ركوب الهواء

لا نزال بعيدين عن الزمن الذي يستخدم فيهِ ركوب الهواء للنقل والانتقال لكنهُ آتٍ كما اتى استخدام البخار . اما الآن فاستخدم في الحرب للاستطلاع والارهاب وفي السلم للنزهة والمباراة باقتحام الاخطار . وقد وقفنا على ما كتبهُ اثنان ركبا الهواء منذ عهد قريب الاول في الحرب والثاني في السلم ووصفا ما شاهداهُ وشعرا بهِ ادق وصف قرأينا ان نعرّب بعض ما قالا

ركوب الهواء في الحرب

قال الطيّار الرومي توما افيوف الذي كان مع جيش البلغار وطار فوق ادرنه في اوائل الحرب ما خلاصتهُ

كنتُ في مصطفى باشا في الثامن عشر من اكتوبر (١٩١٢) وكان الهواء ساكناً حارّاً كأنّ الفصل غير الخريف . فجعلت انا ورفاقي نعدّ محرك الاروبلان ونركّب اجزاءهُ بعضها مع بعض وجعل الجنرال يدور حولهُ من وقت الى آخر وهو يتكلم معنا في امر الاستطلاع . ثم طلب مني ان اطير فوق ادرنه لكي اقف على احوالها واري فيها بعض المنشورات المطبوعة باللغة التركية وقد وعد فيها المحصورين بالمعاملة الطيبة ان هم سلموا لهُ . ولم اكن مستعدّاً لهذا الاستطلاع ولا كانت معي النظارات التي اقي بها عينيَّ ومع ذلك وعدتهُ ان افعل ما طلب . وكان معنا اروبلانان من نوع بلريو احدهما قديم ركبتهُ مراراً والآخر جديد لم اركبهُ من قبلُ فاخترت القديم لاني فطمت بهِ مسافات شاسعة وعرفت اطوارهُ فجلست فيهِ وودّعت الذين حولي وادرت الآلة وسلمت نفسي للهواء فارتفعت رويداً رويداً على مهل وكان النسيم عليلاً حتى كاد يتولاّني النعاس

ومرّت تحتي البيوت والحراج والآكام وصغرت الخيام حتى صارت نقطاً على بساط الغبراء فالتفت الى البارومتر واذا انا لم اعلُ غير ٦٠٠ متر فقلت في نفسي لقد شاخ هذا الاروبلان وضعف عن الطيران . وخفت ان لا يطاوعني عن ذلك الحد فتبلغني بنادق العثمانيين وجعلت احاول الارتفاع وهو لا يطيع لي امراً الى ان أسقط في يدي فسلمت امري للتقادير . وكان جمال الطبيعة يخلب الالباب فنظرت الى ما حولي بمتعة و يسرة وكأني سمعت صوت البنادق ودوي المدافع وملاك الموت من خلالها يحصد الارواح ودماء القتلى تصبغ اديم الارض وانين الجرحى يمزق كبد السماء لا مَن يرثي ولا من يغيث . هنا لتبارى الامم ويحق بعضها بعضاً لكنني لم اكن اسمع في الحقيقة شيئاً لان صوت الآلة ومقاومة الهواء صمّا اذنيَّ . الارض تحتي

قلقة مضطربة والسماء فوقي ساكنة هادئة وانا بينهما كالساعي الى خلقه بظلفه

هناك ادركته وهذا نهرها. واما حصونها ومعاقلها وخيام جنودها فلا تزال على خمس كيلومترات مني وانا على ٩٠٠ متر فوق وجه الارض فلا ازال في مرقع الخطر ولكن ليس تحتي الآن سوى خنادق البلغار. ثم ارتفعت الى ١٣٠٠ متر وهذا ايضاً لا يكفي وقد فرغت حيلتي ورأيت ان لا بدَّ لي من الدنو من المدينة ولو بقيت على ثلاثة كيلومترات منها فجعلت ادور حولها وانا اقترب منها رويداً رويداً فمررت فوق بعض الثكنات ورأيت الجيوش تستعرض فصوبوا بنادقهم اليَّ ورأيت الدخان خارجاً من افواهها ولكنني كنت ابعد من ان يصل اليَّ رصاصها فابعدت عنهم واخلق دخان بنادقهم

