الجناح الفضي

رحلة جوية بين باريس ولندن

مهما قيل في مخاطر الطيران فوق المحيط الاتلنتيكي والممالك التي يتعرض لها رجال الطيران في الجيوش الاوربية والاميركية ، فلا شكَّ في ان الطيران التجاري في اوربا صار امراً واقعاً، وقد اصبحت خطوطهُ كخطوط السكك الحديدية منتشرة فوق وجه القارة الاوربية انتشار شبكة، وهي منتظمة المواعيد في القيام والوصول ، أمينة الجانب ، قليلة النفقات وقد اخذ الاقبال عليها يزداد ازدياداً واضحاً في السنتين الاخيرتين حتى ليلزمك ان تشتري تذكرة السفر قبل ميعاد السفر بيوم او يومين

لذلك ما كدت اصل الى باريس في اول اغسطس الماضي حتى ذهبت الى مكتب شركة الطيران الانكليزية (Imperial Airways) في شارع ادوار السابع بباريس فتلقاني مديرهُ هاشماً باشاً وقال لي: لقد وصلني كتاب من مدير فرعنا في هليوبوليس يوصيني بك خيراً فاي يوم تريد ان تطير من باريس الى لندن وفي اية ساعة من ساعات النهار؟ فقلت : ما هي مواعيد الطيران؟ قال: الطيارة الاولى تبرح مطار لوربورجه حوالي الساعة التاسعة والدقيقة الثلاثين صباحاً ، والثانية تبرحهُ في الساعة الثانية عشرة، والثالثة في الساعة الثالثة والدقيقة الثلاثين بعد الظهر. فقلت: اذاً اريد تذكرة على الطيارة التي تبرح لوربورجه حوالي الظهر وهي المعروفة بطيارة الجناح الفضي Silver Wing لما يتوافر فيها من اسباب الرفاهة فاعطاني التذكرة وقال لي : الاجتماع امام فندق ادوار السابع في شارع الاوبرا في الساعة العاشرة والدقيقة الخمسين ومن ثم نذهب معاً الى لوربورجه في سيارة الشركة فشكرت لهُ لطفهُ وودعتهُ وانصرفت

***

الساعة العاشرة والدقيقة الثلاثون . اقبلتُ على فندق ادوار السابع ومعي حقيبة لا يقلُّ وزنها عن ٤٠ كيلو وانا غير واثق من امكان اصطحابها معي ، فاذا انا امام سيارة كبيرة فاخرة الاثاث وعلى ظهرها من حقائب المسافرين ما حيَّر ليَّ اذ جعلت اسأل نفسي ، وهل تتسع الطيارة ايضاً لمثل هذه الامتعة . واستقبلني على الرصيف مندوب الشركة فحيَّاني وطلب ان ارى تذكرتي فاريتهُ اياها . ولما ازفت الساعة

المعينة صعد الواقفون امام السيارة اليها فاذا هم ثمانية عشر شخصاً نصفهم سيدات وكنت قد طرت باحدى طيارات الشركة في هليوبوليس فكنا عشرة حين طرنا اذ لم تتسع الطيارة لاكثر من ذلك فذهبت فريقاً من الراكبين معنا في السيارة ذاهباً لتوديع اصدقائهم ولكن اخطأ ظني لان في بعض الطيارات التي تسيّرها شركة امبريال اروبز بين لندن وباريس متسعاً لثمانية عشر من الركاب وسائقين وخادم. وقد كانت تسع عشرين راكباً قبلاً فأزيل مقعدا راكبين منها واقيم مكانهما « بار » يحتوي على كل ما يتطلبهُ المسافر من الاشربة الروحية وغيرها

وصلنا لوربورجيه بعد مسيرة اربعين دقيقة فدخلنا مكتب الشركة حيث وُزن كل راكب مع ما يصحبهُ من الامتعة ،وكانوا اذا زاد وزن الامتعة عن ثلاثين كيلو يطلبون الى المسافر ان يدفع بحو غرش صاغ ونصف غرش صاغ عن كل كيلو زائد . ويجب ألا يزيد مجموع وزن المسافرين والسوّاقين والخادم والامتعة عن الوزن المقرّر للطيارة. وبعد ذلك اخذ احد الموظفين الفرنسيين جوازات السفر فختمها ثم انتقلنا الى الطيارة وكانت الامتعة قد سبقتنا اليها فدخلناها ثابتي الخطى لثقتنا بسلامة الذهاب والاياب ولاعتمادنا على مستحدثات العلم والصناعة . وكان بعض المسافرين قد اشتروا علباً تحتوي كل علبة منها على غذاء فاخر فتناول طعام الغداء في اثناء الطيران

