المقتطف

الجزء الاول من المجلد الحادي والسبعين

١ يوليو (تموز) سنة ١٩٢٧م — الموافق ٢ محرم سنة ١٣٤٦

غلب النسر على دولته

الطيران البعيد المدى واثره في العمران

اتجهت انظار العالم في الشهرين الماضيين الى شؤون الطيران على اختلافها. فالصحف حافلة باخبار الطيارين وفعالهم، واحاديث المجالس تدور على جرأتهم واقدامهم، والجو يعج بطياراتهم وضجيج محركاتها. فانك كيف أجلت نظرك في هذا الفضاء الفسيح تسمع عن جماعة من الطيارين الشجعان يغامرون بنفوسهم لتمهيد سبل الجو والقبض على زمام الهواء. ان اقبالهم على هذه الرحلات الحافلة بالمشاق والمخاطر واقدامهم على التعرض لانواع المكاره والصبر عليها يعيدان الى الذهن ما دوّنهُ التاريخ في طيّاته عن عصور الارتياد الذهبية — عصر كولمبوس وبحلات وفاسكودي غاما في ارتياد البحار وعصر لفنستون وستانلي وسبيك وشو يتفورت في كشف المجاهل الافريقية وعصر نانسن و پيري وسكوت وشاكلتن وامندسن في اقتحام الاصقاع المتجمدة حول قطبي الارض والانتصار عليها

كان الطيران في مهده منذ ١٧ سنة لا تتجاوز المسافة التي يستطيع الطيار قطعها مائة من الاميال وكان قوة المحرك من محركات الطيارات لا تزيد على عشرين حصانا او ثلاثين وكانت تكبات الطيران يتلو بعضها بعضاً بسرعة تدعو القلوب وتثير الريب في امكان النجاح. ولكن ماذا نرى اليوم؟

دع عنك حديث الطيران التجاري وتقدمه في اوربا واميركا عامة وفي المانيا خاصة بل دع عنك حديث الطيران حول الارض الذي قام به جماعة من الطيارين الاميركيين

سنة ١٩٢٤ والطيران الى القطب الشمالي والطيران من لندن الى مدينة الكاب ثم من لندن الى استراليا ذهاباً وايباباً دع عنك كلَّ هذا وما هو من قبيله واحصر نظرك في حوادث الشهرين الماضيين ترَ في لمحة الشوط البعيد الذي قطعهُ الطيران في حقبة وجيزة من الزمان لا تحسب شيئاً يذكر في تاريخ ارتقاء العمران فينطلق لسانك بابيات شوقي مخاطباً فرنسا سنة ١٩١٣ لما جاء الطيّار قدرين الى مصر

غُلبَ النسر على دولته وتحى لك عند عرش الهواء
وانثنى الريح تمشي امةً لك يا بلقيس من اوفى الاماء
رُوّضت بعد جماح وجرت طوع سلطانين علم وذكاء

***

في ٢٠ مايو الماضي طار الكابتن لندبرغ من نيو يورك الى باريس بطيارة من ذوات السطح الواحد تسير بمحرك واحد قوتهُ ٢٢٠ حصاناً غير مصطحب معهُ سوى قطعتي وارع قطع من الصندوتش وزجاجة من الماء فوصل باريس بعد ما طار ثلاثاً وثلاثين ساعة ونصفاً قضى عشراً منها في مجالدة عاصفة هوجاء لقيها فوق الاوقيانوس الاتلنتيكي بعد مروره فوق جزيرة نيوفوندلند . ولما وصل الى باريس استقبل فيها استقبال الملوك وكبار الفاتحين وانهالت عليهِ رسائل التهنئة واوسمة الامتياز ودعوات التكريم فكان فوزهُ التام في هذه الرحلة الجوية الصعبة المراس اعظم مظهر للعزيمة الصادقة التي قبضت على زمام الهواء فاخضعتهُ لمطالبها

