

ركوب الهواء

لا تزال بعيدين من الزمن الذي يستخدم فيه ركوب الهواء للنقل والانتقال لكنه أتت كما اتى استخدام الجرار، أما الآن فاستخدم في الحرب للاستطلاع والارهاب وفي السلم للترفيه والمباراة باقتحام الاخطار. وقد وقفنا على ما كتبه اثنان ركبا الهواء منذ عهد قريب الاول في الحرب والثاني في السلم ووصفا ما شاهداه وشعروا به ادق وصف قرأنا ان نركب بعض ما قالوا

ركوب الهواء في الحرب

قال الطيار الروسي توما افيونوف الذي كان مع جيش البلغار وطار فوق ادرنه في اوائل الحرب ما خلاصته

كنت في مصطفي باشا في الثامن عشر من اكتوبر (١٩١٣) وكانت الهواء ساكنة حاراً كأن الفصل غير اظريف. فجعلت انا ورفاقي نعد محرك الاروبلان ونركب اجزائه بعضها مع بعض وجعل الجنرال يدور حوله من وقت الى آخر وهو يحكم منا في امر الاستطلاع. ثم طلب مني ان اطيرو فوق ادرنه لكي اقف على احوالها وارجي فيها بعض المشورات المطروحة باللغة التركية وقد وعد فيها المحصورين بالمعاملة الطيبة ان هم سلموا له. ولم اكن مستعداً لهذا الاستطلاع ولا كانت مني النظارات التي اقي بها عيني ومع ذلك وعدته ان افعل ما طلب. وكان منا اروبلانان من نوع بلربو احدهما قديم ركبته مراراً والآخر جديد لم اركبه من قبل فاخترت التديم لاني نطقت به معافات شاسعة وعرفت اطواره فجلست فيه وودعت الذين حولي وادرت الآلة وسلت نفسي للهواء فارتفعت رويداً رويداً على مهل وكان النسيم طيلاً حتى كاد يتولاني النعاس

ومررت تحتي السيوت والحراج والآكام وصغرت الغمام حتى صارت نطقاً على بساط الغبراء فالتفت الى البارومتر واذا انا لم اعل ضمير. ٦٠ متر فقط في نفسي لقد شاخ هذا الاروبلان وضغف عن الطيران وخفت ان لا يملو لي عن ذلك الحد فبذلتي بندق العنابيين وجعلت احاول الارتفاع وهو لا يطيع لي امراً الى ان اسقط في يدي فسلت امرى للتقدير. وكان جمال الطبيعة يجتلب الالياب فنظرت الى ما حولي بيته وبيسة وكأني سمعت صوت البنادق ودوي المدافع وملاك الموت من خلالها يحمده الارواح ودماء القتلى تصبغ اديم الارض وانين الجرحى يمزق كبد السماء لا آمن يرثي ولا من يغيث. هنا انبارى الامم ويحرق بعضها بعضاً لكنني لم اكن اسمع في الحقيقة شيئاً لان صوت الآلة ومقاومة الهواء صماً ادني الارض تحتي

فلقة مضطربة والسماة فوقها مائة هادئة وأنا بينهما كالساعي الى ختفه بظلمة
 هناك ادركته وهذا نهرا - واما حضورها ومعاقلها ونعيم جنودها فلا تزال على خمس
 كيلومترات مني وأنا على ٩٠٠ متر فوق وجه الارض فلا ازال في مزقع الخطر ولكن ليس تخفي
 الآن صوي خنادق البنادق - ثم ارتفعت الى ١٣٠٠ متر وهذا ايضا لا يكني وقد فرغت
 حيلتي ورأيت ان لا بد لي من الدنو من المدينة ولو بهتت على ثلاثة كيلومترات منها فجعلت
 ادور حولها وأنا اقترب منها رويداً رويداً فمررت فوق بعض التكتات ورأيت الجيوش
 تستعرض نفسها وينادقهم الي ورأيت الدخان خارجاً من افواهها ولكنني كنت ابعد من ان
 يصل الي رصاصها فابعدت عنهم واخفي دخان بنادقهم
 ثم خطر لي ان آتني قد نفق ذاق بين هؤلاء الجنود فالتفت اليها ورأيتها دائرة دورانا
 منتظلاً فاطان بالي

