

القرايح فانهم كلهم يستنبطون ويمتدعون كأنه يوحى اليهم ولا يدركون كيف يفعلون ذلك
وإذا تمكروا مجزوا عن الحجي . ينزل ما يجيئون به على البدهاة

والظاهر ان هذا العقل الباطن قوى مختلفة كالعقل الظاهر فيشمر ويدرك ويحفظ
ويخيل ويستنبط وانعالة تفوق افعال العقل الظاهر . وترى الفلاسفة يبحثون اليوم في ما
كننا نعده بالامس من اوام اهل التصوف او اهل الباطن ويبحثهم فيه جديد ابتداء به
ميرس منذ خمس وعشرين سنة وقال فيه الاستاذ وليم جيس انه « اعظم ما شادته الفلاسفة
العقلية حديثا وكل يوم نرى له دعامة جديدة تدعمه »

ومن رأي بعض الباحثين ان هذا العقل الباطن جوهر عام يشترك فيه جميع الناس اي
انه كالانثير الذي يمتل الاجسام الارضية . وهو رأي في غاية الغرابة ولكن نقتصر به امور
كثيرة كما يصير تفسيره ضيبره واذا اثبتته المباحث التالية اثباتا بنبي الريب ثبت منه ان
الناس كلهم عائلة واحدة او اعضاء جسم واحد مشتركون في نفس واحدة . واذا رجع هذا
الاعتقاد في جميع الناس صارت الارض سماه وانفتحت منها الشرور والمظالم والمطامع ولكن
هيئات ثم هيئات . واذا تحققت هذه الامنية فلا يكون تحقيقها في ايماننا ولا في ايام اولادنا
وقد لا ينبغي القرن العشرين الا عن مثل حروب البلقان وثوران البركان

الطيران فوق الالب

لقد كان عبور جبال الالب النائية التي سمي اليها كيار الفاتحين مثل هنيال وبيوليون
وتجشعوا في سبيلها اشد المشاق . اما وقد تيسر ركوب الهواء فلم يشأ الطيارون ان تغف
تلك الجبال في سبيلهم فقطع قولها اول طيار منذ سنتين وكنته لم يصل الى الارض سالما
وهو السيو جورج شافه فقام احد ابناء بلادو واخذ بشاره فطار من بريغ Brigue
الى دومودسولا Doma d'Ossola فوق الطريق الذي يمر فيه سرب سمبلين في ٢٦
دقيقة لا غير وقد وصف كيفية طيرانه قال :-

لقد نبت نفسي منذ زمن بالطيران فوق جبال الالب . وكانت امور كثيرة تدفعني الى
هذا العمل المحضوف بالمخاطر اخضها ان ابين ان ما كان يعد ضربا من المحال سنة ١٩١٠
صار امرا مسورا الآن بعد ان انفتحت آلات الطيران ذات السطح الواحد وصار الخطر في
ركوبها اقل مما كان قديما . ثم اني كنت اود ان آخذ بشار ابن وطني جورج شافه الذي طار
فوق تلك الجبال منذ اكثر من سنتين وكنته وقع الى الارض وهو يحاول التزول نقضي عليه

ويمكنني الآن ان اقول ان الطيران فوق جبال الالب او فوق اية سلسلة كانت من الجبال ليس اشد خطراً من الطيران فوق السهول على شرط ان تكون الطائرة من اجود الانواع وان يكون الطيار عارفاً بالجبال التي يريد الطيران فوقها معرفة نظرية وعملية وعارفاً كيف يستفيد من احوال الجوى والشرط الام ان يكون الطيار نفسه راغباً في عمله مهتماً به اما الطائرة فيجب ان تكون قادرة على الصعود بسرعة اي يجب ان تكون متينة لا تنكسر اذا اُسرعت وتكون آلتها قوية . وقد يقال ان اجتماع هذين الشرطين ضرب من الحال لان الطائرة المتينة يجب ان تكون ثقيلة والطيارة الثقيلة تفنضي آلة ثقيلة لكي تكون قوية فيتضرر ارتفاعها بسرعة

ولكن هذا خطأ فان الطائرة التي طرت بها لم تكن احسن الطيارات الموجودة ومع ذلك بلغت بها ارتفاع عشرة آلاف قدم في اربع عشرة دقيقة من الزمن وهي من النوع العادي الذي تستعمله الجنود الآن وفيها آلة قوتها ٢٤ حصاناً فقط وتلعب الطائرة والآلة وما فيها عشرة فئاظير (مصرية) ومساحة سطحها ١٥ يرداً مربعا اي انها كانت ثقيلة بالنسبة الى قوة آلتها المحركة