وقبيل وصول لندبرغ الى باريس نزلت في خليج فارس على ٥٠ ميلاً من بندر عباس طيارة انكليزية نقلت ضابطين من ضباط الجيش الانكليز — كار وجلمان — صدرت اليها الاوامر من رؤسائها ان يطيرا من انكلترا الى الهند دفعة واحدة فغادرا كرنول بانكلترا يوم ٢٠ مايو وطارا فوق اوربا من غربها الشمالي الى شرقها الجنوبي ثم اجتازا اسيا الصغرى وبادية الشام وبلاد العراق فاشرقت عليهما الشمس مرتين وغابت مرتين وهما محلقتين في الجوّ إلى ان اصيب محرك طيارتهما بخلل حملها على النزول في خليج فارس بعدما اجتازا ثلاثة آلاف وثلاثمائة ميل دفعة واحدة

وبعيد وصول لندبرغ الى باريس قام المركيز ده بنيدو الايطالي من جزيرة نيوفوندلند على طيارته الى جزائر الازورس عائداً الى ايطاليا بعد رحلة جوية طويلة الشقة جمة المخاطر قام بها من روما الى جنوب اميركا مجتازاً الاوقيانوس الاتلنتيكي بين جزائر

الرأس الاخضر وشواطئ البرازيل . وبعد ما جوّل في اميركا الجنوبية بطيارته اتجه شمالاً الى اميركا الوسطى ثم الى الولايات المتحدة الاميركية فاحترقت طيارته بعيد وصوله الى ولاية اريزونا ونزوله على سطح بحيرة فيها . فطار منها الى نيويورك بطيارة اميركية وليث ينتظر وصول طيارة ايطالية ارسلت اليه من ايطاليا ليكمل بها رحلته فحالت دون ذلك عاصفة شديدة ثارت في وجهه قبيل وصوله الى جزائر الازورس فنزل على يمّ ثائر متلاطم الامواج وليث بين الموت والحياة الى ان انتشلته باخرة دانماركية

وفي ٢٢ مايو اي بعد وصول لندبرغ الى باريس عادت الى مطار هليوبوليس الطيارات الاربع التابعة لفرقة الطيران الانكليزية المعسكرة في مصر وكانت قد غادرتها بضباطها الى مدينة الكاب في جنوب افريقية في ٣٠ مارس الماضي . ومما هو جدير بالذكر ان قيادة فرقة الطيران في مصر كانت قد وضعت بياناً لهذه الرحلة ذكرت فيه اسماء البلدان والمحطات التي تمرّ بها الطيارات وتحط فيها ومواعيد وصولها اليها وقيامها منها فجرت هذه الطيارات في ذهابها وايابها على هذا البيان من غير ان تحيد عنهُ قيد شعرة

نكتب هذه السطور بعيد ورود الانباء البرقية عن قيام الطيّار الاميركي تشمبرلين من نيويورك على طيارة من ذوات السطح الواحد تدعى كولومبيا قاصداً الى برلين ومعهُ مسافر اميركيّ من ارباب الاموال رضي ان يقوم بنفقات هذه الرحلة وان يغامر بنفسه ثقة منهُ بنجاحها . وقد جاءت الانباء انهُ وصل الى المانيا ونزل على مقربة من برلين سالماً بعد ما تفد منهُ البنزين ولكنهُ كان قد قضى في الجو ما يزيد على ٤٣ ساعة واجتاز نحو اربعة آلاف ميل فتفوّق على كل الطيارين الذين سبقوهُ في الطيران الطويل المدى

وفي اليوم الذي طار فيه تشمبرلين من نيويورك قام طياران فرنسويان من باريس قاصدين ان يطيرا الى طوكيو عاصمة اليابان دفعة واحدة مجتازين اوربا وجبال الاورال وسيبيريا ولكنهما نزلا قرب طوبولسك بعد ما اجتازا نصف المسافة تقريباً بين باريس وطوكيو في ٢٩ ساعة ونصف ساعة

كذلك نرى ان تاريخ الاكتشاف والارتياد بل تاريخ العلم بعيد نفسهُ . نرى الرواد يسير بعضهم في اثر بعض يفوزون آناً و يفشلون آونة ولكنهم مهما تعددت وجوه الفشل والفوز فانهم يتخذون من الفوز عرشة يرقون عليها الى فوز آخر و يترامون للفشل حتى يشاروا لاخوانهم منهُ بفوز جديد . أخذق لنجسر ورفيقهُ كولي في عبور الاتلنتيكي من باريس

