



یک افشاگری جنجالی: برادران رایت مخترع هواپیما نبودند!

نشریه Jane ادعا کرده که اولین هواپیما را گوستاو وایت‌هد به پرواز درآورده و این افتخار متعلق به برادران رایت نیست. این ادعا جنجال بزرگی را علیه موزه اسمیتسونیان (مدافع عنوان برادران رایت) به راه انداخته است.

نشریه Jane ادعا کرده که اولین هواپیما را گوستاو وایت‌هد به پرواز درآورده و این افتخار متعلق به برادران رایت نیست. این ادعا جنجال بزرگی را علیه موزه اسمیتسونیان (مدافع عنوان برادران رایت) به راه انداخته است.

مجید جویا: هنگامی که ویژه‌نامه صدمین سالگرد یک ژورنال مرجع هوانوردی به نام Jane's All the World's Aircraft افتخار اولین پرواز هواپیما را متعلق به کسی غیر از برادران رایت دانست، یکی از افتخارات تاریخ آمریکا به زیر سوال رفت.

نام قهرمان جدید گوستاو وایت‌هد (Gustave Whitehead) است، یک مخترع آلمانی که خیلی‌ها بر این عقیده‌اند که او اولین پروازش را دو سال قبل از نمایش برادران رایت در روز 17 دسامبر 1903 در کیتی هاوک انجام داده بود. ولی در حالی که یک کارشناس هوانوردی استرالیایی در پژوهشی جدید توانست سردبیران مجله جینز را قانع کند که زمان بازنگری در کتاب‌های تاریخ رسیده است، موزه ملی هوا فضای اسمیتسونیان در واشینگتن (که هواپیمای برادران رایت در آنجا قرار دارد) هنوز در مورد کار وایت‌هد به دیده تردید می‌نگرد، و آن را بیشتر یک افسانه می‌داند تا واقعیت. دکتر تام کروچ موزه دار ارشد بخش هوانوردی موزه که در زمینه پروازهای برادران رایت نیز صاحب‌نظر است، فکر می‌کند که جینز #171; اغفال« شده است.

با این وجود، تحولات اخیر سبب سربلندی حامیان قدیمی وایت‌هد شده است. خیلی‌ها فکر می‌کنند که بدهی موزه اسمیتسونیان به میراث برادران رایت (که حتی به صورت قرارداد مکتوبی با وراثتان این دو برادر نیز ثبت شده است) مانع از این می‌شود که موزه به واقعیت بی‌چون و چرای پیشگامی وایت‌هد در پرواز اذعان کند.

شرح عکس: گوستاو وایت‌هد و دخترش رز. مورخان زیادی معتقدند که وایت‌هد بین سه تا شش سال پیش از برادران رایت اولین پرواز با هواپیما را انجام داده بود.

تحقیق جان براون

یک تاریخ‌دان پرواز استرالیایی به نام جان براون، کسی بود که نظر مسئولان مجله جینز را تغییر داد. جالب اینجاست که او هنگامی که مشغول پژوهش برای تولید یک برنامه مستند در مورد #171; خودروهای پرنده« برای شبکه اسمیتسونیان بود (و مستقیماً با کروچ کار می‌کرد) به کوهی از داده‌ها در مورد وایت‌هد برخورد که تا پیش از این نادیده گرفته شده بودند.

براون می‌گوید: #171; کشفیات بسیار زیادی در آنجا وجود داشتند« که یکی از آنها خبری در یک روزنامه قدیمی بود که از آن چنین بر می‌آید که احتمالاً وایت‌هد در سال 1897 (شش سال قبل از پرواز برادران رایت) توانسته پرواز کند. #171; تاریخ وایت‌هد باید کاملاً از نو نوشته شود«.

او همچنین بر این باور است که یک عکس بزرگ شده ثابت می‌کند که عکس گم شده پرواز واقعی هواپیمای وایت‌هد در روز 14 آگوست 1901 در فیرفیلد کانتیکات (یک لیتوگراف که در همان زمان در مجله بریجپورت هرالده چاپ شده بود) را می‌توان بر روی دیوار یک نمایشگاه هوانوردی در سال 1906، در عکسی که از آن نمایشگاه توسط ویلیام هامر گرفته شده بود، مشاهده کرد.

