمال نيودلهي (290° شمال، 77° شرق)	 2° شرق باريس (49° شمال، 2° شرق)
يد الجوزاء (الجبار) 7° شمال جورج تاون، غوايانا (7° شمال، 58° غرب)	 89° شرق كلكتا (23° شمال، 88° شرق)
سهيل (الجؤجؤ) 53° جنوب جزيرة جورجيا الجنوبية (54° جنوب، 80° غرب)	 96° شرق رانكوون، بورما (96° شرق، 17° شمال)

Twitter: @ketab_n

العيوق (ذو الأعنة)	
46° شمال	79° شرق
جنيف (46° شمال، 6° شرق)	نيودلهي (29° شمال، 77° شرق)
الثريا	
24° شمال	57° شرق
كي ويست (24° شمال، 82° غرب)	نقطة بين مضيق هرمز وخليج عمان
رأس التوأم أو هرقل (التوأم)	
28° شمال	116° شرق
نيودلهي (29° شمال، 77° شرق)	بكين (40° شمال، 116° شرق)
الشعرى الشامية (الكلب الأصغر)	
5 ° شمال	115° شرق
بوغوتا (5° شمال، 74° غرب)	بكين (40° شمال، 116° شرق)
قلب الأسد (الأسد)	
12° شمال	152° شرق
جيبوتي (12° شمال، 43° شرق)	بريزبين (27° جنوب، 153° شرق)
الرجل (جبار)	
8° جنوب	78° شرق
ميناء مورسبي، بابوا غينيا الجديدة (9° جنوب،147° شرق)	نيودلهي (29° شمال، 77° شرق)
الشعرى اليمانية (الكلب الأكبر)	
17° شرق	101° شرق
لا باز، بوليفيا (16° شرق، 68° غرب)	بانكوك (14° شمال، 101° غرب)
التجمع الغربي	
النسر الطائر (العقاب - المثلث الصيفي)	
9° شمال	62° غرب
مدينة بنما (9° شمال، 80° غرب)	نيوغلاسغو/ نيوسكوتيا (46° شمال، 63° غرب)
قلب العقرب (العقرب)	
26° جنوب	113° غرب
أسونسيون، باراغواي (25° جنوب، 58° غرب)	دراموند، مونتانا (45° شمال، 113° غرب)

Twitter: @ketab_n

السماك الرامح (العواء)	
19° شمال	146° غرب
مدينة مكسيكو (19° شمال، 99° غرب)	فيربانكس ألاسكا (65° شمال، 148° غرب)
ذنب الدجاجة (البجعة – المثلث الصيفي)	
45 ° شمال	50° غرب
كاليه، مين (45° شمال، 67° غرب)	بيليم، البرازيل (1° جنوب، 49° غرب)
فومال هاوت (السمكة الجنوبية)	
30° جنوب	16° غرب
بيرث أستراليا (32° جنوب، 115° شرق)	جزر الكناري (28° شمال، 16° غرب)
السنبلة (العذراء)	
11° جنوب	159° غرب
ليما بيرو (12° جنوب، 77° غرب)	أنياك، ألاسكا (62° شمال، 159° غرب)
النسر الواقع (القيثارة - المثلث الصيفي)	
39° شمال	81° غرب
زانزفيل أوهايو (40° شمال، 82° غرب)	زانزيفيل أوهايو (40° شمال، 82° غرب)
التجمع الشمالي	
الدب (الدب الأكبر)	
62° شمال	166° شرق
ريجيافيك (64° شمال، 22° غرب)	جزيرة ويك (20° شمال، 166° شرق)
شيدار (ذات الكرسي)	
54° شمال	10° شرق
كوبنهاغن (56° شمال، 12° شرق)	هامبورغ (54° شمال، 10° شرق)

Twitter: @ketab_n

ملحق 2
بعض الأحداث المهمة بالنسبة إلى خطوط الطول والعرض

500 ق. م	أدرك اليونان طبيعة الأرض الكروية
300 ق. م	رحلات فيثيس، مبدأ خط العرض
200 ق. م	قياس ايراتوثينس لنصف قطر الأرض
200 م	كتاب المجسطي لبطليموس، جداول لخطوط العرض والطول
850	قياس نصف قطر الأرض خلال عصر الخليفة المأمون
1000	أعمال البيروني في هندسة الأرض والفلك والرياضيات
1000	عمل الجياني على المثلثات الكروية
1000	رحلة النورديين إلى أمريكا الشمالية
1050	أعمال الزرقالي على الفلك، جداول طليطلة لخطوط العرض والطول
1300 - 1200	أول استخدام للبوصلة المغناطيسية في أوروبا والإمبراطورية العربية، وخرائط الموانئ
1460	أول قياس لخط العرض على شاطئ أفريقيا
1488	بارثوليميو دياز يقيس خط عرض رأس الرجاء الصالح
1492	تجارب كولومبس الأولى لمشاهدة النجم القطبي
1504	قياس كولومبوس لخط عرض خليج سانت آن من الخسوف القمري
1527	دييغو ريبيرو ينتج أول خارطة عالمية بخطوط طول وعرض
1569	ميركاتور ينتج خارطة عالمية بإسقاط يحافظ فيه على خطوط البوصلة
1599	إدوارد رايت ينشر كتابه «أخطاء معينة في الملاحة»
1600-1700	تبني بطيء لمخطط ميركاتور واستخدام المشاهدة مع التخمين الصائب
1708	كارثة أسطول شوفيل على جزر صقلية
1714	قانون خط الطول
1730	هادلي وغودفري يطوران المثمن
1761	أول اختبار بحري لمقياس الوقت البحري لهاريسون
1802	نشر الملاح الأمريكي العملي لبوديتش
1843	نشر سومنر حول استخدام خطوط الموقع على مخططات ميركاتور
1875	مارك سانت هيلير ينشر طريقته في التقاطع

