

القرايح فانهم كلهم يستنبطون ويختبرون كأنه يوحى اليهم ولا يدركون كيف يفعلون ذلك
 واذا تمكروا مجزوا عن الحجي . ينزل ما يجيئون به على البدهاة
 والظاهر ان لهذا العقل الباطن قوى مختلفة كالعقل الظاهر فيشمر ويدرك ويحفظ
 ويحليل ويستنبط واقعالة تفوق افعال العقل الظاهر . وترى الفلاسفة يبحثون اليوم في ما
 كنا نعدده بالامس من اوهام اهل التصوف او اهل الباطن ويبحثهم فيه جديد ابتداء بو
 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 كالانثيرا الذي يمتل الاجسام الارضية . وهو رأي في غاية الغرابة ولكن نفسر به امور
 كثيرة كما يصير تفسيره بغيره 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 الناية التي سعى اليها كيار الفاتحين مثل هنريال وبولويون
 وتجنسوا في سبيلها اشد المشاق . اما وقد تيسر ركوب الهواء فلم يشأ الطيارون ان تغف
 تلك الجبال في سبيلهم فقطع فوقها اول طيار منذ سنتين وكنته لم يصل الى الارض سالما
 وهو السيو جورج شاقه فقام احد ابناء بلادو واخذ يثارو فطار من بريغ Brigue
 الى دومودسولا Doma d'Ossola فوق الطريق الذي يمر فيه نهر سبيلين في ٢٦
 دقيقة لا غير وقد وصف كيفية طيرانه قال :-

لقد نبت نفسي منذ زمن بالطيران فوق جبال الالب . وكانت امور كثيرة تدعني الى
 هذا العمل المحضوف بالمخاطر اخضعا ان ابين ان ما كان يعد ضربا من الخيال 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 جار ابن وطني جورج شاقه 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 تسرعت وتكون آتية قوية . وقد يقال ان اجتماع هذين الشرطين شرب من الحال لان الطائرة المتينة يجب ان تكون ثقيلة والطيارة الثقيلة تقضي 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 برذا مربعا اي انها كانت ثقيلة بالنسبة الى قوة آتيتها 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 صلي شافه . وصلتها في ٦ جابر فانتقد كثيرون على اختياري فصل الشتاء والزمير لهذا الطيران اما انا فاخترت ذلك الوقت عمداً لاني عارف بجبال الالب ولا سيما 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 تنشط بالثلج في فصل الشتاء على حد سوى فتكون حرارة المواد فوقها متعادلة واما في الصيف فتتنشط الادوية بالخضرة وتكثف الجبال لحرارة الشمس وتضما الى المواد . ثم ان حرارة الشمس الواصلة الى الارض تكون في الشتاء اقل منها في الصيف والارض المنظفة بالثلج لا تحتفظ الحرارة ولذلك فالاروبلان التي يطير فوق جبل شاهق ثم فوق واد عميق ثم ينتقل الى ما فوق جبل ثم الى ما فوق واد لا تصادف الزوايح في الشتاء كما تصادف في الصيف لانها تكون من اختلاف درجات الحر والبرد باختلاف الاماكن وقد كانت النتيجة كما قدرت تماماً وفي اول الامر صادفتي ريح شمالية باردة جداً ولكنها لم تعني كثيراً ولم تصادفني الزوايح التي اردت بسديني 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 بغير فوا 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 مطبقاً بغير كثيفة تملو ١١٥٠٠ قدم والمكان هناك بعلو ٢٦٢٤ قدماً فوق سطح البحر