ثم خطر لي ان آلتي قد تقف فاقع بين هؤلاء الجنود فالتفتُّ اليها ورأيتها دائرة دوراناً منتظماً فاطمأن بالي

الى الآن لم اصل الى ما فوق المدينة نفسها ولكن لا بدَّ من ان اطير فوقها وارمي المنشورات فيها فتأهبت لذلك ووجهت الاروبلان اليها ولم يكن الاَّ القليل حتى صرت فوقها تماماً فرأيت بيوتها تحيط بها الحدائق واخرجت رزمة من المنشورات ورميت بها فنزلت معاً ثم تفرقت والحال جعلت البنادق تطلق عليَّ فخرقت رصاصة جناح آلتي الايمن فخفضت الرافعة خمس درجات لكي ازيد سرعتها ورميت رزمة ثانية من المنشورات ثم رزمة ثالثة واذا برصاصة خرقت الجناح الايمن على قدمين مني ورأيت الدخان ينفجر تحتي وعلمت اني رميت بمدفع رشاش. ورأيت بعد ذلك قاع الطيارة مخروقاً بالرصاص وثلاث قنابل بلغارية سقطت في الطابية. فابعدت عن المدينة ووصلت الى مخيم البلغاريين و بعد ثلث ساعة بلغت مصطفى باشا سالماً

ركوب الهواء في السلم

لما صنع الكونت زبلن الالماني بلونهُ المسيَّر وطار به الى ابعاد شاسعة وعاد الى المكان الذي طار منهُ حسب كثيرون انهُ حلَّ مسألة ركوب الهواء ولم يبقَ امامهُ الاَّ التوسُّع والاتقان. ثم لما سقط ذلك البلون وعصفت به الرياح قال الاكثرون انهُ قضي على مراكب الهواء التي من نوع البلون ولم يبقَ لركوب الهواء الاَّ الطيارات المعروفة بالاروبلان سواء كانت من ذوات السطح الواحد او من ذوات السطحين. ولكن عزيمة الكونت زبلن لم تضعف بفشلهِ الاول فصنع بلوناً بعد آخر واستعان بالآلات المحركة التي استنبطت حديثاً لتسيير الاوتوموبيل والاروبلان فنجح نجاحاً باهراً

وقد ركب احد الادباء البلون المعروف باسم فكتوريا لويزا من بلونات زبلن وسار به من مدينة دوسلدرف بالمانيا الى مدينة برلين عاصمتها مسافة اربع مئة ميل ووصف سفرته به قال

يظهر ان الرغبة في ركوب البلون شديدة جداً فلا يجد الانسان مكاناً فيه ما لم يوصِ عليه قبل يوم السفر بثلاثين يوماً . وكان ميعاد قيام بلوننا من دوسلدرف الساعة الرابعة والدقيقة الثلاثين صباحاً فوصلت الى المكان الذي يطير منه قبل الميعاد بساعة ولكنني رأيت الركاب قد ازدحموا فيه وكان ربانه يدور حوله وهو لا يزال في بيته وطياروه يتفقدون آلاته المختلفة وحباله وطبقاته

وكان الركاب ثلاثة وعشرين نفساً فلما جلسنا في اماكننا بدت علينا كلنا امارات الاهتمام بما نحن مقدمون عليه . ورُفعت المرساة فارتفع رأس البلون وسخر بنا في الجو بقوة آلاته الرافعة والدافعة حتى اذا بلغنا حداً معلوماً من الارتفاع استوى البلون في سطح افقي وسار بنا سيراً منتظماً كأنه قطر من قطار سكة الحديد لا يرتفع ولا ينخفض ولا يميل يمنة ولا يسرة . وكانت الريح تهبُّ جنوباً بشرق واما نحن فكنا سائرين شمالاً كما يستدل من حركة القمر . وطرنا فوق الضباب وكان يغطي وجه الارض وفوق النيران التي كانت السنتها تتدلع من افواه مداخن المسابك وكنا اعلى من ان تصل الينا لكننا مررنا بالابتعاد عنها والسير فوق السهول والمضاب . وكنا نقطع اربعين ميلاً في الساعة والبلون يسرع اكثر من ذلك عند الاقتضاء فقد بلغ متوسط سرعته في سفرة اخرى ٩٤ ميلاً في الساعة