الى الآن لم اصل الى ما فوق المدينة نفسها ولكن لا بد من ان اظهر فوقها واري
 المشورات فيها فتأهت لذلك ووجهت الارو بلان اليها ولم يكن الا الليل حتى صرت
 فوقها تماماً فرأيت بيوتها تحيط بها الحدائق واخرجت رزمة من المشورات ورميت بها
 فزلت مما ثم تفرقت ولحال جلت البنادق تطلق علي فخرقت رصاصة جناح آتني الايمن
 فخفضت الرافعة خمس درجات لكي ازيد سرعتها ورميت رزمة ثانية من المشورات ثم رزمة
 ثالثة واذا رصاصة خرقت الجناح الايمن على قدمين مني ورأيت الدخان ينجر تخفي وعلمت اني
 رميت بمدفع رشاش - ورأيت بعد ذلك قاع الطائرة مخروفاً بالرصاص وثلاث قتابل بلقارية
 سقطت في الطابية - فابعدت عن المدينة ووصلت الى مخيم البلغار بين وبعد ثلث ساعة بلغت
 مصطفي باشا سالماً

ركوب الهواء في السلم

لما صنع الكونت زبلن الالماني بلوثة المير وطار به الى ابعاد شاسعة وعاد الى المكان
 الذي طار منه حسب كثيرين انه حل مسألة ركوب الهواء ولم يبق امامه الا التوسع
 والالتقان - ثم لما سقط ذلك البلون وعصفت به الرياح قال الاكثرون انه قضى على مراكب
 الهواء التي من نوع البلون ولم يبق لركوب الهواء الا الطيارات المعروفة بالارو بلان سواء
 كانت من ذوات السطح الواحد او من ذوات السطحين - ولكن عزيمة الكونت زبلن لم تضعف
 بفشله الاول فصنع بلوثة بعد آخر واستعان بالآلات الحركة التي استنبطت حديثاً لتسيير
 الاوتوموبيل والارو بلان فنجح نجاحاً باهراً

وقد ركب احد الادباء البلون المعروف بلسم فكشوربا لوزيا من بلونات زبلن وسار
 يد من مدينة دوسلدورف بالمانيا الى مدينة برلين عاصمتها مسافة اربع مئة ميل ووصف
 سفرته يد قال

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

وكانت الركاب ثلاثة وعشرين نفساً فلما جلسنا في اما كنا بدت علينا كنا امارات
 الاهتمام بما نحن مقدمون عليه . ورفقت المرصاة فارتفع رأس البلون وصغر بنا في الجو بقوة
 آلياته الرافعة والدافعة حتى اذا بلغتنا حداً معلوماً من الارتفاع استوى البلون في سطح افقي
 وسار بنا سيراً منتظماً كأنه نطير من قطار سكة الحديد لا يرتفع ولا يتخفض ولا يميل يمنة
 ولا يسرة . وكانت الريح تهب جنوباً بشرق واما نحن فكنا ساترين شمالاً كما يستدل
 من حركة القمر . وطرفنا فوق الغباب وكان يسطي وجه الارض وفوق النيران التي كانت السنها
 تندلع من افواه مداخن المسابك وكنا اعلى من ان نصل اليها لكنتنا مرربنا بالابصار عنها
 والسير فوق السهول والمضاب . وكنا تقطع 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 قبيل الساعة السابعة فرأينا زمر العمال آتين الى المعامل فنظروا
 بنا على غير اكثرات لكثرة ما شاهدوا هذا البلون وامثاله . وكنا من وقت الى آخر نرى
 تحتنا رجلاً يرد تخميننا بجملها . اما في الارياق ومزارع الفلاحين فكان الناس يقفون وينظرون
 الينا مسرورين وكانت المواشي تخاف منا اذا رأتنا كأننا لقناهم بدم او طائر كبير آت لاخطافها
 فتشرف اولاً فتحدق بنظرها الينا ثم تفر لا تلوي على احد