این عکس، در حقیقت، بخشی از آرشیو هامر در خود موزه اسمیتسونیان است. براون می‌گوید که به او اجازه دسترسی به آن عکس داده نشد. ولی او توانست به یک کپی چاپ شده از آن را که در موزه #171; پیشگام هوانوردی گوستاو وایسکوف« در شهر

زادگاه او، یعنی لوترزهاوزن آلمان (جایی که وایت‌هد با نام واقعی گوستاو وایسکوف به دنیا آمد) قرار داشت، دست پیدا کند.

براون که اکنون در آلمان در حال تهیه کردن یک فیلم مستند در مورد زندگی وایت‌هد است می‌گوید: «171؛ این یک مسئله خیلی ساده است. مسئله این است: آیا گوستاو وایت‌هد پرواز کرد یا نکرد؟ آیا او ابزارهای لازم را داشت؟ آیا او انگیزه لازم را داشت؟»

براون آن را «171؛ غیر قابل انکار» می‌داند، دلیل آن را هم پس زمینه حرفه‌ای او در هوانوردی، شواهد مستند در مورد تعداد موتورهای هواپیما که وایت‌هد ساخت و فروخت، استشهادنامه‌های امضا شده توسط شاهدان عینی که ناظر پرواز او بودند، مطالب منتشر شده در روزنامه‌ها و مستندات دیگر می‌داند.

قرارداد مشکوک

در حوالی سال 1914، اسمیت‌سونیان اعلام کرد که ساموئل پیرپونت لنگلی، که زمانی دبیر موزه بود، اولین کسی بود که یک ماشین پرنده موفق ساخت. موزه به این ترتیب دروغی را تحویل تاریخ هوانوردی داد.

در رد این مدعا همین بس که لنگلی مدت‌ها پیش از آن تاریخ مرده بود، اما رئیس آن زمان موزه، چارلز ولکات که یک دوست نزدیک او بود، تلاش کرد تا برای اعاده حیثیت دوست درگذشته‌اش، طراحی شکست خورده هواپیمای او را بازسازی کند (و اصلاحات عمده‌ای در آن انجام دهد) تا بتواند با موفقیت آزمون‌های پرواز را پشت سر بگذارد.

هنگامی که موزه، لنگلی را اولین کسی اعلام کرد که یک ماشین پرنده ساخته است، ارویل (برادر بازمانده رایت) هواپیمای خود را به جای این موزه به لندن فرستاد، و هواپیما تا پس از مرگ او در سال 1948 در موزه علوم لندن باقی ماند.

وراث خانواده اما، هواپیما را در پایان سال 1948 به موزه اسمیت‌سونیان بازگرداندند، البته نه تا قبل از این که طی یک قرارداد رسمی، موزه اسمیت‌سونیان برادران رایت را به عنوان صاحبان بی چون و چرای عنوان اولین پرواز هواپیما به رسمیت بشناسد. این قرارداد به طور مشخص بیان می‌دارد که اگر موزه اسمیت‌سونیان هر کس دیگری را به عنوان اولین کسی که با هواپیما پرواز کرد (یا یک ماشین پرنده را پیش از برادران رایت ساخت) اعلام کند، در آن صورت خانواده بی درنگ هواپیما را از موزه خارج خواهند کرد.

ارزش‌های خانوادگی

آماندا وایت لین، که نوه برادرزاده برادران رایت است، می‌گوید که قرارداد اهرم‌های کافی دارد تا مانع از این شود که موزه اسمیت‌سونیان هواپیمای برادران رایت را به پشت موزه و پشت سر میراث لنگلی منتقل کند.

اما «171؛ هنگامی که آنها از ارویل و خانواده ویلبر در مورد ماشین پرنده پرسیدند، آنها گفتند «171؛ ما خوشحال می‌شویم که آن را درست پشت آیرودروم و به عنوان شماره دو آویزان کنیم»؛ چیزی که به گفته او خیلی از مقالات اخیر در مورد قرارداد به آن اشاره نکرده‌اند.