Twitter: @ketab_n

ملحق 3
جداول طليطلة

أُدرجت أدناه قائمة كاملة لجداول طليطلة، كما نشرت من قبل ج. ك. رايت في «ملاحظات حول معرفة خطوط العرض والطول في العصور الوسطى»[1]. قيم خطوط العرض كلها هي شمالا، وقيم خطوط الطول كلها هي شرق خط الزوال الرئيس المستخدم في الجدول. تشير مقارنة القيم الحديثة لخطوط الطول مع القيم المعتمدة في الجدول إلى أن خط الزوال المعتمد في الجدول هو 23 درجة شرق خط زوال غرينتش. وهذا ينطبق على خط زوال جزر كيب فيردي. القيم كلها موجبة، لواقع كونها جميعا شمال خط الاستواء لخطوط العرض وشرق خط الزوال الرئيس المستخدم في الجدول.

ألاحظ أن الدقة النموذجية بالنسبة إلى خطوط العرض هي درجة واحدة، وبالنسبة إلى خطوط الطول 6 درجات تقريبا بالمقارنة مع القيم الحالية. أدخلت القيم المسجلة مع الدقائق القوسية كي تكون كاملة، وليس لأني أعتقد بوجود دقة أقل من درجة واحدة. حيث تشير القراءة إلى «00» للدقائق القوسية، يمكن للقارئ أن يستنتج بثقة أن القيمة في الجدول أدخلت فقط إلى أقرب درجة. إدخال «00» هو لمجرد الحفاظ على شكل موحد للأرقام فقط، ويجب ألا يؤخذ على أنه دقة أقل من درجة واحدة.

خطوط العرض والطول الموجودة في جداول طليطلة

الموقع	خط العرض	خط الطول
طنجة	35° 15'	6° 30'
سبتة	35° 20'	8° 0'0
قرطبة	38° 30'	9° 20'
طليطلة	40° 00'	11° 00'

Twitter: @ketab_n

سيجماسة	00' 22°	00' 15°
غانا	45' 10°	15' 30°
Sedes regis Francorum (وسط فرنسا)	50' 45°	45' 23°
Insula tule (جزيرة آيسلاندا)	10' 58°	00' 10°
قرطاج	00' 37°	00' 27°
تونس	00' 38°	00' 29°
Emerita (إسبانيا)	55' 45°	00' 08°
بلخ	10' 38°	45' 108°
البيت (Albeyt)	00' 38°	00' 130°
الرقة (Aracah)	00' 36°	36' 73°
مكة	00' 21°	00' 67°
جدة	15' 20°	30' 66°
المدينة	00' 25°	20' 65°
Algoz (البرتغال)	00' 24°	50' 63°
Yspeen	30' 34°	00' 75°
الري	30' 37°	00' 86°
فرغانة	00' 36°	00' 86°
خوارزمي (Goarizmi)	10' 42°	50' 91°
البحرة (Albahra)	00' 31°	74°00'
Hamen	45' 19°	°8430'
حضرموت	30' 12°	00' 71°

Twitter: @ketab_n

صنعاء	30' 14°	40' 63°
أرمينيا	00' 41°	00' 77°
بخارى	50' 36°	20' 107°
سرنديب	00' 03°	00' 125°
Almedia	00' 36°	00' 32°
Cireneti	30' 35°	00' 31°
جزيرة سردينيا	00' 38°	00' 31°
روما	50' 41°	25' 35°
H'abiz	00' 32°	00' 36°
جزيرة صقلية	00' 39°	00' 36°
مالطا	00' 36°	00' 38°
طرابلس	00' 33°	00' 40°
برقة	00' 31°	03' 47°
الإسكندرية	00' 31°	20' 51°
دمياط	00' 31°	40' 54°
Eraclia	35' 46°	25' 52°
مدينة النوبة Urbs a nuba	30' 14°	00' 53°
بغداد	25' 33°	00' 80°
Messera	00' 30°	00' 51°
Alcuzum	20' 28°	30' 56°
أسوان	30' 22°	30' 56°

Twitter: @ketab_n

الكرمل	30' 31°	40' 55°
Ashalem	00' 32°	40' 55°
Aranida	15' 32°	00' 56°
القدس	00' 32°	00' 56°
صور	00' 33°	00' 57°
القسطنطينة	00' 45°	00' 44°
دمشق	10' 33°	00' 60°
طرابلس	00' 34°	35' 60°
الكوفة	50' 31°	30' 64°

Twitter: @ketab_n

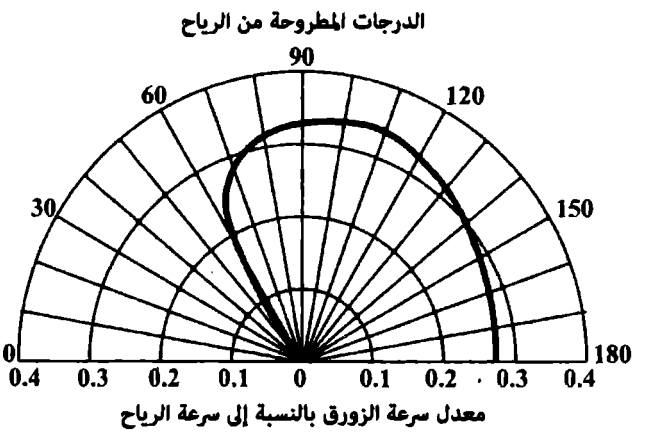
ملحق 4

إمكانات الإبحار في قصة بينتابو

هنـاك عدد من مصـادر المعلومات عن إمكانات قوارب الإبحـار المحلية في جزر المحيط الهادئ، كان أقدمها تقارير القبطان كوك. يسـجل آرثر غريمبل أن زوارق جزر غيلبرت كانت قادرة على الإبحار حتى 70 درجة ضد الريح، ويمكن لزوارق السباق أن تبحر بسرعة 12 عقدة.