الى نيو يورك واخفق ده بنيدو في اتمام رحلته الجوية الواسعة النطاق قبيل نهايتها واخفق الطيّاران الانكليزيان قبل بلوغ الهند واخفق الطياران الفرنسويان قبل بلوغ طوكيو ولكنهم كلهم اخفقوا بعد ما تجاوزوا ما سبقهم اليه الطيارون من قبل وجاء طيران لندبرغ ثمّ تلاهُ طيران تشمبرلين فكان انتصارهما تامًّا باهراً وستتلوهُ انتصارات اخرى يثأر بها الطيارون لاخوانهم من الفشل الذي كان نصيبهم

***

نطلع على انباء هذا المغامرات فنعجب باصحابها وتهتزُّ اعطافنا طرباً وفخراً بما يبدونهُ من الجرأة والعزيمة والاقدام . ثم نخطر الى نفوسنا فنسأل « . . . ولكن ما هي الفائدة التي تجنى من طيران يرد الى القطب الشمالي او من طيران لندبرغ وتشمبرلين من اميركا الى اوربا او من طيران كوبهام وده بنيدو ونجسر وغيرهم غير لذة التحدث بمغامرهم وما يلقونهُ من ضروب الحفاوة والاكرام » ؟

سؤال وجههُ المتشائمون في كل عصور التاريخ الى كل اصحاب الاكتشافات العظيمة والاختراعات المفيدة لما كانت في مهدها. على ان تاريخ ارتقاء العلم من فجر التاريخ الى الآن جواب واحد متسلسل يلبغ مؤداهُ ان كل عمل يبدأ صغيراً ولا ينتظر ان تجنى منهُ فائدة عملية ما ثم يتقن ويرتقي فتتعدد وجوه الافادة منهُ وتكثر نواحي تطبيقهِ على شؤون الحياة ومقتضياتها. من كان يقول ان المباحث الاولى في الكهربائية وتقرير قواعدها وكشف حقائقها تؤدي في القرن العشرين الى ما نرى من عجائبها وغرائبها التي نشاهدها بامّ العين كلَّ ساعة. التلفون والتلغراف والتراموای والنور الكهربائي والتلغراف اللاسلكي والتلفون اللاسلكي ليست سوى امثلة قليلة من المستنبطات المفيدة التي بنيت على مباحث فراداي وهرتز واوم وغيرهم في الكهربائية

كذلك في الطيران . قلنا ان الطيران كان في مهدهِ منذ ١٧ سنة . ففي سنة ١٩١٠ حاول الطيار لاثام ان يجتاز بحر المانش فسقط فيهِ ثم نجتهُ سفينة اتفق مرورها على مقربة منهُ . وتلاهُ الطيّار بلريو فطار من كاله الى دوفر مجتازاً بحر المانش في ٢٣ دقيقة وكانت الطيارة التي طار بها من ذوات السطح الواحد وقوة محركها ٢٥ حصانًا والمسافة بين طرفي جناحيها ٢٠ قدمًا . فاثار فوز بلريو هزة كهربائية في انحاء العالم المتمدن واتجهت الانظار الى امكان تنظيم وسائل الطيران بين لندن و باريس . على ان للمتشائمين نصيباً من القول في كل مقام فيبقى صوتهم مرتفعاً حتى تبدّد الحقائق اوهامهم وتفتح عيونهم . وها هي

"كلارنس تشمبرلين (يمين الصورة)
الطيار الاميركي الذي طار من نيويورك الى المانيا

مقتطف يوليو ١٩٢٧
امام الصفحة ٥

الطيارات الفرنسوية والانجليزية تطير كل يوم بين لندن وباريس وبين باريس ولندن مجتازة بحر المانش تنقل على متنها الرسائل والركاب وامتعة الركاب ايضاً . وقد انقضت السنة الماضية كلها من غير ان يصاب احد المسافرين بمكروه . وليس الطيران بين لندن وباريس الخط التجاري الجوي الوحيد في اوربا بل ان خطوط الطيران التجاري المنتظمة منتشرة فوق اوربا انتشار شبكة من الشباك

وفي مايو سنة ١٩١٩ طار الكابتن ريد من تراباسي بجزيرة نيوفوندلند وقطع الاوقيانوس الاتلنتيكي الى البرتغال بطريق جزائر الازورس ثم طار منها الى لسبون عاصمة البرتغال ومنها اتجه شمالاً الى مدينة بلوث ببلاد الانكليز . وكان معهُ طيارتان عدا طيارتهِ اكتنفها الضباب فتعذر عليها السير فاضطرتا ان تنزلا الى البحر وفيها ركابهما

