تاكسي أوبر الطائرة

هذه الصورة المنتَجة من قبل الحاسوب التي قدّمتها شركة أوبر للتكنولوجيا في الثامن من تشرين الثاني/نوفمبر2017 تُظهر تاكسي طائرة **flying taxi** مقدّمةٌ من أوبر **Uber** تمكّن ركاب المستقبل من تفادي الطرقات المزدحمة إذا أنجزت أوبر خططها بشأن التاكسي الطائرة. وقد كشفت الشركة النقاب عن طائرةٍ مستقبليّةٍ أنيقةٍ تحمل لمسة صانعٍ محترفٍ وتأمل في أن تباشر العمل بها لرحلاتٍ تجريبيّةٍ بحلول العام 2020 ومن ثم تعميمها لتكون خدمةً قابلةً للمشاركة **ride-sharin**، يتشارك عدّة مسافرين نفس التاكسي الطائرة، بحلول العام 2028.

كشفت أوبر عن مشروعها القادم الذي ستسمح فيه للركّاب بالتحليق في سيارات أجرةٍ طائرةٍ لتجنّب الازدحامات المروريّة الخانقة في لوس أنجلوس. وقد أعلنت شركة طلب سيّارات الأجرة بأن لوس أنجلوس ستكون واحدةٌ من المدن الأولى التي ستقدّم خدمة أوبر أير **UberAir** التي ستباشر بنقل الركّاب عبر المدينة في طائراتٍ كهربائيّةٍ بحلول العام 2020.
وستقوم شركات صناعة الطائرات مثل إمبراير **Embraer** وبيل هليكوبتر **Bell Helicopter** وبيبيسترل **Pipistrel** وأرورا فلايت ساينس **Aurora Flight Sciences** وموني أفييشن **Mooney Aviation** بتوريد الطائرات مع طاقمها، بينما ستدير أوبر البرنامج الخاصّ الذي يستخدمه الركّاب لحجز الرحلات واستيفاء الأجرة بنفس السياق الذي كانت تتّبعه أوبر مع سيارات الأجرة العاديّة.

يقول السيد جيف هولدن **Jeff Holden**، مدير قسم الإنتاج في أوبر: "نسعى للعمل بشكلٍ مبكّرٍ مع المدن التي تودّ أن تشاركنا التجربة وإنجاحها على الرغم من معرفتنا بالمخاطر التي من الممكن أن تصادفنا في المستقبل". ويوضّح هولدن سبب اختيار مدينتي لوس أنجلوس ودالاس كأوّل المدن لاختبار هذه الخدمة قائلًا: "تُعتبر لوس أنجلوس مدينةً نموذجيّةً لمثل هذه التجربة لكونها تعاني من ازدحاماتٍ مروريّةٍ خانقةٍ إضافةً إلى عدم وجود حلٍّ يلوح في الأفق لهذه المشكلة".

تختلف خدمة أوبر أير عن خدمة أوبر تشوبر **UberChopper** وهي خدمة الهليكوبتر التي كانت تقدّمها الشركة خلال المناسبات المهمّة مثل مهرجان كوتشيلا الموسيقي **Coachella music festival** أو خلال الرحلات الصيفيّة بين نيويورك وهامبتونز **Hamptons** وبدلًا من تقديم خدمةٍ تتمتع برفاهيّةٍ عاليةٍ كالرحلات من لوس أنجلوس إلى وادي كوتشيلا التي تكّلف الرحلة الواحدة منها نحو 4170 دولار للرحلة الواحدة، ترى أوبر إن خدمة أوبر أير هي خيارٌ بديلٌ بأسعارٍ مشابهةٍ لنظيرتها البريّة.

يقول هولدن: "إن الطائرات الكهربائيّة تساعد على تخفيض السعر بشكلٍ كبيرٍ مقارنةً بالهليكوبتر التقليديّة". وتضيف أوبر في معرض حديثها عن التكاليف والأجور بأنها تقوم بدراسة خطّةٍ لتطوير الطائرات لتكون ذاتيّة القيادة تمامًا كما في السيارات والتخلّص من تكلفة نفقات الطيّار وبالتالي تخفيض الأجور المستوفاة.