قـاس بين فيني قدرات قارب بهيكل مزدوج ناليهيـا (Nalehia)، الذي بني ليقلّد زوارق رحـلات جزر المحيط الهادئ [1]. في الشـكل (225) أبـين مخططا من توصيف فيني لقدرات الإبحار لهذا القارب. اسـتنتج فينـي أن القارب بهيكل مزدوج يمكنه أن يبحر حتى 75 درجة ضد الريح، وبسرعة زورق 30 في المائة من سرعة الريح تقريبا.

كان لـزورق ناليهيا تصميم يسـتخدم عارضة رئيسـة مـدورة، وزوجا من أشرعة مخلب السرطان. جزئيا اختير تصميم ناليهيا لرحلات بعيدة المدى، لكن ليس بالضرورة لإبحار أعلى كفاءة ضد الرياح. في المقابل كانت زوارق جزر غيلبرت ذات هيكل وحيد، ولها عارضة رئيسة أكثر حدة وأقل تناظرا [2]. إضافة إلى ذلك، استخدمت أشرعة لاتينية بحرية بدلا من أشرعة مخلب السرطان. هذه العوامل كلها تعطي زوارق جزر غيلبرت قدرات إضافية للإبحار ضد الريح، تتفق مع تقدير غريمبل لزاوية بمقدار 70 درجة ضد اتجاه الريح، وبنسبة سرعة الزورق إلى سرعة الريح أعلى من الشكل (225).



الشكل: (225): قدرات الإبحار لزورق بولينيزي مزدوج الهيكل.

Twitter: @ketab_n

لتقدير إمكانات الإبحار لبينتابو استخدمت ظروف الطقس المسجلة لأبيماما وتاراوا في منتصف يوليو 2011. وجدت أن الفرص لرحلة العودة الصعبة من تاراوا إلى أبيماما كانت محدودة باستخدام إمكانات زورق ناليهيا بالظروف التي تحدث في معظم الأيام. الفرق بين 75 درجة و70 درجة باتجاه الريح، وإضافة 10 في المائة لنسبة سرعة الزورق إلى الريح كانا كافيين ليسمحا بعودة ممكنة. حتى في هذه الحالة، كانت سرعة رياح مستقرة دنيا بمقدار 16 عقدة ضرورية لمقاومة تيار بسرعة 1.2 عقدة في تلك المنطقة من جزر غيلبرت بنجاح.

المد في جزر غيلبرت نصف يومي، وقد اخترت 17 يوليو 2011، كموعد للمغادرة. للبحث عن موعد عودة، كان عليَّ أن أنتظر حتى 25 يوليو كموعد مغادرة للحصول على سرعة ريح كافية لخلق رحلة عودة كما هي مخططة في الشكل (224).

Twitter: @ketab_n

الهوامش

Twitter: @ketab_n

Twitter: @ketab_n

الفصل التاسع

1. Robert Greenler, *Rainbows, Halos and Glories* (Cambridge: Cambridge University Press, 1980), 165.
2. William Scoresby Jr., *An Account of the Arctic Regions* (Edinburgh, Scotland: Archibald Constable and Co., 1820), 386.
3. Robert E. Peary, *Nearest the Pole* (New York: Doubleday, 1907), 202.
4. Peary, *Nearest the Pole*, 207.
5. Rollin Arthur Harris, *Arctic Tides* (Washington, DC, U.S. Government Printing Office, 1911), 91.
6. Donald MacMillian and Walter Ekblaw, *Four Years in the White North* (New York: Harper and Brothers, 1918), 80.
7 David Lewis, *We, the Navigators* (Honolulu: University of Hawaii Press, 1972), 222.
8. Ibid., 222.
9. S. Rizvi, "A Newly Discovered Book of Al-Biruni 'Ghurrat-ua-Zijat' and Al-Biruni's Measurements of Earth's Dimensions," in *Al-Biruni, Commemorative Volume, Proceedings of the International Congress held in Pakistan on the Occasion of the Millenary of Abu Raihan Muhammad ibn Ahmad al-Biruni, Nov. 28–Dec. 12, 1973*, ed. Hakim Mohammed Said (Karachi, Pakistan: Hamdard Academy, 1979), 605–690.
10. Jim al-Khalili, *Science and Islam, episode 2, The Power of Reason,* BBC4, first aired Jan. 12, 2009.
11. J. O'Connor and E. Robertson, in MacTutor History of Mathematics Archives, http://www-history.mcs.st-andrews.ac.uk/Biographies/Al-Biruni.html.

الفصل العاشر

1. John K. Wright, "Notes on the knowledge of latitudes and longitudes in the Middle Ages," *Isis* 5:1 (1923): 75–98.
2. Yaqut al-Hamawai, *The Introductory Chapters of Yaqut's Mu-Jam Al-Buldan,* trans. Wadie Jwaideh (Washington, DC: the George C. Keiser Foundation, 1955), 60.
3. Other combinations are needed for other climes. For a full treatment the interested reader should consult a book on celestial navigation.
4. George Nunn, *The Geographical Conceptions of Columbus* (New York: American Geographical Society, 1922), 7.
5. Ibid., 8.
6. Samuel Eliot Morison, *Admiral of the Ocean Sea* (Boston: Little, Brown and Co., 1942), 258.

