المواصلات في كل بلد راقٍ ولا بدَّ ان ترتقي فتصبح وسيلة لا مندوحة عنها من وسائل الرقي الصناعي والاجتماعي

يقسم الطيران التجاري الى فروع ثلاثة هي النقل الجوي وانتظام الاعمال الجوية واقتناء الطيارات الخاصة

فالنقل الجوي يشمل طيران الطيارات فوق خطوط معينة لنقل البريد والركاب. وهذا النقل انتظم انتظاماً حسناً في بلدان اوربا واميركا وخصوصاً المانيا وبريطانيا وفرنسا وهولاندة والولايات المتحدة الاميركية ويشمل الطيران في النهار وفي الليل. [المقتطف: خص الكاتب خطوط الطيران الاميركية بالذكر في مقالهِ. ولما كانت بلدان اوربا اقرب الينا رأينا ان نذكر هنا مبلغ انتشار الطيران التجاري فيها. فقد بلغ عدد الذين سافروا بالطيارات في المانيا سنة ١٩٢٦ نحو ٥٦ الفاً ثم تضاعف عددهم سنة ١٩٢٧. وبلغ عدد الذين انتقلوا من انجلترا واليها عن طريق الجو نحو خمسين الفاً سنة ١٩٢٧ وعدد الذين استقلوا الطيارات في فرنسا نحو عشرين الفاً سنة ١٩٢٥ ولم نطلع على احصاء مثبت بعد ذلك]

> لابناء الجوّ في كل يوم فتح جديد واحدث فتوحاته انشاء البريد الجوّي بين لندن والهند عن طريق الاسكندرية والبصرة وقد افتتحهُ وزير الطيران البريطاني السر صموئيل هور في الاسبوع الاول من شهر ابريل الماضي فصارت الرسائل التي تكتب في لندن يوم الجمعة تصل الهند بعد اسبوع عن طريق الجوّ بدلاً من ان تنقضي شهراً او اكثر في البريد البحري. ويسرّنا ان ننشر هذا المقال بقلم رجل متفرغ لشؤون الطيران لنستخرج منهُ العبرة

وانتظام الاعمال الجوية يشتمل على انشاء شركات لصنع طيارات تكون تحت طلب المستأجرين كسيارات الاجرة يضاف الى ذلك استعمالها في مسح الاراضي والتصوير والبحث عن الآثار وهلم جرا.

واقتناء الطيارات الخاصة غايتهُ الاولى الطيران للنزهة او لقضاء الاعمال الخاصة او للتجارة كما يستعملها صاحب سيارة خاصة للاجرة

فكل فرع من فروع الطيران المذكورة آنفاً لهُ مقام خاص في نظام الطيران التجاري ومع انهُ يوجد في الولايات المتحدة نحو ١٤٠ شركة شرعت تبني الطيارات التجارية او

ستشرع قريباً في ذلك يتعذر على طالب صيارة ان يذهب الى السوق ويشتريها جاهزة كما يستطيع ان يشتري سيارة جاهزة لان ما تصنعهُ الشركات من الطيارات لا يكفي الطلب عليها مع انها تصنع نحو ٤٠٠ طيارة كل شهر

هذا وصف موجز لحالة الطيران التجاري الآن بعد انقضاء خمس وعشرين سنة على طيران اورڤيل ريط

الطيران والحكومة الاميركية

في سنة ١٩٢٦ سنَّ مجلس الامة الاميركية قوانين خاصة بالطيران والطيارين اعترف فيها بثلاثة انواع من الطيران هي الطيران الحربي وهو تابع لوزارة الحربية والطيران البحري وهو تابع لوزارة البحرية والطيران التجاري وتشرف عليهِ وزارة التجارة . وانشأ في وزارات الحربية والبحرية والتجارة ثلاثة مناصب لوكلاء مساعدين يقتصر عملهم على العناية بشؤون الطيران التابعة لوزاراتهم