ووصلنا فوق مدينة برلين قُبَيْل الساعة السابعة فرأينا زُمَر العمال آتين الى المعامل فنظروا الينا على غير اكتراث لكثرة ما شاهدوا هذا البلون وامثاله . وكنا من وقت الى آخر نرى تحتنا رجلاً يردُّ تحيتنا بمثلها . اما في الارياف ومزارع الفلاحين فكان الناس يقفون وينظرون الينا مسرورين وكانت المواشي تخاف منا اذا رأتنا كأننا لصاص مبرم او طائر كبير آت لاختطافها فتقف اولاً تحدق بنظرها الينا ثم تفرُّ لا تلوي على احد

ووصلنا الى فوق مدينة همبرج الساعة الثامنة والدقيقة الثلاثين فدرنا حولها وكنا نسمع لغط سكانها وآلاتها فوق صوت آلاتنا . وسرنا من هناك نحو برلين جنوباً بشرق وعند الظهر صرنا فوق وادي الالب ومدَّت لنا حينئذٍ موائد الطعام فتغدينا غداء فاخراً شوربا ومقبلات وروستو وخضر مطبوخة وسلطة وجبناً وشربنا القهوة . وكان غداؤنا كالعشاء في تنوُّع اشكاله ولكنهُ لم يطبخ على نار بل طبخ على الحرارة المتولدة من آلات البلون . ونام اكثرنا القيلولة بعد

الغداء وكنا نشعر ان الهواء نقي منعش يصلح للعمليات الجراحية من غير تطهير

وقبيل الساعة الثالثة مررنا فوق برج التلغراف اللاسلكي بنوان الذي يتراسل مع اماكن تبعد عنهُ ثلاثة آلاف ميل وكان في بلوننا جهاز لهذا التلغراف فتراسل هو والبرج ولكن الركاب لم يعرفوا ما دار بينهما

واستمر البلون سائراً بنا الى ان وصل الى مقرهِ في برلين قبيل الساعة الرابعة فخفض رأسهُ كأنهُ ينوي النزول على العمّال الواقفين في انتظارهِ لكي يمسكوهُ بحبالهِ . وهنا لقينا الصعوبة الوحيدة التي صادفتنا في هذه السفرة . فان ثقل البلون نقص نحو طن بما حرق من وقودهِ بخفة ولما قلَّ دوران الآلات المحركة ارتفع في الجو قبلما تمكن العمال من امتلام الحبال التي ينزلونهُ بها حتى اذا بلغ الف قدم في الارتفاع أطلق منهُ جانب من الغاز الثقل وعاد الى الهبوط والآلات المحركة تسددهُ الى المكان الذي يراد نزولهُ فيهِ . وبعد قليل استلمت آلة زمامهُ وانزلتهُ الى الارض فخرجنا منهُ على الرصيف المعد لنزول ركابهِ . انتهى

فهنا بلون يسير اربع مئة ميل اي نحو اربعة اضعاف المسافة بين القاهرة والاسكندرية يركبهُ ثلاثة وعشرون راكباً ما عدا ربانهُ وخدمهُ وفيهِ موائد للطعام وكراسي مبسوطة للقيلولة وكل لوازم الراحة ولا يشعر ركابهُ بشيء من التعب . والاجرة الآن نصف شلن عن كل ميل ولذلك فالسفر فيهِ لا يزال من انواع الترف التي لا يستطيعها الاَّ الاغنياء . ويشترط في وسائل النقل والانتقال حتى تعمَّ ان تكون رخيصة او تكون درجات للاغنياء والفقراء . ولكن ما هو خاص بالاغنياء اليوم لا يبعد ان يصير عامّاً لجميع الناس غداً

وفي المانيا نوع آخر من البلون المسيَّر اسمهُ بلون بارسفال وهو كثير الاستعمال فيها مثل بلون زبلن او اكثر وقد صادف ربانهُ الكبتن مستلخ مرة زوبعة اذاقتهُ المر وهاك وصف ما عاناهُ منها قال