Twitter: @ketab_n

7. Ibid., 186–187.
8. Sir John Narborough, Captain Jasmen Tasman, Captain John Wood, Frederick Marten Well, *An Account of Several Late Voyages and Discoveries to the South and North* (London: S. Smith and B. Walford, 1694), 160.
9. See, for example, Morison's account in *Admiral of the Ocean Sea,* Vol. 2.

الفصل الحادي عشر

1. Joshua Slocum, *Sailing Alone Around the World* (New York: Barnes and Noble Classics, 2005, original 1900), 59.
2. Peter Kemp, *The Oxford Companion to Ships and the Sea* (London: Oxford University Press, 1976), 233, 399.
3. I thank my mother for this one, Carol Monnik Huth, who would often repeat this saying to me. It has many folkloric variants.
4. David Lewis, *We the Navigators* (Honolulu: University of Hawaii Press, 1994), 221.
5. Nick Ward, *Left for Dead* (New York: Bloomsbury USA, 2007), 40.
6. Frank Gallagher, "Green Thunderstorms" (Ph.D. diss., University of Oklahoma, 1997).
7. Gene Ammarell, *Bugis Navigation* (New Haven, CT: Yale University Southeast Asia Studies, Ernest Beaglehole and Pearl Beaglehole, 1999), 98.
8. David Lewis, *We the Navigators*, 111–115.
9. Richard Feinberg, *Polynesan Seafaring and Navigation* (Kent, OH: Kent State University Press, 1988), 92–100.
10. Ibid., 98.

الفصل الثاني عشر

1. Joshua Slocum, *Sailing Alone Around the World* (New York, Barnes & Noble Classics, 2005), 169.
2. www.sailing.org.
3. Many details of Abby's attempt and subsequent controversy can be found in much of the news media during this period; e.g., Paul Harris, "Parents of rescued teenage sailor Abby Sunderland accused of risking her life," *The Guardian*, July 13, 2010, 1, http://www.guardian.co.uk/world/2010/jun/13/abby-sunderland-lone-sailor-rescued.
4. Marianne George, "Polynesian Navigation and *Te Lapa* — 'The Flashing,'" *Time and Mind* 5 (2012): 159–166.
5. David Lewis, *We the Navigators* (Honolulu: University of Hawai'i Press,

Twitter: @ketab_n

1994), 224–251.

6. Joseph Genz et al., "Wave Navigation in the Marshall Islands," *Oceanography* 22 (2009): 234–245.
7. David Lewis, *We the Navigators*, 225.
8. Ibid., 225.
9. James Cook, *A Voyage Towards the South Pole and Round the World* (London: Strahan and Cadell, 1777), 316.
10. Genz et al., "Wave Navigation in the Marshall Islands," 238.
11. Genz et al., "Wave Navigation in the Marshall Islands," 241.
12. Joseph Genz, "Marshallese Navigation and Voyaging: Re-learning and Reviving Indigenous Knowledge of the Ocean" (PhD diss., University of Hawai'i, 2008), 189.
13. Genz et al., "Wave Navigation in the Marshall Islands," 238.
14. Genz, PhD diss., 162–163.
15. Genz, PhD diss., 155–158.
16. Genz, PhD diss., 158.
17. M. George, "Polynesian Navigation and *Te Lapa*," 163–165.
18. Genz, et al., "Wave Navigation in the Marshall Islands," 242.
19. Winkler, Capt., "On sea charts formerly used in the Marshall Islands, with notices on the navigation of these islanders in general," *Smithsonian Institute Report for 1899*, 54 (1901).
20. Genz, PhD diss., 166–176.
21. Genz et al., "Wave Navigation in the Marshall Islands," 240.

الفصل الثالث عشر

1. Ole Crumlin-Pedersen, "Skibe, sejlads og ruter hos Ottar og Wulfstan," in *Ottar og Wulfstan to rejsebeskrivelser fra vikingetiden* (Roskilde, Denmark: The Viking Ship Museum, 1983) 32–44.
2. See, for example, George Indruszewski and C. M. Barton, "Simulating Sea Surfaces for Modeling Viking Age Seafaring in the Baltic Sea," in *Digital Discovery: Exploring New Frontiers in Human Heritage, Proceedings of 34th Conference on Computer Applications and Quantitative Methods in Archaeology, April 2006,* ed. J. Clark and E. Hagenmeister (Budapest, Hungary: Archaeolingua, 2007), 617–618.
3. Pliny, *Natural History, Book II,* 99. See, for example, translation in Perseus Digital Library: www.perseus.tufts.edu/hopper.
4. Hermann Diels, *Doxographi Graeci* (Berlin, Germany: G. Reimer, 1879), 383.

Twitter: @ketab_n

5. John Kirtland Wright, *Geographic Lore of the Time of the Crusades,* V2 (New York: Dover Books, 1965) 82–100.
6. L. Arnaudon et al., "Effects of terrestrial tides on the LEP beam energy," *Nuclear Instruments and Methods* A 357 (1995): 249–252.
7. Brian Arbic, Pierre St-Laurent, Graig Sutherland, and Chris Garrett, "On the resonance and influence of the tides in Ungava
8. Gabriel Godin, "The resonant period of the Bay of Fundy," *Continental Shelf Research* 8 (1988): 1005–1010.