والغاية من هذا القانون ترقية الطيران التجاري حتى يصبح في عرف العامة جزءاً من وسائل المواصلات التي الفوها كالسيارات وسكك الحديد والبواخر . ولكي تمهد الحكومة الطريق لنمو الطيران التجاري نمواً صحيحاً اشترطت شروطاً خاصة تتعلق اولاً ببناء الطيارة ومتانتها ومقدرتها على الثبات في الجو وثانياً بالطيارين الذين يسوقونها واستعدادهم لذلك استعداداً وافياً يمكنهم من اجتناب الخطر الذي قد يتعرضون لهُ هم وركاب طياراتهم وسكان المدن التي يمرُّون فوقها وثالثاً انشاء طرق جوية تستطيع الطيارات ان تطير فوقها كانها تطير فوق طريق ممهَّد . ويجب ان تكون هذه الطرق مجهزة بكل ما يلزم من الانوار والنيادين العامة لنزول الطيارات حين يحدق بها الخطر اذا لزم الامر ورابعاً وضع قوانين لحركة الطيارات يجري عليها الطيارون كقوانين الحركة في شوارع المدن الكبيرة التي يجب ان يرعاها سائقو السيارات

فوزارة التجارة الاميركية التي تسيطر على الطيران المدني والتجاري في اميركا تعنى الآن بثلاث امور — ١ — هي منح الرخص للطيارات التي ثبت اتقانها ومتانتها وتجهيزها بكل وسائل الطيران اللازمة ، وللطيارين الذين استعدوا لعملهم استعداداً يبعث على الثقة و — ٢ — انشاء الخطوط الجوية والانفاق على حفظها و — ٣ — العناية لكل ما يساعد الطيران المدني والتجاري على الارتقاء والانتشار

افتتاح خط البريد الجوي بين لندن والهند

مقتطف مايو ١٩٢٩

ارجع الصفحة ٥٤٥

لا يزال الطيران التجاري في السنة الثانية من عمره ولكنهُ خطا الى الامام خطوات الجبارة باشتراك الحكومات والشركات في انشاء الخطوط الجوية وحفظها وباقبال الناس على اتخاذها سبيلهم العادي للنقل والانتقال وبابداع العلماء في استنباط الاجهزة التي تجعل الطيارات وافرة الراحة لا تقلُّ فيها سلامة الذهاب والاياب عما هي عليه في السكك الحديدية والسفن البخارية واهم هذه المستنبطات هو استعمال الاجهزة اللاسلكية الموصلة والمستقبلة التي تمكن السائق ان يبقى متصلاً في كل دقيقة من دقائق الطيران بانباء الجوّ كما تذاع لاسلكيًّا من المطارات الكبيرة. فاذا غادرت طيارة مدينةً من المدن والسماء فيها صافية الاديم وكان الجوُّ في المدينة التي تقصد اليها مكفهرًّا والريح عاصفة والغيوم متبددة عرف الطيّار ذلك فادار طيارتهُ على وجهٍ يكون اكفل لسلامة اركاب. واذا تعذر النزول الى الارض لكثافة الضباب تمكن مدير الحركة في المطير الذي يقصد اليهِ من ان يواصلهُ بكل ما يحتاج اليهِ من الحقائق حتى يكون نزولهُ الى الارض امين الجانب

ومنها انشاء المنائر الباهرة النور في الخطوط التي تطير فوقها الطيارات ليلاً تبعد المنارة عن الاخرى نحو خمسين ميلاً حتى اذا ارتفع الطيّار الى علو الفي قدم او اكثر ظهرت لهُ هذه المنائر خطًّا من النور يجري فوقهُ فيأمن الضياع في سواد الليل. ومن هذا القبيل المنائر التي علاً مصابيحها بغاز اليون تضيء ضوءًا احمر قانيًا يخترق الضباب مهما كثف ويهدي الطيارات الحائرة الى سبيلها

من لندره الى الهند

في ستة ايام

السبت — القيام من لندن الى باريس ٤٨٥ ميلا ثم بنقل البريد بالاكسبرس الليلي الى جنوى ١٥٠ ميلا