ووصلنا الى فوق مدينة ممبرج الساعة الثامنة والدقيقة الثلاثين فدرنا حولها وكنا نسمع
 لفظ سكانها وآلياتها فوق صوت آلاتنا . وسرنا من هناك نحو برلين جنوباً بشرق وعند الظهر
 صرنا فوق وادي الالب ومدت لنا حينئذ موائد الطعام فتغدينا غداء فاخراً شوربا ومقبلات
 وروستو وخضمر مطبوخة وسلطة وجيناً وشربنا القهوة . وكان غداؤنا كالشاء في تنوع اشكاله
 ولكنة لم يطبخ على نار بل طبخ على الحرارة المتولدة من آلات البلون . ونام اكثرنا القيلولة بعد

الغذاء وكنا نشعر ان الهواء نقي منسج يصلح للعمليات الجراحية من غير تطهير
وليل الساعة الثالثة مررنا فوق برج التلفزيون الالاسكي بنوان الذي يتواصل مع اماكن
تبعد عنه ثلاثة آلاف ميل وكان في بلوتنا جهاز لهذا التلفزيون قتراسل هو والبرج ولكن
الركاب لم يعرفوا ما دار بينها

واسمير البلون سائراً بنا الى ان وصل الى مقرور في برلين قبيل الساعة الرابعة فنخفض رأسه
كأنه ينوي النزول على العمال الواقفين في انتظاره لكي يمكوه بجباله . وهنا لقينا الصعوبة
الوحيدة التي صادفتنا في هذه السفرة . فان ثقل البلون تقص نحو طين بما حرق من وقوده
بخف ولما قل دوران الآلات الحركة ارتفع في الجو قليلاً تمكن العمال من استلام الحبال
التي يزلونها بها حتى اذا بلغ الف قدم في الارتفاع أطلق منه جانب من الغاز ونقل وعاد الى
المبوط والآلات الحركة تسده الى المكان الذي يراد نزوله فيه . وبعد قليل استلت آلة
زمامة وانزله الى الارض فخرجنا منه على الرصيف المدلل نزول ركابيه . انتهى

لينا بلون يسير أربع مئة ميل اي نحو اربعة اصناف المسافة بين القاهرة والاسكندرية
بركة ثلاثة وعشرون ركباً ما عدا ربابته وخدمة وفيه موائد للطعام وكراشي مبسوطة
للتقيلة وكل لوازم الراحة ولا يشعر ركابه بشيء من التعب . والاجرة الآن نصف شلن
عن كل ميل ولذلك فالسفر فيه لا يزال من انواع الترف التي لا يستطيعها الا الاغنياء .
ويشترط في وسائل النقل والانتقال حتى نم ان تكون رخيصة او تكون درجات للاغنياء
والفقراء . ولكن ما هو خاص بالاغنياء اليوم لا يبعد ان يصير عاماً لجميع الناس غداً
وفي ألمانيا نوع آخر من البلون المسمى بلون بارمقال وهو كثير الاستعمال فيها مثل
بلون زبلن او اكثر وقد صادف ربابته الكبتن ستلج مرة زوبعة اذ افتت المر هناك وصل
ما عاناه منها قال