الفصل الرابع عشر

1. H. A. Marmer, "The Gulf Stream and its Problems," *Geographical Review* 19:2 (1929): 457.
2. Silas Bent in a letter to Judge Daly, published in the *Journal of the American Geographical and Statistical Society* in 1870, quoted by J. K. Wright, "The Open Polar Sea," *Geographical Review* 43:3 (1953): 356.
3. F. Nansen, "Some Results of the Norwegian Arctic Expedition, 1893-96," *The Geographical Journal* 9:5 (May 1897): 495.
4. See, for example, Roemmich et al., "Decadal Spinup of the South Pacific Subtropical Gyre," *Journal of Physical Oceanography* 137 (2007): 162–173.
5. Ernest Sabatier, *Astride the Equator,* trans. U. Nixon (Melbourne, Australia: Oxford University Press, 1977), 13.
6. David Lewis, *We the Navigators* (Honolulu: University of Hawai'i Press, 1984), 154.
7. http://jboatnews.blogspot.ch/2012/06/bermuda-race-sailing-preview.html.
8. Steve Thomas, *The Last Navigator* (New York: International Marine/Ragged Mountain Press, 1987), 29.
9. R. Firth, "Anuta and Tikopia: Symbiotic elements in social organization," *Journal of the Polynesian Society* 63 (1954): 91.
10. Steve Thomas, *The Last Navigator,* 32.
11. Joshua Slocum, *Sailing Alone Around the World,* 2nd ed. (New York: The Century Co., 1919), 58.
12. Lin and Larry Pardey, *Storm Tactics Handbook* (Arcata, CA: Paradise Cay Publications, 1996), 5.

الفصل الخامس عشر

1. http://www.physorg.com/news/2011-01-cretan-tools-year-old-sea.html . (from Associated Press).

Twitter: @ketab_n

2. Geoffrey Irwin, *The Prehistoric Exploration and Colonisation of the Pacific* (Cambridge: Cambridge University Press 1992), 39.
3. Herodotus, trans. Aubrey De Sélincourt, John Marincola, *Herodotus: The Histories* (London: Penguin Books, 2008), 253.
4. http://vikingeskibsmuseet.dk/en/exhibitions/the-skuldelev-ships/.
5. Ole Crumlin-Pedersen, Olaf Olse, ed., *The Skuldelev Ships I* (Roskilde, Denmark: Viking Ship Museum, 2002).
6. D. S. Noble, "The Coastal Dhow Trade of Kenya," *The Geographical Journal* 129:4 (1963): 500.
7. Birgitta Wallace Ferguson, "L'Anse aux Meadows and Vínland," in *Approaches to Vínland*, proceedings of the 1999 Conference on the written and archaeological sources for the Norse settlements in the North-Atlantic region and exploration of America, The Nordic House, Reykjavik, 9–11 Aug. 1999, ed. A. Wawn and Þórunn Sigurðardóttir (Reykjavik, Iceland: Sigurður Nordal Institute, 2001), 140–141.
8. W. Barron and G Burgess (ed.), *The Voyage of Saint Brendan, Representative Versions of the Legend in English Translation* (Exeter, UK: University of Exeter Press, 2002), 29.
9. Henry Colman Folkard, *The Sailing Boat: A Description of English and Foreign Boats* (London: Longman, Green and Roberts, 1870), 243.

الفصل السادس عشر

1. Geoffrey Irwin, *The Prehistoric Exploration and Colonisation of the Pacific* (Cambridge: Cambridge University Press 1992), 39.
2. David Lewis, *We the Navigators* (Honolulu: University of Hawai'i Press, 1996), 157–158.
3. Ben Finney, *Voyage of Rediscovery* (Berkeley: University of California Press, 1994), 38.
4. I. C. Campbell, "The Lateen Sail in World History," *Journal of World History* 6:1 (1995): 13.
5. Zaraza Friedman, Levent Zoroglu, "Kelenderis Ship — Square or Lateen Sail?," *The International Journal of Nautical Archaeology* 35:1 (2006): 108–116.
6. Patrice Pomey, "The Kelenderis Ship: A Lateen Sail," *The International Journal of Nautical Archaeology* 35:2 (2006): 326–329.
7. *Saga of the Greenlanders*, from *The Complete Sagas of Icelanders*, ed. Vidar Hreinsson (Reykjavic, Iceland: Leifur Eiriksson Publishing, 1997), 23–24.

Twitter: @ketab_n

8. See, for example, http://lexicon.ff.cuni.cz/html/oi_cleasbyvigfusson/b0056.html.
9. Leo Block, *To Harness the Wind* (Annapolis, MD: Naval Institute Press, 2003), 132.
10. Ibid., 132.
11. C. A. Marchaj, "Planform Effect of a Number of Rigs on Sail Power," in *Proceedings of Regional Conference on Sail-Motor Propulsion,* Manila, Philippines, 1985, ed. C. Mudie, *Journal of Navigation* 41 (1988): 71.