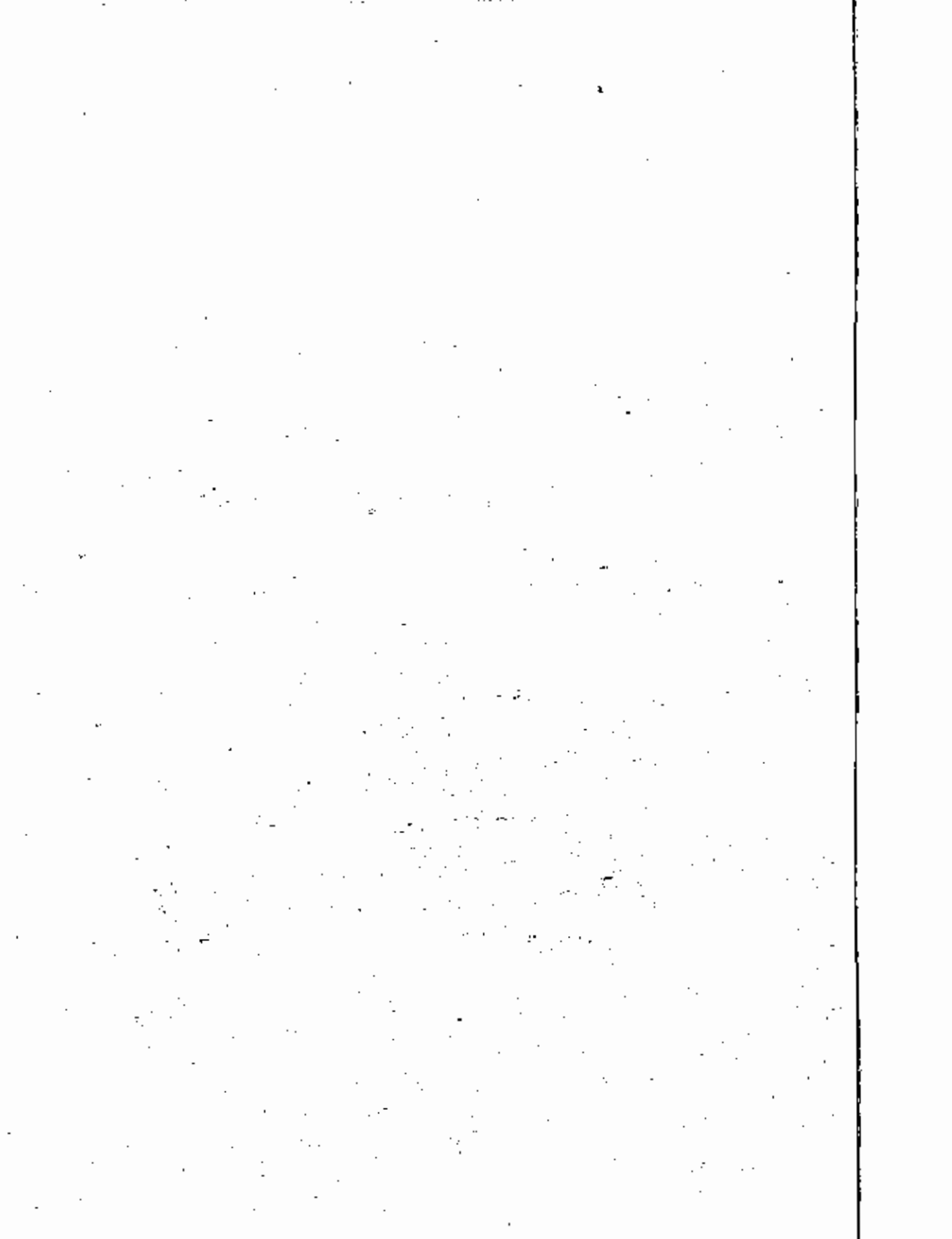
فالطيارة كانت متينة ومن النوع الثابت الذي يمسر انقلابه وكنت قد الفت الطيران بها مراراً وفي اوقات يشد لها عصف العواصف فكنت واثقاً بها وقد اخترت ان يتدى طيراني من بريغ Brigue كما اخذت سلفي شافه . وصلتها في ٦ جابر فانتقد كثيرين على اختياري فصل الشتاء والزمهرير لهذا الطيران اما انا فاخترت ذلك الوقت عمداً لاني عارف بجبال الالب ولاسما تلك الجهة منها وعارف ان رياحاً حارة تهب من ايطاليا في كل شهور السنة الا في ديسمبر ويناير وفبراير . وزد على ذلك ان الجبال والادوية التي بينها تنفطى بالثلج في فصل الشتاء على حد سوى فتكون حرارة المواد فوقها متعادلة واما في الصيف فتتنفطى الادوية بالخضرة وتكثف الجبال لحرارة الشمس وتشمها الى المواد . ثم ان حرارة الشمس الواصلة الى الارض تكون في الشتاء اقل منها في الصيف والارض المنظفة بالثلج لا تحتفظ الحرارة ولذلك فالاروبلان الذي يطير فوق جبل شاهق ثم فوق واد عميق ثم ينتقل الى ما فوق جبل ثم الى ما فوق واد لا تصادف الزوايج في الشتاء كما تصادف في الصيف لانها لتكون من اختلاف درجات الحر والبرد باختلاف الاماكن وقد كانت النتيجة كما قدرت تماماً وفي اول الامر صادفتني ريح شمالية باردة جداً ولكنها لم تعني كثيراً ولم تصادفني الزوايج التي اردت بسببها شافه في شهر سبتمبر سنة ١٩١٠