ويضيف هولدن: "إن الشركة تعتقد أنه بحلول الألعاب الأولمبية عام 2028، سيزداد استخدام سكان لوس أجلوس لخدمة أوبر أير وذلك بعد وصول هذه الخدمة إلى أقصى نشاطها، حيث يُتوقَّع بأن يصل عدد الرحلات الجويّة اليوميّة لعشرات الآلاف فوق مدينة لوس أنجلوس".

من جهتها أظهرت مدينة لوس أنجلوس دعمها المبدئيّ لهذا المشروع على لسان عمدتها إيريك غارستي **Eric Garcetti** الذي قال: "إن لوس أنجلوس هي المكان المثاليّ لاختبار هذه التكنولوجيا الجديدة"، غير أن المتحدث باسم عمدة المدينة يقول: "إن أيّة محادثاتٍ بشأن التنظيم والضوابط والآثار البيئيّة وتقسيم المناطق لم تبدأ بعد".

إضافةً إلى أن تصاميم الطائرات المُزمع تصنيعها لهذا الغرض، والتي تختلف عن طائرات الهليكوبتر التقليديّة من حيث المواصفات

الفنيّة والكفاءة واستهلاك الوقود، لم تنتهي بعد ناهيك عن بناء أماكنَ للإقلاع والهبوط مزوّدةً بمحطاتٍ لشحن الطائرات.

حدّدت أوبر في بيانٍ رسميٍّ لها العواقب التي من المُحتمل أن تواجهها الشركة بما في ذلك تحديّات البنية التحتيّة وتدريب الطيّارين وإصدار الشهادات إضافةً إلى أمورٍ أخرى تتعلّق بحركة الملاحة الجويّة. وعلى هذا الأساس اتّخذت الشركة التدابير لمعالجة هذه القضايا فقد أعلنت أنها وقّعت اتفاقًا مع مجموعة ساند ستون العقاريّة **Sandstone Properties** لبناء مراكزٍ للإقلاع والهبوط في مطار لوس أنجلوس الدوليّ وفي مركز المدينة إضافةً إلى مناطقَ أخرى مثل سانتا مونيكا **Santa Monica** وشيرمان أوكس **Sherman Oaks** في الوقت المقرّر مطلع العام 2020.

كما أقامت أوبر شراكةً مع ناسا لتطوير نظمٍ جديدةٍ لإدارة حركة الملاحة بدون طيّار لغرض تمكين مراقبة حركة ملاحةٍ مناسبةٍ للطائرات التي تحلّق بارتفاعاتٍ منخفضةٍ داخل المدن.

على الرغم من الاندفاع والحركة الدؤوبة خلف المشروع إلا أن جيم هارس **Jim Harris** الشريك في شركة باين وشركاؤه **Bain & Co** الذي يقود عمليات الشركة في مجالَي الدفاع والطيران يقول: "إن الجدول الزمنيّ التنظيميّ يمكن أن يكون أطول ممّا تتوقّعه الشركات"، ويضيف: "إن الحصول على شهادةٍ من إدارة الطيران الاتحاديّة للطائرات التجاريّة يستغرق سنتين من الاختبارات الصارمة، علاوةً على ذلك يجب على الشركة التأكُّد من ضمان سلامة واستقرار البطاريّات التي تُسيّر الطائرة وبعد ذلك سيتحتم على الشركة اجتذاب المستهلكين". ويردف قائلًا: "سترى إقبالًا واسعًا وسريعًا من قِبل المستهلك على استخدام هذه الخدمة عند وجود طيّار داخل الطائرة لقيادتها أمّا بالنسبة لبعض التجارب المستقلّة أي الطائرات الذاتيّة فسيستغرق الأمر وقتًا ليشعر المستهلك بالراحة والاطمئنان داخل التاكسي الطائرة بدون طيّار. ويختتم هارس حديثه قائلًا: "من الممكن رؤية إطلاق خدمة الطائرات الكهربائيّة التجاريّة خلال العشر سنوات القادمة ولكن ماذا عن خدمةٍ أوسع نطاقاً! هل بإمكانها النمو والبقاء اقتصاديّةً؟

- التاريخ: 2018-01-16
- التصنيف: تكنولوجيا

#تاكسي طائرة #شركة أوبر #لوس انجلوس

المصادر

- phys

المساهمون

- ترجمة
  - كرار زيني
- مُراجعة
  - علي مرعي
- تحرير
  - حسن شوفان
  - رأفت فياض
- تصميم
  - أحمد أزميزم

- صوت
  - وائل ضرغام
- نشر
  - ريم فاخر