الفصل السابع عشر

1. "Pilot fatigue cited in Air Canada mid-flight dive," CBC News release, April 16, 2012, www.cbc.ca/news/canada/toronto/story/2012/04/16/air-canada-zurich-flight-incident-report.html.
2. James Hornell, "The Role of Birds in Early Navigation," *Antiquity* 20:79 (1946): 142–149.
3. J. Frank Stimson, *Songs and Tales of the Sea Kings*, ed. Stanley Marshall (Salem, MA: Peabody Museum of Salem, 1957).
4. David Lewis, *We the Navigators* (Honolulu: University of Hawai'i Press, 1996), 324.
5. Bruce Cartwright, "The Legend of Hawaii-Loa," *Journal of the Polynesian Society* 38 (1927): 150.
6. Hornell, "The Role of Birds in Early Navigation," 144.
7. Samuel Eliot Morison, *Admiral of the Ocean: A Life of Christopher Columbus* (Chicago: University of Chicago Press, 1942), 214.
8. www.ancienttexts.org/library/mesopotamian/gilgamesh/tab11.htm.
9. Le-Qing Wu, J. David Dickman, "Neural Correlates of a Magnetic Sense," *Science* 336:6084 (2012): 1054–1057.
10. From the website of the New Northvegr Center, text transcribed by Aaron Myer, http://www.northvegr.org/sagas%20annd%20epics/miscellaneous/landnamabok/003.html#.
11. Translation from John Watson McCrindle, *Ancient India as Described in Classical Literature* (Westminster, UK: Elbron Classics, 2005), 103.
12. Frank Reed, personal communication (2010).
13. Hornell, "The Role of Birds in Early Navigation" (1946).
14. Harold Gatty, *Finding your Way Without Map or Compass* (New York: Dover Books, 1983), 43.
15. David Lewis, *We the Navigators,* 205.
16. J. Frank Stimson, *Songs and Tales of the Sea Kings*, 76.
17. William Longyard, *A Speck on the Sea* (Camden, ME: International Marine, 2003), 78.

Twitter: @ketab_n

18. Lin and Larry Pardey, *Storm Tactics Handbook* (Arcata, CA: Paradise Cay Publications, 1996), 5.
19. Steven Callahan, *Adrift: Seventy-Six Days Lost at Sea* (New York: Houghton Mifflin, 1986).
20. William Butler, *66 Days Adrift* (Camden, ME: International Marine, 2005).
21. Lauren Hillenbrand, *Unbroken* (New York: Random House, 2010), 159.
22. Lewis, *We, the Navigators*, 253.
23. Lewis, *We, the Navigators,* 255.
24. Jeffrey Kluger, James Lovell, *Apollo 13* (New York: Houghton Mifflin, 1994), 69.
25. George Shelvocke, *A Voyage Round the World by Way of the Great Southern Sea* (London: J. Senex, 1727), 418.
26. Marianne George, "Polynesian Navigation and *Te Lapa* — 'The Flashing,'" *Time and Mind: The Journal of Archaeology, Consciousness and Culture* 5:2 (2012): 141.
27. Ibid., 153.
28. Richard Feinberg, "In Search of *Te Lapa:* A Navigational Enigma in Vaeakau-Taumako, Southeastern Solomon Islands," *The Journal of the Polynesian Society* 120:1 (2011): 57–70.
29. Ibid., 68.
30. M. George, "Polynesian Navigation and *Te Lapa*," 168.
31. http://www.youtube.com/watch?v=0b_S9C1UZd4.

الفصل الثامن عشر

1. Captain Winkler, "On Sea Charts Formerly Used in the Marshall Islands, with Notices on the Navigation of These Islanders in General," *Annual Report of the Smithsonian Institution, 1899* (Washington, DC: Smithsonian Institution, 1901): 507.
2. R. G. Roberts, "The Dynasty of Abemama," *The Journal of the Polynesian Society* 62:3 (1953): 267–278.
3. During World War II marine landing craft attacking Betio ran aground on shallow reefs because of unusual tidal conditions. This made them vulnerable to shell fire from Japanese positions on the island.

الملحق 3

1. John K. Wright, "Notes on the knowledge of latitudes and longitudes in the Middle Ages," *Isis* 5:1 (1923): 75–98

Twitter: @ketab_n

الملحق 4

1. B. Finney, "Voyaging Canoes and the Settlement of Polynesia," *Science* 196:4296 (1977): 1277–1285.
2. Arthur Grimble, "Canoes in the Gilbert Islands," *The Journal of the Royal Anthropological Institute of Great Britain and Ireland* 54 (1924): 108–139.

Twitter: @ketab_n

المؤلف في سطور

جون إدوارد هوث

- أستاذ الفيزياء في جامعة هارفرد الأمريكية.
- اهتمامه العلمي الأساسي يتركز في انكسار التناظر الكهربي الضعيف.
- عضو في لجنة ATLAS المشتركة التابعة للمركز الأوروبي للفيزياء النووية.
- عضو في معهد رادكلف للدراسات المتقدمة التابع لبرنامج فنتشر فاكلتي.

المترجم في سطور

د. سعد الدين خرفان

- من مواليد مدينة حمص/ سورية 1946.
- حصل على البكالوريوس في الهندسة الكيميائية من جامعة ليدز- بريطانيا في العام 1969.
- حصل على الماجستير في كيمياء الهايدروكربونات من جامعة مانشستر في العام 1970.
- حصل على الدكتوراه في هندسة المفاعلات من جامعة نيوكاسل في بريطانيا في العام 1976.
- أستاذ في كلية الهندسة الكيميائية والبترولية بجامعة البعث.
- مدير بحوث في هيئة الطاقة الذرية من العام 1986 إلى العام 2001.
- عضو مكتب المهام التابع للجنة الأمم المتحدة لتغير المناخ IPCC في جنيف بسويسرا منذ العام 2002.
- عضو اتحاد الكُتاب العرب منذ العام 2005.
- له أكثر من 25 كتابا مؤلفا ومترجما في الهندسة الكيميائية والطاقة والبيئة والمياه.
- من كتبه المنشورة: «رؤى مستقبلية»، «الله والعقل والكون»، «من أجل البقاء أحياء»، «وجه غايا المتلاشي»، و«فيزياء المستحيل».