سار البلون ضد الريح مع ان سرعتها كانت ٢٥ ميلاً في الساعة لكنني علمت اننا
ملاقون المساق حتى ولم يكن الاً قليل حتى دخلنا نوماً كبيراً فاشتدت العاصفة حتى اوقفنا
عن سيرنا . ابتدأت ونحن على ٣٠٠ قدم فوق الارض ثم انصب المطر علينا كالزابل المترون
فزاد به ثقل البلون . واستحال علينا ان نقالب العاصفة فخفضت لان سرعة الريح نقل قرب سطح
الارض ولكن الدنو من الارض لا يخفف من الخطر فقد كان على يميننا قرية بيوتها وعلى يسارنا
غابة باشجارها وادامنا اكة مرتفعة فاضطررنا ان نسير في ضيق سري لا نخرج منه ولا يسره .
وكما وقفت الريح لحظة وثبنا بالبلون وثباً وكنا مرة نصطدم بصوار من القتر كان مجتمعاً بسفحة

مع بعض ليجنير من عصف الرياح وكانت سرعتها قد بلغت ٤٥ ميلاً في الساعة ولا نزل عما أصاب الركاب من الاضطراب حتى عزمنا ان انزل بالبلون حيث كنا اذا لم تسكن الريح قبل الليل . وبعد جهاد ساعتين هجمت قليلاً فغاد البلون بسير وريداً ثم اسرع قليلاً وكنا لا نزال على متين قدمنا فوق سطح الارض وهو موقف لا يخلو من الخطر لما يمحصل ان يصطدم به من الاشجار والبيوت ولكنني لم اجسر ان ارتفع اكثر من ذلك خوفاً من العاصفة

ثم زاد هجوع الريح فعملونا الى ٢٢٠ قدمًا فوق الارض ووصلنا الى مدينة اوغسبرج عند الضيق فزلنا هناك وتركنا البلون معرضاً للامطار والرياح الليل كله لكننا لم نصبر به ضرراً يذكر ثم ركبناه في الصباح وطرنا به الى مقرو . انتهى

وطول البلون الاول الموصوف هنا اي فكتوريا لويزا ٤٨٦ قدماً وعرضه ٤٦ قدماً ونيه ثلاث محركات من نوع ديزل قوتها ما ٤٥٠ حصاناً ويمكن تسيير البلون بها ٥٠ ميلاً في الساعة اذا لم تكن الريح شديدة . واذا وقف محركات منها لسبب من الاسباب فالحرك الثالث وحده يمكن تسيير البلون ضد الريح ولو كانت سرعتها ٢٢ ميلاً في الساعة . وفي كل بلون من بلونات زبلن جهاز للتلغراف اللاسلكي فيستخبر به عن حالة الهواء امامه حتى اذا علم انه ملائ عاصفة تجتلبها

والظاهر ان في الجوز مجاري وانهرآ وتيارات كما في البر والبحر وقد جعل ربانو البلونات يمشون عنها الآن حتى يستعملوا النافع منها ويتجنبوا الضار . قال القبطان هيكر ربان البلون فكتوريا لويزا انه صادف الريح في الريح الماضي تمصف عند سطح الارض عصفاً شديداً وكانت سرعتها ٣٠ ميلاً في الساعة فارفع ١٨٠٠ قدم فوجد الهواء ساكناً لا يتحرك فارفع الف قدم فوقها فوجد ريحاً سرعتها ١٥ ميلاً تنجهة في الجهة التي كان يقصد السير فيها . واتفق مرة انه صادف زوبعة في طريقه واعلمه التلغراف اللاسلكي حينئذ انه اذا حاد خمسين ميلاً ابعد عنها ففعل ونجا منها

وغرف هذا البلون مثل غرف النور الفنادق في اناشبا وتدفتتها وفيها كتب وجرائد ومقاعد للاستلقاء . والحبال على الركاب اوسع مما هو في مركبات السكك الحديدية ذات الكرسي وفي اماكن النقل ماء بارد وماء سخن . واصحاب هذه البلونات في المانيا شركات تجارية غرضها الريح ويقال ان رجها غير قليل فهي تحوّل عليه وتهتم باصلاح البلون زيادته . ومتى صارت الاعمال تجارية فلا بد من ان تنتشر ويكثر استعمالها