وما لبثنا قليلاً حتى اقفل الباب ودارت المحركات فاحدثت صوتاً يصمّ الآذان ، فالتفتنا امامنا ووجدنا في ظرف مختوم قليلاً من القطن المنقم فوضعناهُ في آذاننا فضعف تأثير الصوت فيها قليلاً ، واذا الطيارة تجري على الارض فشعرنا كاننا في سيارة سريعة تجري على طريق ممهّد .ثم ارتفعت في الجوّ فلم نشعر الاّ ونحن على ارتفاع خمسمائة قدم عن سطح الارض . ولم تلبث ان استوت على عرشها فجرت الى هدفها بسرعة تتباين من ثمانين ميلاً الى ٩٥ ميلاً في الساعة وعلى ارتفاع يتراوح بين الف وخمسمائة قدم والف وثمانمائة قدم

كبساط الريح في القدرة او هدهد السيرة في صدق البلاء

اجتزنا فرنسا والبلاد تحتنا خمائل خضراء وجنان نضرة وبلدان عامرة وطرق معبدة وكلما مررنا فوق بلد مشهور مرّ بنا خادم الطيارة ودلّنا على موقعهِ واسمهِ بالاشارة الى خريطة واضحة لشمال فرنسا وبحر المانش وجنوب انكلترا .وبقينا على هذا المنوال ساعتين ونصف ساعة اجتزنا في خلالها بحر المانش وكان ساجياً رهواً فجتازهُ

البواخر ونحن نسخر من بطئها ولونه كالفيرور المصقول هبَّ عليه نسيم لطيف فنسج على سطحه « درعاً من زرد »

نزلنا في كرويدون فتناول احد موظفي الشركة جوازات السفر ومررنا امام مأمور الجمارك فسألنا عما في حقائبنا وطلب الينا ان نوقع ورقة تذكر فيها ان ليس لدينا ما يجب ان يتقاضى عليه عوائد جمركية فكان يقبل توقيع الواحد ويطلب ان يرى امتعة الآخر . كذلك مأمورو الجمارك في كل البلدان التي زرناها لم نظر في الاشخاص الذين يمرون امامهم بمرور الصور المتحركة كسبوهُ من طول الخبرة والمرانة يصدقون قول الواحد ويشكون في قول الآخر وفي الغالب يصدقون . ثم مررنا امام مأمور الجوازات فاتح جوازي حتى سمعت رجلا واقفاً الى جنبه يقول : انت من آل صروف اصحاب المقطم والمقتطف في مصر؟ قلت: نعم قال: كيف الدكتور صروف؟ قلت : لقد فجعنا بفقده منذ ثلاثة أسابيع ، فضرب كفاً على كفٍّ وقال: « خسارة كبيرة » ثم سألني عن الدكتور تمر واسرته ولكن مأمور الجوازات لم يترك لهُ مجالاً للقول فاراد ان يتمادى معي في الاسئلة التي يلقيها عليَّ « ما هي الغاية من قدومك الى لندن» «وكم تنتظر ان تبقى فيها» «وما هو عنوانك» . فقال لهُ رفيقهُ في دعة ولطف: « دعهُ فانهُ ولا شك قادم في عمل يتعلق بسحفهم » فشكرت للرجل لطفهُ وانصرفت

من كرويدن ركبنا سيارة الشركة فسرنا بها مدة نصف ساعة او اكثر قليلاً الى ان بلغنا بناية امبريال ايروز في شارع شارلس قرب ميدان ولتن فتفرقنا هناك وذهب كل منا الى طيته . وهكذا لم تنقض على مغادرتنا باريس ثلاث ساعات ونصف ساعة حتى كنا في قلب لندن العظيمة نجول في شوارعها معجبين بساحاتها وآثارها ومبانيها القديمة والجديدة . ولما عدنا من لندن الى باريس في اوائل اكتوبر امتطينا طيارة مثل الطيارة التي طرنا بها اولاً وكان الجوُّ صافياً والنسيم عليلاً فسارت الطيارة لا تهتز ولا ترتج فاجتزنا المسافة بين لندن وباريس في ساعتين وثماني دقائق طالعنا في اثنائها ثلاث مقالات في مجلة السينتفك اميركان والمجلة الاميركية