Twitter: @ketab_n

Twitter: @ketab_n

سلسلة عالم المعرفة

«عالم المعرفة» سلسلة كتب ثقافية تصدر في مطلع كل شهر ميلادي عن المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب - دولة الكويت - وقد صدر العدد الأول منها في شهر يناير العام 1978.

تهدف هذه السلسلة إلى تزويد القارئ بمادة جيدة من الثقافة تغطي جميع فروع المعرفة ، وكذلك ربطه بأحدث التيارات الفكرية والثقافية المعاصرة . ومن الموضوعات التي تعالجها تأليفا وترجمة :

1 - الدراسات الإنسانية : تاريخ ـ فلسفة - أدب الرحلات - الدراسات الحضارية - تاريخ الأفكار.

2 - العلوم الاجتماعية : اجتماع - اقتصاد - سياسة - علم نفس - جغرافيا - تخطيط - دراسات استراتيجية - مستقبليات.

3 - الدراسات الأدبية واللغوية : الأدب العربي - الآداب العالمية - علم اللغة .

4 - الدراسات الفنية : علم الجمال وفلسفة الفن - المسرح - الموسيقى - الفنون التشكيلية والفنون الشعبية.

5 - الدراسات العلمية : تاريخ العلم وفلسفته ، تبسيط العلوم الطبيعية (فيزياء ، كيمياء ، علم الحياة ، فلك) ـ الرياضيات التطبيقية (مع الاهتمام بالجوانب الإنسانية لهذه العلوم) ، والدراسات التكنولوجية.

أما بالنسبة إلى نشر الأعمال الإبداعية ـ المترجمة أو المؤلفة ـ من شعر وقصة ومسرحية ، وكذلك الأعمال المتعلقة بشخصية واحدة بعينها فهذا أمر غير وارد في الوقت الحالي.

وتحرص سلسلة «عالم المعرفة» على أن تكون الأعمال المترجمة حديثة النشر.

وترحب السلسلة باقتراحات التأليف والترجمة المقدمة من المتخصصين ، على ألا يزيد حجمها على 350 صفحة من القطع المتوسط ، وأن تكون مصحوبة بنبذة وافية عن الكتاب وموضوعاته وأهميته ومدى جدته. وفي حالة الترجمة ترسل نسخة

Twitter: @ketab_n

مصورة من الكتاب بلغته الأصلية، كما ترفق مذكرة بالفكرة العامة للكتاب، وكذلك يجب أن تدوّن أرقام صفحات الكتاب الأصلي المقابلة للنص المترجم على جانب الصفحة المترجمة، والسلسلة لا يمكنها النظر في أي ترجمة ما لم تكن مستوفية لهذا الشرط. والمجلس غير ملزم بإعادة المخطوطات والكتب الأجنبية في حالة الاعتذار عن عدم نشرها. وفي جميع الحالات ينبغي إرفاق سيرة ذاتية لمقترح الكتاب تتضمن البيانات الرئيسية عن نشاطه العلمي السابق.

وفي حال الموافقة والتعاقد على الموضوع ــ المؤلف أو المترجم ـ تصرف مكافأة للمؤلف مقدارها ألفا دينار كويتي، وللمترجم مكافأة بمعدل ثلاثين فلسا عن الكلمة الواحدة في النص الأجنبي، (وبحد أقصى مقداره ألفان وخمسمائة دينار كويتي).

Twitter: @ketab_n

سعر النسخة

الكويت ودول الخليج	دينار كويتي
الدول العربية	ما يعادل دولارا أمريكيا
خارج الوطن العربي	أربعة دولارات أمريكية

الاشتراكات

دولة الكويت

للأفراد	15 د . ك
للمؤسسات	25 د . ك

دول الخليج

للأفراد	17 د . ك
للمؤسسات	30 د . ك

الدول العربية

للأفراد	25 دولارا أمريكيا
للمؤسسات	50 دولارا أمريكيا

خارج الوطن العربي

للأفراد	50 دولارا أمريكيا
للمؤسسات	100 دولار أمريكي

تسدد الاشتراكات والمبيعات مقدما نقدا أو بشيك باسم المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب، مع مراعاة سداد عمولة البنك المحول عليه المبلغ في الكويت، ويرسل إلينا بالبريد المسجل على العنوان التالي:

المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب

ص. ب 23996 الصفاة - الرمزي البريدي 13100

دولة الكويت

بدالة: 22416006 (00965)