وتلاهُ الملازم هوكر الانكليزي الاسترالي محاولاً ان يطير من نيوفوندلند الى ايرلندا فاختلت طيارتهُ واضطرَّ ان ينزل في عرض البحر . ثم جاء الكبتن الكوك والملازم برون فطارا من طرف نيوفوندلند الشرقي في ١٤ يونيو سنة ١٩١٩ الى كلفدن بارلندا والمسافة بينهما ١٨٨٠ ميلاً اجتازاها في نحو ١٦ ساعة

وفي هذه الرحلات الجوية الثلاث عرف الطيارون ومن ساعدهم في اعداد معداتها اموراً كثيراً تتعذر معرفتها بالبحث النظري . لقد استدعت الحاجة مثلاً وجود آلتين احداهما لمعرفة اتجاه الرياح والثانية لمعرفة موقع الطيارة والحاجة تفتق الحيلة فاشتغل المستنبطون في استنباطها وتجدهما الآن في كل طيارة تجوب الآفاق لانهما تمكنانها من السير على هدى سواء في ظلام الليل او في رائعة النهار

وفي اكتوبر سنة ١٩١٩ طار الملازم مينار الاميركي من شرق الولايات المتحدة الى غربها ثم طار من غربها الى شرقها مسافة خمسة آلاف وخمسمائة ميل في خمسين ساعة من الطيران الفعلي ولكنهُ وقف في ذهابهِ وايابهِ في اماكن كثيرة فكانت رحلتهُ مقدمة لرحلة الملازمين كلي ومكريدي من نيويورك الى سان فرنسسكو سنة ١٩٢٣ فاجتازا المسافة بينهما وهي ٢٥٢٠ ميلاً في ٢٦ ساعة من غير ان ينزلا الى الارض وكان طيرانهما هذا اساساً لانتظام البريد الجوي بين نيويورك وسان فرنسسكو ونقله بطيارات لا تقف في الطريق . وكان من اظهر اثار هذه الرحلة اثارة خواطر الناس الى الاهتمام بشؤون الطيران ومطالعة الكتب التي وضعت في هذا الموضوع وقد ظهر ذلك جلياً في سجلات المكاتب العامة في كل انحاء اميركا

واطول رحلة جوية تمت الى الآن هي رحلة الكابتن سمث والملازمين ارندن ونلسن وهاردنغ وويد والسارجنت اوجدن الاميركيين. فانهم طاروا سنة ١٩٢٤ بثلاث طيارات من صنع دوغلاس في كل منها محرك واحد قوتهُ ٤٠٠ حصان · طاروا ٢٨ الف ميل في خمسة اشهر و٢٤ يوماً وكانت اطول مراحل الطيران بين جزيرتي أسلندا وجرينلندا مسافة ٨٣٠ ميلاً · وكانت الطيارات حين تطير فوق البحر تربط بها عوامات تحلُّ محل العجلات حتى اذا حدث لها ما يجعل نزولها في عرض البحر لا مندوحة عنهُ كان النزول في حيز الامكان من غير تعريض الطيارة وركابها للغرق . وقد تمَّ هذا الطيران في احوال جغرافية ومتيورولوجية مختلفة فوق السهول والجبال والبحار والادغال الاستوائية في الصحو والمطر وفي كل ذلك كان لا بدَّ من اختيار المحطات المناسبة لنزول الطيارات فكانت الخبرة التي جنيت من هذه التجربة كبيرة الفائدة في الرحلات الجوية التي تلتها . ومثل هذه الرحلة في الطول رحلة السر الان كوبهام الجوية من لندن الى استراليا واوبتهُ منها في ٣١ ساعات من الطيران الفعلي وكان متوسط سرعتهِ ٨٧ ميلاً ونصف ميل في الساعة

ويجب ألا نغفل ذكر البلونات الكبيرة والرحلات الجوية التي قامت بها. ففي ٢ يوليو سنة ١٩١٩ طار البلون الانكليزي R34 من انكلترا الى اميركا وعاد اليها . وتلا ذلك طيران البلون الالماني ZR3 الذي صنع في المانيا لحساب اميركا سنة ١٩٢٤ فانهُ طار من همبورج الى نيوجرزي باميركا في ٨١ ساعة و١٧ دقيقة اجتاز في اثنائها خمسة آلاف ميل وستين ميلاً