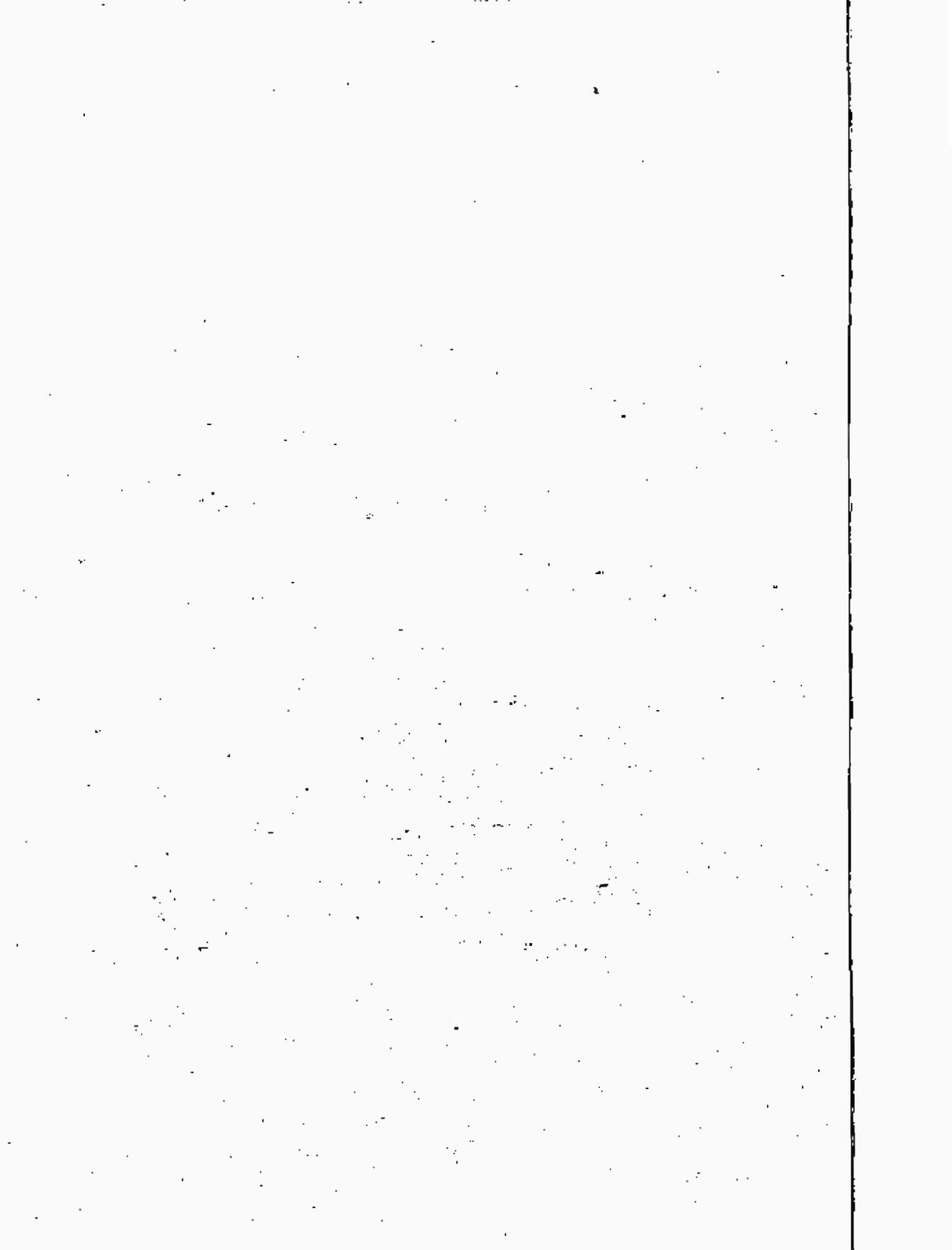
فارتفعت اولاً في شكل حزوني وفي الساعة الثانية عشرة والدقيقة الخامسة بليت ارتفاع ٩٥٠٠ قدم فوق سطح البحر وحدث حينئذ شيء من الاضطراب في الآلة فوثقت في موقف حرج جدّاً ولكن الآلة اصطلمت حالاً وبعد خمس دقائق اخرى صرت فوق كوكب ده سميلون وبلغ ارتفاعي ٨٥٠٠ قدم وبلغ قلبي حينئذ اشدّ ثم فرّج عني لما صرت فوق قرية سميلون وكان ارتفاعي حينئذ ٩١٨ قدماً لاني دخلت منطقة من الهواء الساكن سكوتاً تاماً ومن ثم صرت في الطريق الذي سار فيه شاقه ولكنني علوت الى ١٠٥٠٠ قدم وهذا اعلى ما بليت وفي الساعة الثانية عشرة والدقيقة الثانية والعشرين اولفت آلتني عن الحركة ونزلت بالطيارة على سطح مائل اربع دقائق قبلت الارض على بضعة امتار من التذكار الذي اقم لاشافه 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 لتزولي قرب التذكار فنزلت فيها وقابلني الجمع بالحناف والتصفيق

وكنت وانا طائر لا التفت الى ما حولي من المناظر البديعة بل كان همي كله موجهاً الى آلتني ولا سيما في القسم الاول من الطريق الى ان صرت فوق قرية سميلون لاشتداد الريح الشمالية فيد راما باقي الطريق فكنت فيه اقل للقاء وكنت ارى جبال الالب تحتي كبحر واسع تغطيه الامواج وبعلو فوقها الورد وهي الغيوم الطافية فوقه

ولم ابرد قط في طريق لان درجة الحرارة لم تهبط في اعلى مكان وصلت اليه عن الدرجة

٤١ ميزان فارنهایت انتهى

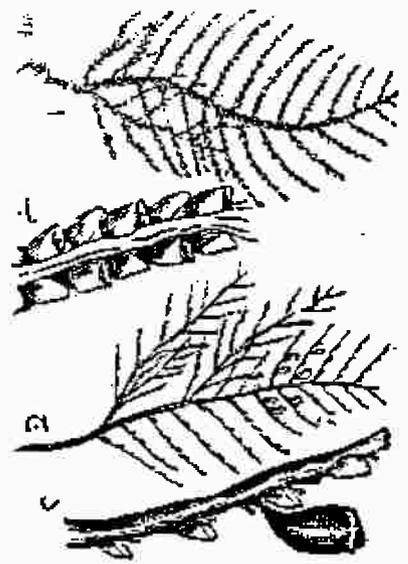
ويظهر لنا انه اذا اضيف الى الطيارات المختلفة جهاز كالدوامه يمنع انقلابها صار السفر فيها اميناً كالسفر في المراكب الشراعية او كالسفر في السفن البخارية . وقد آلى المحترمون والمستنبطون ان لا يكفوا حتى يصلوا الى هذه الغاية وحينئذ يقال انهم تمكثوا من ركوب الهواء كما تمكثوا من ركوب الماء



تورم و تشوه حبات البنداق



حبات البنداق



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



مذخبات اغسطس سنة ١٩١٣ صفحة ١٥٩