داخلي: 1196/ 1195/ 1194/ 1193/1153/ 1152

Twitter: @ketab_n

Twitter: @ketab_n

Twitter: @ketab_n

كشف بأسماء وأرقام وكلاء التوزيع - أولاً: التوزيع المحلي - دولة الكويت

م	الدولة	وكيل التوزيع	رقم الهاتف	رقم الفاكس	الإيميل
1	الكويت	المجموعة الإعلامية العالمية	00965 24826820/1/2	00965 24826823	im_grp50@yahoo.com
		ثانياً: التوزيع الخارجي			
2	السعودية	الشركة السعودية للتوزيع	00966 /14419933 - 14418972	009661 12121766 - 1212774	bander.shareef@saudidistribution.com babiker.khalil@saudidistribution.com
3	البحرين	مؤسسة الأيام للنشر	00973 /17617733 - 36616168	00973 17617744	cir@alayam.com rudainaa.ahmed@alayam.com
4	الإمارات	شركة الإمارات للطباعة والنشر والتوزيع	00971 43916501/2/3	00971 43918354 - 43918019	eppdc@emirates.net.ae info@eppdco.com essam.ali@eppdco.com
5	سلطنة عُمان	مؤسسة العطاء للتوزيع	00968 24492936 - 24496748 - 24491399	00968 24493200	alattadist@yahoo.com
6	قطر	شركة دار الثقافة	00974 44621942 / 44622182	00974 44621800	thaqafadist@qatar.net.qa
7	مصر	مؤسسة أخبار اليوم	00202 25782700/1/2/3/4/5 00202 25806400	00202 25782540	ahmed_isaac2008@hotmail.com
8	لبنان	مؤسسة نعنوع الصحفية للتوزيع	00961 1666314/5	00961 1653259 00961 1653260	topspeed1@hotmail.com
9	تونس	الشركة التونسية	00216 71322499	00216 71323004	sotupress@sotup.com.tn
10	المغرب	الشركة العربية الأفريقية	00212 522249200	00212 522249214	s.wardi@sapress.ma
11	الأردن	وكالة التوزيع الأردنية	00962 6535885 - 797204095	00962 65337733	alshafiei.ankousha@aramex.com basem.abuhameds@aramex.com
12	فلسطين	شركة رام الله للتوزيع والنشر	00970 22980800	00970 22964133	wael.kassess@rdp.ps
13	اليمن	القائد للنشر والتوزيع	00967 1240883	00967 1240883	alkaidpd@yahoo.com
14	السودان	دار الريان للثقافة والنشر والتوزيع	002491 83242702	002491 83242703	daralryan_cup22@hotmail.com daralryan_12@hotmail.com

تنويـــه

للاطـلاع علـى قائمـة كتـب السلسـلة انظـر عدد ديسـمبر (كانـون الأول) مـن كل سـنة، حيـث توجد قائمة كاملة بأسماء الكتب المنشورة في السلسلة منذ يناير 1978.

Twitter: @ketab_n

قسيمة اشتراك في إصدارات
المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب

البيان	سلسلة عالم المعرفة		الثقافة العالمية		عالم الفكر		إبداعات عالمية		جريدة الفنون	
	د.ك	دولار	د.ك	دولار	د.ك	دولار	د.ك	دولار	د.ك	دولار
مؤسسات داخل الكويت	25		12		12		20		12	
أفراد داخل الكويت	15		6		6		10		8	
مؤسسات دول الخليج العربي	30		16		16		24			36
أفراد دول الخليج العربي	17		8		8		12			24
مؤسسات خارج الوطن العربي		100		50		40		100		48
أفراد خارج الوطن العربي		50		25		20		50		36
مؤسسات في الوطن العربي		50		30		20		50		36
أفراد في الوطن العربي		25		15		10		25		24

الرجاء ملء البيانات في حالة رغبتكم في: تسجيل اشتراك ☐ تجديد اشتراك ☐

الاسم:	
العنوان:	
اسم المطبوعة:	مدة الاشتراك:
المبلغ المرسل:	نقدا / شيك رقم:
التوقيع:	التاريخ: / / 20م

Twitter: @ketab_n

هذا الكتاب...

قبل ظهور نظام تحديد الموقع العالمي (GPS) و«غوغل - أرض» (Google Earth)، والانتقال العالمي بزمن طويل، سافر البشر مسافات طويلة مستخدمين دلائل من البيئة وأدوات بسيطة فقط. يسأل المؤلف جون هوث: ما الذي ضاع منا عندما حلّت التقنية الحديثة محل قدرتنا الذاتية على إيجاد اتجاهنا؟ دائرة معارف في اتساعه، في وضعه علوم الفلك والمناخ والمحيطات والأنثروبولوجيا بعضها مع بعض في نسيج واحد يجعلنا كتاب «الفن الضائع» في تحديد الاتجاه بأحذية الملاحين القدماء وسفنهم وزلاجاتهم والذين كان الاهتمام بالبيئة المحيطة بهم، حرفيا، مسألة حياة أو موت بالنسبة إليهم.

متأثرا بمصير شابتين أبحرتا بزورقي كاياك وضاعتا في الضباب الكثيف مقابل شاطئ نانتوكيت، يرينا هوث كيف نحدد اتجاهنا باستخدام الظواهر الطبيعية، وكيف استعمل النرويجيون القدماء حجر الشمس لاكتشاف الاستقطاب في الضوء، وكيف تعلم التجار العرب الإبحار ضد الريح، وكيف استخدم سكان جزر المحيط الهادئ البريق تحت الماء و«قراءة» الأمواج لتوجيههم في رحلاتهم الاستكشافية. يذكّرنا هوث بأننا جميعنا ملاحون قادرون على تعلم تقنيات تتراوح بين الأبسط والأكثر تعقيدا في تحديد الاتجاه. حتى في هذه الأيام، فإن الملاحظة الدقيقة للشمس والقمر والمد والجزر وتيارات المحيط وتأثيرات الطقس والغلاف الجوي يمكن أن تكون كل ما نحتاج إليه لتحديد اتجاهنا.

جاء الكتاب ثريا بنحو 200 شكل، فوصْف هوث المؤثر لثقافات الملاحة سيجعل القارئ ينغمس في قصة، هي أطروحة علمية، وحكاية أسفار شخصية، وإحياء لتاريخ الملاحة في الوقت نفسه. يمكننا من خلال عيون الملاحين القدامى أن نرى عالمنا الخاص بشكل أوضح.

ISBN 978 - 99906 - 0 - 522 - 8