وتلا ذلك سنة ١٩٢٦ طيران البلون روما الذي اقلَّ بعثة امندسن القطبية من روما الى فرنسا الى انكلترا الى روسيا الى نروج الى جزيرة سبتسبرجن ثم فوق القطب الى الاسكا . واذا ذكر طيران البلون روما فلا بدَّ من الاشارة الى الطيارة جوزفين فورد التي طار عليها الكومندر بود من سبتسبرجن الى القطب الشمالي ذهاباً وايابا في ١٦ ساعة من غير ان يقف

***

لقد تقدم طيرانُ بلريو من كاله الى دوفر انتظامَ السفر الجوي بين لندن وباريس ومهد لهُ السبيل . وتقدم طيران الملازم ميتارد من نيويورك الى سان فرنسسكو انتظام البريد الجوي السريع بينهما ومهد لهُ السبيل . وتقدم طيران الكوك وهوكر وريد المخوف بالمخاطر طيران لندبرغ وتشمبرلين ومهد لها الطريق . وتقدم طيران فدرين

وكوبهام وضباط الجيش الانكليزي في مصر والعراق انتظام السفر الجوي بين هليوبوليس وبغداد واثبت امكان انتظامه بين لندن وهليوبوليس . ومن يدري فقد يكون طيران كوبهام الى مدينة الكاب اولاً ثم من لندن الى استراليا ثانياً ، وطيران امندسن ونوبلي من سبتسبرجن الى الاسكا ، وطيران لندبرغ وتشمبرلين من اميركا الى اوربا ، وطيران المركيز ده بنيدو من روما الى اميركا الجنوبية وطيران كوست من باريس الى طوبولسك — قد تكون كل هذه الرحلات الجوية مقدمة لانتظام خطوط السفر الجوي البعيد المدى فترتبط البلدان المختلفة باسباب سريعة للمواصلات يصح الاعتماد عليها . بل تجاوز حد التخمين الى حد الترجيح بانها ستكون كذلك

***

ما اشبه اليوم بالامس ! قبيل كتابة هذه السطور كنا نطالع في الانكلوبيذيا البريطانية فوقع نظرنا اتفاقاً على مقالة عنوانها تاريخ شركات الملاحة . فذهب بنا الفكر حالاً الى المقارنة بين السفن البخارية الاولى التي اجتازت الاوقيانوس الاتلنتيكي في اوائل القرن التاسع عشر والبواخر الفخمة التي تجتازهُ الآن

كانت الباخرة الاولى التي اجتازت الاوقيانوس الاتلنتيكي بين اوربا واميركا تدعى ساڤانا اجتازتهُ سنة ١٨١٩ ولم يذكر ما كان محمولها ولكن كان قد انقضى على سفرها ١٩ سنة لما سافرت الباخرة « سيريوس » وكان محمولها ٧٠٠ طن . اقلعت من مدينة كورك بارلندا في ٤ ابريل سنة ١٨٣٨ ووصلت الى نيويورك في ٢٣ منهُ اي بعد مسيرة ١٧ يوماً

قارن بين هذه الباخرة التي اجتازت الاتلنتيكي منذ تسعين سنة و بين البواخر الاميركية والانكليزية التي تمخر عبابهُ الآن . ان تفريغ الباخرة متهستك ٥٦ الف طن وقوة آلاتها ٦٣ الف حصان واسباب الراحة والرفاهة فيها على اكملها والباخرة موريتانيا تجتاز المسافة بين شربورج ونيويورك في اربعة ايام ونصف يوم

من كان يحلم سنة ١٨٣٨ ان عبور الاتلنتيكي بالبواخر يبلغ هذا المبلغ من السرعة والانتظام والاتقان وتوفير اسباب الرفاهة والراحة

على ان تقدم الطيران كان اسرع واهم فانهُ لم تنقض الاَّ سنوات قلائل على عبور بلريو لبحر المانش بطيارتهِ حتى قرأنا ما قالهُ لندبرغ : «ظهر لي الاوقيانوس الاتلنتيكي كانهُ مضيق ضيق من الماء » . فماذا تكنهُ لنا السنوات العشر القادمة من هذا القبيل !