وعلى ما تقدم من اعمال هذه الشركة انها تسيّر طياراتها ثلاث مرات كل يوم بين لندن وباريس صيفاً ومرة في اليوم شتاء وقد انقضى عليها ثلاث سنوات وبضعة اشهر اجتازت طياراتها في اثنائها بين باريس ولندن ما يزيد على مليوني ميل ونصف مليون ونقلت نحو ٤٧ الف راكب وما وزنهُ نحو ٢٥٠٠ طن من غير حادثة واحدة تكدر

صفو المسافرين او تعرضهم للخطر . وذلك لان الشركة تعنى كل العناية بالوسائل التي تكفل سلامة الركاب وراحتهم ولان الحكومة الانكليزية تراقب اعمالها مراقبة دقيقة لانها تمدّها بالمال. ففي كل طيارة من طيارات « الامبريال اروز » جهاز لاسلكي مرسيل ومستقبل وفي كل دقيقة من ساعات السفر يستطيع السوّاق ان يبقى متصلا بانباء الجوّ التي تذاع لاسلكيًّا من المطارات الكبيرة كمطار لوربوروجه وكرويدن وغيرها . فاذا غادر السوّاق لندن والجوّ صافي الاديم والهواء عليل وكان الجو في باريس مكفهرًّا والريح عاصفةً والغيومُ متلبدة عرف الطيار ذلك فادار طيارتهُ على وجه يكون اكفل لسلامة الركاب . واذا تعذر عليهِ النزول الى الارض في ساحة المطار لتلبد الغيوم وكثافتها تمكّن مدير المطار الذي يقصد اليهِ من ان يواصلهُ بكل ما يحتاج اليهِ من الحقائق حتى يكون نزولهُ الى الارض امين الجانب

وقد انشأت هذه الشركة حديثاً خطًّا كان لهُ شأن كبير لدى السيدات في لندن . ذلك انها اعلنت انها ستسيّر طيارة في ايام خاصة من الاسبوع تبرح لندن صباحاً وتعود اليها مساء فكل سيدة تريد الذهاب الى باريس لتشتري ما تحتاج اليهِ من الملابس وما اليها تستطيع ان تفعل ذلك في يوم واحد فتفطر صباحاً في بيتها بلندن وتتناول طعام الغداء في باريس ثم تعود مساء وتعشى في بيتها فكان الاقبال عليهِ كبيراً

ومن الصحف الانكليزية صحف تستأجر طيارات خاصة في الصيف لتنقل نسخها الى المصطافين من الانكليز على شواطئ فرنسا وبلجيكا وهولانده. ولما كنا في انكلترا في اثناء الصيف قرأنا في احدى الصحف ان احد راكبي خيول السباق كان قد اتفق على ان يركب حصاناً في سباق يجري في احدى ضواحي لندن وان يركب حصاناً آخر بعد ساعتين او ثلاث في سباق يجري في اوستند ببلجيكا . فركب الحصان الاول الساعة الثانية بعد الظهر في لندن ثم ركب سيارة الى كرويدن فطار بطيارة صغيرة منها الى اوستند فوصلها قبل ميعاد شوطهِ بنصف ساعة . ولهذه الشركة خطوط اخرى تصل لندن بمدن اوربا عدا طياراتها التي تسير من هليوبوليس الى بغداد فالبصرة . فاذا نظرنا الى اعمال هذه الشركة والى اعمال شركات الطيران التجاري في المانيا وهولانده وغيرها من بلدان اوربا جاز لنا ان نقول مع شوقي حيث يقول :

لسليمان بساط واحدٌ ولهم الف بساط في الفضاء
يركبون الشهب والسحب الى رفعة الذكر وعلياء البناء

امتعة المسافرين تشحن في الطيارة التي تقلّهم

المسافرون ينزلون من الطيارة لدى وصولها الى كرويدن

مقتطف دسمبر ١٩٢٧
امام الصفحة ٣٦٨