او با اشاره به اتهام وارد شده به خانواده که موزه اسمیت‌سونیان را با استفاده از مسئله لغو حق نمایش هواپیما تحت فشار قرار داده است، می‌گوید: «171؛ من فکر می‌کنم که خانواده رایت همواره تلاش کرده‌اند تا به درستی و صداقت رفتار کنند، و امیدوارم که اسمیت‌سونیان هم همین کار را در پیش بگیرد».

اظهارات جینز

ولی مسئولین جینز به گونه دیگری فکر می‌کنند. پل جکسن ویراستار آزاد این انتشارات، سال‌ها پیش مطلبی در مورد موفقیت برادران رایت نوشته است. ولی حال می‌گوید: «171؛ اکنون و به لطف تحقیق جان، بر این باورم که در آن زمان اشتباه می‌کردم».

جکسن می‌گوید که او رویکرد یک مهندس را برای نگاه به این مسئله در پیش گرفته است؛ و تجربه وایت‌هد، پیشرفت موتورها، و امکان پذیر بودن طراحی او را در نظر گرفته است: «؛تا به حال بحث‌های زیادی در مورد وایت‌هد با بحث‌های حاشیه‌ای در مورد قابل اعتماد بودن این یا آن شاهد به بن بست رسیده‌اند. وقتی تنها عوامل مهندسی را در نظر می‌گیریم، من از دید حرفه‌ای قانع شده‌ام که هواپیمای وایت‌هد توانایی پرواز را داشت«؛.

همزمان، جکسن در مطلبی که برای شماره صدمین سالگرد مجله نوشت، ادعای ریچارد هاول سردبیر بریجپورت هرالد مبنی بر مشاهده اولین پرواز (و نوشتن در مورد آن) را باارزش می‌داند.

احترام به جای خود

منتقدین می‌گویند که ادعای بریجپورت هرالد برای پرواز وایت‌هد واقعی نیست، و در ضمن خیلی روزنامه‌های دیگر هم بودند که بدون تایید محتوای داستان، فقط آن را چاپ کردند.

کروچ می‌گوید: «؛من نمی‌خواهم وایت‌هد را زیر سوال ببرم، هر کسی که در آن زمان به هوانوردی علاقه داشت، و در آن دوران مشغول ساخت چیزی برای این هدف بود، مستحق احترام است. فقط مسئله این است که او اعتبار کسی که اولین پرواز را انجام داد ندارد، و قطعاً لایق جایگاه مخترع اولین هواپیما نیست«؛.

کروچ، که بخش عمده زندگی خود را به پژوهش و نوشتن در مورد برادران راییت گذرانده است، می‌گوید که بحث وایت‌هد «؛هر 20 سال، مانند یک ساعت کوکی«؛ دوباره سر باز می‌کند؛ و هیچ‌گاه هم (البته از دید او) شواهد قطعی برای بازنویسی تاریخ در دست ندارد.

کروچ همچنین شهادت شاهدانی را که ادعای مشاهده پرواز وایت‌هد داشته‌اند، و استشهاد نامه کسانی را که گفته‌اند برادران راییت چندین ماه پیش از اولین پرواز خود از کارگاه وایت‌هد بازدید کرده‌اند و خیلی از شیوه‌ها و ابزار او را به سرقت برده‌اند، نیز زیر سوال برده است.

یک شاهد عینی، (یکی از کارمندان وایت‌هد به نام آنتون پروکنر) سوگند خورد که این برادران به کارگاه وایت‌هد رفته و آنجا را با حجم عظیمی از اطلاعات ترک کردند.

کروچ چنین شهادتی را (که چند دهه بعد انجام شد) غیر دقیق، و جمع آوری شده توسط بازرسان مغرض می‌داند که بر محتوای اظهاریه‌ها تاثیر می‌گذاشتند. «؛برادران راییت هیچ‌گاه به بریجپورت نرفتند تا گوستاو را ببینند، یک تاریخ 200 صفحه‌ای وجود دارد که می‌گوید برادران راییت در هر روز عمرشان در کجا بودند. در آنجا نبودند«؛.