الاحد — من جنوى الى سيراقوسه بصقلية ٧٠٠ ميل بطيارات بحرية تمر على رومية

الاثنين — سيراقوسه الى طبرق ٧٥٠ ميلا وتمر على فقرينو باليونان

الثلاثاء — طبرق الى الاسكندرية ٣٥٠ ميلا ثم من الاسكندرية الى غزة ٢٨٠ ميلا

الاربعاء — غزه الى البصرة ٩١٢ ميلا تمر على محطة رطبة

الخميس — البصرة الى جاسك ٨٠٠ ميل وتمر على بوشير ولنجه

الجمعة — جاسك الى كراتشي ٦٠٠ ميل وتمر على جوادار

ومنها المنارة اللاسلكية وهي جهاز لاسلكي مرسل يبعث على خطّ من خطوط الطيران سلسلة من الاشارات اللاسلكية تبين للسائق سماعاً او تيابّاً هل هو سائر في الاتجاه الصحيح او هو منحرف عنهُ . وهذا مما يساعد الطيار على ان يطير في جوّ متلبد بالضباب . يضاف الى ذلك الاجهزة التي تدل على سرعة الريح واتجاهها وارتفاع الطيّارة وما الى ذلك

مصر والطيران

هذا ملخّص مقال المستر ينغ . فما هو نصيبنا من هذه الاعمال وقد اصبحت مصر مركزاً من اهم مراكز الطيران التجاري في العالم وصار مطاراها في هليوبوليس وابو قير ملتقى لاهم الخطوط الجوية وصلة بين الشرق والغرب ؟

لقد كان اهتمام ملوك اوربا وتجارها بالوصول الى الهند وغيرها من بلدان الشرق اكبر البواعث على السير بسفنهم حول افريقية ثم على فتح ترعة السويس . وبعد ما كان الوصول الى الهند برّاً بطريق سورية وبغداد وايران وافغانستان او بحراً حول رأس الرجاء الصالح يقتضي شهوراً ويعرض القوافل والسفن للمخاطر شقّت ترعة السويس وصار السفر الى الهند لا يستغرق اكثر من اربعة اسابيع . اما اهل هذا العصر فلم يكتفوا بطريق البر والبحر بل عزموا على ان يزاحموا الطيور ويصلوا الى الهند في الهواء . وقد تمّ لهم ذلك . ولما كان للانكليز الشأن الاكبر في ذلك لاتساع املاكهم الشرقية رسموا خطّاً تسير فيه طياراتهم من القاهرة الى قراشي اولاً ثم من لندن الى قراشي وهو الخط الذي افتتح حديثاً وينتظر ان يمدّوا هذه الخطوط حتى تتصل باستراليا من جهة وبجنوب افريقية من جهة اخرى . وغايتهم ان ينظموا شبكة من المواصلات الجوية تربط اجزاء الامبراطورية بعضها ببعض

ثم هنالك الوف من السيّاح يأمون وادي النيل كلّ شتاء ليشاهدوا آثارهُ الفخمة الرائعة فحبذا لو عنيت الحكومة بانشاء خطّ جوّي لحسابها او بالاتفاق مع شركة الطيران الامبراطورية على انشاء هذا الخط فيسير سيراً منتظماً جنوباً الى الاقصر واسوان والخرطوم وغرباً الى الواحات وصحراء ليبيا وشرقاً شمالاً الى صحراء سينا ففلسطين فسوريا فيشاهد المسافرون هذه الآثار الفخمة من الجوّ كما يرون النيل منساباً في وادٍ الاخضر الاغنّ .

انا لا نستطيع ان نجاري دول الطيران العظيمة دفعة واحدة . ولكنّ هذا عمل يصح الابتداء به فيكون باعثاً يدفع ابناء مصر على مجاراة الاوربيين ومنافستهم ومقدمة ليوم تنهض فيه مصر على زمام الطيران في جوّها وبلادها وتحمل عبء هذه المهمة العمرانية الكبيرة