وعدت النرويج أن تسير كافة رحلاتها الجوية القصيرة بحلول عام 2040 على متن طائرات كهربائية، وهو ما يبشر بثورة في عالم الطيران.

في يوليو/تموز 8102، انطلق وزير النقل النرويجي كتيل سلوفيك-أولسن برفقة داغ فولك-بيترسن، رئيس هيئة أفينور للموانئ الجوية النرويجية، في رحلة متميزة تابعتهما فيها الكاميرات وهما يستقلان طائرة صغيرة من طراز "ألفا إلكترو جي-2" سعة راكبين لتحلق بهما لبضع دقائق في سماء أوسلو.

أما السبب في تميز تلك الرحلة فهي أن الطائرة تسير بالكهرباء بالكامل، تمدها بها بطارية خاصة، لتحقق ما كان يوما حلما، ولتكن مجرد بداية.والهدف من الرحلة التأكيد على ما تعتزمه النرويج من خفض ضخم في العقود المقبلة لانبعاثات غاز الكربون، وبحلول 2040 تنوي البلاد أن تنطلق كافة الرحلات القصيرة من مطاراتها على متن طائرات تدار بالكهرباء.

ويعد الالتزام الذي قطعته النرويج بين أضخم الوعود حتى يومنا هذا بصدد خفض ما ينتجه قطاع الطيران من غازات الدفيئة، ولكن هناك ما يحول دون ذلك، وهو عدم وجود طائرات كبيرة تتسع لنقل الركاب وتدار بالكهرباء، فكافة الطائرات الكهربية حاليا صغيرة الحجم، كالتي أقلت أولسن وبيترسن والتي بالكاد تتسع لفردين بالغين.وقال المسؤولان إنه تعين عليهما الالتزام بحمية شاقة لإنقاص وزنهما قبل الرحلة، ومع ذلك يعقد بيترسن الأمل في تغير الوضع قريبا.

يقول بيترسن إن مسؤولي الطيران في النرويج كانوا قبل بضع سنوات يعتقدون بعدم إمكان الاعتماد على الكهرباء كليا في إدارة حركة الطيران، "حتى توجه مجلس إدارة هيئتنا قبل نحو ثلاث سنوات لزيارة لشركة إيرباص في تولوز.

"وهناك علموا أن الشركة تباشر بالفعل جهودا لإنتاج طائرات تسير بالكهرباء، وأن الأمر لا يقتصر على إيرباص، بل أيضا بوينغ عبر شركة زونوم إيرو وبمساهمة من ناسا. ومن ثم قررنا إطلاق برنامج للطائرات الكهربية في النرويج".وتعد النرويج مكانا مناسبا لإطلاق تلك التجارب، نظرا لطبيعة تلك البلاد الجبلية والساحل المتعرج حيث الكثير من الجزر، مما يتطلب الكثير من الرحلات القصيرة (فهيئة أفينور مسؤولة عن تشغيل 46 مطارا في النرويج)، حيث يستغرق التنقل برا وبحرا وقتا أطول كثيرا مما تستغرقه الرحلات القصيرة خاصة في الشتاء حيث تغلق الثلوج كثيرا من الطرق والسكك الحديدية.

يقول بيترسن: "الكثير من رحلاتنا تستغرق 15 إلى 30 دقيقة وكثير منها بمناطق جبلية وعرة، لذا سنطرح مناقصة لشركات صناعة الطائرات للتقدم بعطاءات خلال عام لعامين".

ترغب النرويج في أن تطرح الشركات طائرات سعة 25 إلى 30 راكبا تدار محركاتها بالكهرباء بحيث تدخل باكورتها الخدمة بحلول 5202، وهو ما يراه بيترسن أمرا واقعيا مع ما تشهده تلك الطائرات من انتعاش في الوقت الراهن.

ففي العام الماضي أشارت شركة رولاند بيرغر الاستشارية لوجود أكثر من 100 مشروع لطائرات تدار كهربيا يتم تطويرها على مستوى العالم.

ومن تلك المشروعات شركة بيبسترل في سلوفينيا التي يقول المتحدث باسمها إن الشركة بصدد صناعة "عدة طائرات تتسع كل منها لأربعة أشخاص، أبرزها الطائرة توروس جي-4، أول طائرة كهربية ذات أربعة ركاب في العالم".

ويضيف: "كما طورنا نماذج أخرى لطائرات تتسع لأربعة أشخاص تعتمد على وسائل أخرى كالدفع بالهيدروجين، كذلك طورنا محركا مزدوجا لطائرة بأربعة ركاب، وسوف تنطلق الطائرة في 2019 حسب الخطة".

وتقول الشركة إنها تركز في المستقبل القريب على الطائرات ذات الراكبين والأربعة ركاب لاستخدامها كطائرات تدريب، بينما تنوي صناعة طائرة تتسع لتسعة عشر راكبا "بمحرك وقود مزدوج للرحلات القصيرة" بحلول .2025

وإلى جانب بيبسترل، هناك شركة زونوم إيرو بإحدى ضواحي سياتل والتي تخطط هي الأخرى لطائرات كالتي تأمل

النرويج أن تستخدمها قريبا.

كاتب المقالة :
تاريخ النشر : 30/08/2018
من موقع : موقع الشيخ محمد فرج الأصفر
رابط الموقع : www.mohammdfarag.com