تالارهای تاریک‌تر تاریخ

کروچ همچنین ادعاهای مبتنی بر نظریه توطئه در مورد نادیده گرفتن کار وایت‌هد را هم رد می‌کند، که از جمله آن ادعاها می‌توان به ادعاهای استلا رندولف، نویسنده دو بیوگرافی او، و بعدها ویلیام اودوایر که در نوشتن کتاب سوم رندولف به نام «؛تاریخ طبق قرارداد«؛ اشاره کرد، که به قرارداد موزه و خانواده راییت می‌پردازد.

سوزان اودوایر برینچمن می‌گوید: «؛پدرم درگیر یک نزاع دائمی با تاریخ نویسان اسمیسونیان بود که هرگز وایت‌هد را به عنوان اولین پرواز به رسمیت نشناختند (و نمی‌توانند بشناسند)، چرا که طبق قرارداد اجازه این کار را نداشتند«؛.

در حقیقت، به گفته او تنها هنگامی واقعیت این قرارداد روشن شد که سناتور لوول ویکر از ایالات کانتیکات یک کپی از آن را با استفاده از قانون آزادی اطلاعات به دست آورد. تا آن زمان، به پدر او و دیگران گفته می‌شد که چنین قراردادی وجود خارجی ندارد.

به گفته برینچمن، در طول 50 سالی که پدر او به بررسی تاریخ وایت‌هد پرداخت، به کرات «؛تهدید«؛ شد. حتی یک بار یک افسر نظامی ایالات متحده به او هشدار داد که سر و صدای زیاد او در مورد وایت‌هد می‌تواند به زندان ختم شود. «؛این

جنبه تاریک تاریخ است. شاید به همین دلیل است که تاریخ‌دانان در سراسر کشور، کمتر به خود جرات زیر سوال بردن این موزه را می‌دهند. #171;مسوولان طوری رفتار می‌کنند که اگر اسمیتسونیان را خشمگین کنید، مانند این است که خشم خدا را خریده‌اید. ممکن است برای همه عمر با تحریم و بدرفتاری مواجه شوید؛

حال چه؟

اما این مانع از این نشد که جان براون، کراوچ و موزه را زیر سوال ببرد. او این اتهام را به موزه وارد می‌کند که شواهد متعدد به نفع مدعای وایت‌هد به طور واقعی ارزیابی نشده‌اند، و کراوچ #171;از هر سوالی که در این بین مطرح شده است، طفره می‌رود؛

علاوه بر این، به رغم این که عکس معروف اولین پرواز خود برادران رایت هم هنوز از جانب برخی زیر سوال است، اما پرواز و شهود وایت‌هد با بی‌رحمی بسیار بیشتری به نسبت این دو برادر زیر سوال رفته‌اند، که تا حدی به این دلیل است که خبر آن تا 5 سال پس از انجام آن پرواز منتشر نشد.

ولی از آنجا که برادران رایت اولین کسانی بودند که خود را به عنوان پدران پرواز معرفی کردند، بار اثبات مدعا همواره بر عهده طرفداران وایت‌هد بوده است.

متعاقب جنجال ایجاد شده پس از انتشار جینز، (و همچنین اظهار نظرهای عمومی متقابل براون و کراوچ)، موزه اسمیتسونیان به براون پیشنهاد کرده که عکس اصلی موجود در مجموعه هامر را بررسی کند، عکسی که به گفته کراوچ، براون هیچگاه نخواست به آن را ببیند.

براون می‌خواهد از فرصت استفاده کند، و یک گروه فیلم برداری با خود ببرد. اگر یک جام مقدس برای طرفداران وایت‌هد وجود داشته باشد، همانا همین عکس است.

همزمان در بریچپورت هم، یک نفر پایه مجسمه یادبود وایت‌هد را تخریب کرده، و برخی بر این باورند که این حادثه تصادفی نبوده است.

دست کم تا زمانی که فیلم بازدید براون منتشر نشود، این داستان ادامه دارد.