سار البلون ضد الريح مع ان سرعتها كانت ٢٥ ميلاً في الساعة لكنني علمت اننا ملاقون المشاق حتماً ولم يكن الاَّ قليل حتى دخلنا نوءاً كهربائياً فاشتدت العاصفة حتى اوقفتنا عن سيرنا . ابتدأت ونحن على ٣٠٠ قدم فوق الارض ثم انصبَّ المطر علينا كالوابل المتون فزاد بهِ ثقل البلون . واستحال علينا ان نغالب العاصفة فخفضتهُ لان سرعة الريح تقل قرب سطح الارض ولكن الدنو من الارض لا يخلو من الخطر فقد كان على يميننا قرية ببيوتها وعلى يسارنا غابة باشجارها وامامنا اكمة مرتفعة فاضطررنا ان نسير في طريق سوي لا نعرج يمنة ولا يسرة . وكلما وقفت الريح لحظة وثبنا بالبلون وثباً وكدنا مرة نصطدم بصوار من البقر كان مجتمعاً بغتة

مع بعض ليتجنب من عصف الرياح وكانت سرعتها قد بلغت ٤٥ ميلاً في الساعة

ولا نسل عمَّا اصاب الركاب من الاضطراب حتى عزمت ان انزل بالبلون حيث كنا اذا لم تسكن الريح قبل الليل . وبعد جهاد ساعتين هجمت قليلاً فعاد البلون يسير وئيداً ثم اسرع قليلاً وكنا لا نزال على ستين قدماً فوق سطح الارض وهو موقف لا يخلو من الخطر لما يجب ان يصطدم بهِ من الاشجار والبيوت ولكنني لم اجسر ان ارتفع اكثر من ذلك خوفاً من العاصفة

ثم زاد هجوع الريح فعلونا الى ٢٢٠ قدماً فوق الارض ووصلنا الى مدينة اوغسبرج عند الغسق فنزلنا هناك وتركنا البلون معرضاً للامطار والرياح الليل كلهُ لكنها لم تضر بهِ ضرراً يذكر ثم ركبناهُ في الصباح وطرنا بهِ الى مقرهِ . انتهى

وطول البلون الاول الموصوف هنا اي فكتوريا لويزا ٤٨٦ قدماً وعرضهُ ٤٦ قدماً وفيهِ ثلاث محركات من نوع ديزل قوتها معاً ٤٥٠ حصاناً ويمكن تسيير البلون بها ٥٠ ميلاً في الساعة اذا لم تكن الريح شديدة . واذا وقف محركان منها لسبب من الاسباب فالمحرك الثالث وحدهُ يكفي لتسيير البلون ضد الريح ولو كانت سرعتها ٢٧ ميلاً في الساعة . وفي كل بلون من بلونات زبلن جهاز للتلغراف اللاسلكي فيستخبر بهِ عن حالة الهواء امامهُ حتى اذا علم انهُ ملاقٍ عاصفة تجنبها

والظاهر ان في الجوّ مجاري وانهراً وتيارات كما في البر والبحر وقد جعل ربانو البلونات يبحثون عنها الآن حتى يستخدموا النافع منها ويتجنبوا الضار . قال القبطان هيكر ربان البلون فكتوريا لويزا انهُ صادف الريح في الربيع الماضي تعصف عند سطح الارض عصفاً شديداً وكانت سرعتها ٣٠ ميلاً في الساعة فارتفع ١٨٠٠ قدم فوجد الهواء ساكناً لا يتحرك فارتفع الف قدم فوقها فوجد ريحاً سرعتها ١٥ ميلاً متجهة في الجهة التي كان يقصد السير فيها . واتفق مرة انهُ صادف زوبعة في طريقهِ واعملهُ التلغراف اللاسلكي حينئذٍ انهُ اذا حاد خمسين ميلاً ابعد عنها ففعل ونجا منها

وغرف هذا البلون مثل غرف الفنادق في اثاثها وتدفئتها وفيها كتب وجرائد ومقاعد للاستلقاء . والجمال على الركاب اوسع مما هو في مركبات السكك الحديدية ذات الكراسي وفي اماكن الغسل ماء بارد وماء سخن . واصحاب هذه البلونات في المانيا شركات تجارية غرضها الربح ويقال ان ربحها غير قليل فهي تحرص عليهِ وتهتم باصلاح البلون لزيادتهِ . ومتى صارت الاعمال تجارية فلا بد من ان تنتشر ويكثر استعمالها