قلت اني وصلت في السادس من يناير . وفي الحادي عشر منه جرّبت الطيران فاتبعتني الآلة جرداً وكسرت ضلعاً من اضلاع الطائرة لما نزلت ثم وقع الثلج رقوباً مستمراً . وفي الرابع والعشرين من الشهر اتيت بالعمل بجرّفوا ٥٥٠ يرداً مكباً من الثلج من بقعة طولها ١٠٩ يردات وعرضها ٣٨ يرداً وكنت قد اخترتها لاطير منها وفي اليوم التالي وهو الخامس والعشرون من يناير طرت نصف النهار من بيرغ وكان الجو مطابقاً بيوم كثيفة تملو ١١٥٠٠ قدم والمكان هناك يعلو ٢٦٢٤ قدماً فوق سطح البحر

فارتفعت اولاً في شكل حزوني وفي الساعة الثانية عشرة والدقيقة الخامسة بليت ارتفاع ٩٥٠٠ قدم فوق سطح البحر وحدث حينئذ شيء من الاضطراب في الآلة فوثقت في موقف حرج جدّاً ولكن الآلة اصطلمت حالاً وبعد خمس دقائق اخرى صرت فوق كوكب ده سميلون وبلغ ارتفاعي ٨٥٠٠ قدم وبلغ قلبي حينئذ اشدّ ثم فرّج عني لما صرت فوق قرية سميلون وكان ارتفاعي حينئذ ٩١٨٠ قدماً لاني دخلت منطقة من الهواء الساكن سكوتاً تاماً ومن ثم صرت في الطريق الذي سار فيه شافه ولكنني عطرت الي ١٠٥٠٠ قدم وهذا اعلى ما بليتني وفي الساعة الثانية عشرة والدقيقة الثانية والعشرين اوقفت آلتني عن الحركة ونزلت بالطيارة على سطح مائل اربع دقائق قبلت الارض على بضعة امتار من التذكار الذي اقم لشافه وكان واحد من اصداقائي في انتظارني هناك فوآني عن بعد ولحال اجمع الناس حوله حتى لم اجد مكاناً انزل فيه لشدة ازدحامهم الا القسيحة التي اعدت لتزويي قرب التذكار فنزلت فيها وقابلني الجمع بالحنان والتصنيق

وكنت وانا طائر لا التفت الي ما حولي من المناظر البديعة بل كان همي كله موجهاً الى آلتني ولا سيما في القسم الاول من الطريق الي ان صرت فوق قرية سميلون لاشتداد الريح الشمالية فيد واما باقي الطريق فكنت فيه اقل للقاء وكنت اري جبال الالب تحتي كبحر واسع تغطيه الامواج وعلو فوقها الريد وهي الغيوم الطافية فوقه ولم ابرد قط في طريق لان درجة الحرارة لم تهبط في اعلى مكان وصلت اليه عن الدرجة ٤١ ميمزان فارنهييت انتهى

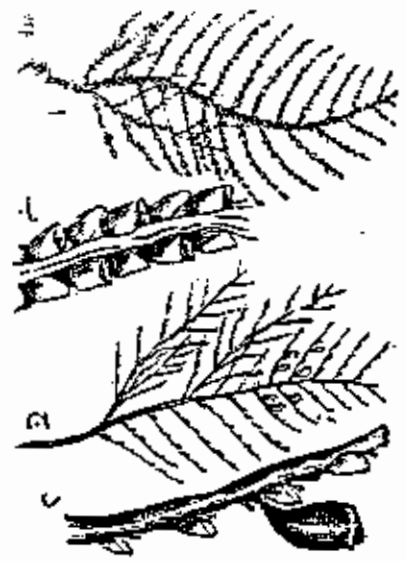
ويظهر لنا انه اذا اضيف الي الطيارات المختلفة جهاز كالدوامه يمنع انقلابها صار السفر فيها اميناً كالسفر في المراكب الشراعية او كالسفر في السفن البخارية . وقد آلى المحترمون والمستنبطون ان لا يكفوا حتى يصلوا الي هذه الغاية وحينئذ يقال انهم تمكّنوا من ركوب الهواء كما تمكّنوا من ركوب الماء



انواع حشرات الخنافس



حشرات الخنافس



الورقة الوسطى من الاوراق الثلاثة هي التي تضره
الطائرة وقد رقت عليها

