

المقتطف

الجزء الاول من المجلد الحادي والسبعين

١ يوليو (تموز) سنة ١٩٢٧ - الموافق ٢ محرم سنة ١٣٤٦

غلب النسر على دولته

الطيران البعيد المدى واثره في العمران

انجبت انفجار الام في الشهرين الماضيين الى شؤون الطيران على اختلافها فالصحف حافلة باخبار الطيارين وفعالهم ، واحاديث المجالس تدور على جراتهم واقدامهم ، والخبر يمجح بطيارتهم وضحيج محرركاتها . فانك كيف اجلت نغرك في هذا النضاء النسيج تسمع من جماعة من انطيارين الشجكان يناسرون بنفوسهم لتمهيد سبل الجوة والقبض على زمام الهواء . ان انبلم على هذه الرحلات الحائلة بالثاق والخطار واقدامهم على التعرض لانواع المكاره والمبر عليها يبعذان الى الذهن مادونة اثار يخ في طياتها عن عصور الارتياد الدعية - عصر كولمبوس ومجلان وثامسكودي غاما في ارتياد البحار وعصر لفتستون ومثالي وسبيك وشوينفورت في كشف الجامل الاقربقية وعصر نلسن وبيري وسكوت وشا كائن وانحصن في انضمام الامتاع القميحة حول قطبي الارض والانتصار عليها

كان الطيران في مهدوم منذ ١٧ سنة لا تتجاوز المسافة التي يستطيع الطيار قطعها مائة من الال الى ركابته قرة المحرك من محرركات الطيارات لا تزيد على عشرين حصانا او ثلاثين وكانت تكبات الطيران يتلو بعضها بعضا بسرعة تدمي القلوب وتثير الرب في امكان النجاح . ولكن ماذا ترى اليوم ؟

دع عنك حديث الطيران التجاري ونقدم في اوربا واميركا طامة 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 واياباً دع عنك كل هذا وما هو من قبيله واحصر نظرك في حوادث الشهرين الماضيين ترى في لمح البصر البيد الذي قطعته الطيران في حقبة وجيزة من الزمان لا تحب شيئاً يذكر في تاريخ ارتفاع العمران فينتقل لناك بايات شوقي مخاطباً فرنسا سنة ١٩١٣ لما جاء الطيار قدورين الى مصر

غلب النسر على دولته وتغنى لك عند عرش الهواء
وانتك الریح تمشي امة لك يا بلقيس من اوفى الاماء
رؤضت بعد حجاج وجرت طوع سلطانين علم ودكاء

في ٢٠ مايو الماضي طار الكابتن لندبرغ من نيويورك الى باريس بطيارة من ذوات السطح الواحد تدير بمحرك واحد بقوة ٢٢٠ حصاناً غير مصطحب معه سوى قطعه واربع قطع من الصندوتش وزجاجة من الماء فوصل باريس بعد ما طار ثلاثاً وثلاثين ساعة ونصفاً قضى عشرها في مجالسة عاصفة هوجاء لقيها فوق الاوقيانوس الاثنتيكي بعد مروره فوق جزيرة تيونوندلند ولما وصل الى باريس استقبل فيها استقبال الملوك وكبار الناجحين وانتهالت عليه رسائل التهنية وادحة الامتياز ودعوات التكريم فكان فوزه التام في هذه الرحلة الجوية الصعبة المراس اعظم مظهر للمزية الصادقة التي قبضت على زمام الهواء فاحضنته لمطالبها

وقيل وصول لندبرغ الى باريس نزلت في خليج فارس على ٥٠ ميلاً من بندر عباس طيارة انكليزية نقل ضابطين من ضباط الجيش الانكليزي - كار وجلمان - صدرت اليها الاوامر من رؤسائها ان يطيرا من انكلترا الى الهند دفعة واحدة فنادرا كرنول بانكلترا يوم ٢٠ مايو وطارا فوق اوربا من غربها الشمالي الى شرقها الجنوبي ثم اجتازا اسيا الصغرى وبادية الشام وبلاد العراق فاشرفت عليهما الشمس مرتين وضابت مرتين رهنا محلقتين في الحجر الى ان اسبب محرك طيارتهما بحلل حملها على النزول في خليج فارس بعدما اجتازا ثلاثة آلاف وثلاثمائة ميل دفعة واحدة

و بعد 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 حجة المخاطر قام بها من روما الى جنوب اميركا بمجازاً الاوقيانوس الاثنتيكي بين جزائر

الرأس الأخضر وشواطئ البرازيل . وبعد ما جوال في اميركا الجنوبية بطيارته اتجه شمالاً الى اميركا الوسطى ثم الى الولايات المتحدة الاميركية فاحترقت طيارته بعيد وصوله الى ولاية اريزونا وتزله 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 فقبل وصوله الى جزائر الازورس قتل على يَم نائر متلاطم الامواج وليث بين الموت والحياة الى ان انتشلته باخرة داتماركية

وفي ٢٢ مايو اي بعد وصول اندبرغ الى باريس عادت الى مطار هليوبوليس الطائرات الاربع التابعة لفرقة الطيران الالكلزية 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 تمر بها الطائرات وتخط فيها ومراعيه وصولها اليها وقبائها منها تجرت هذه الطائرات في ذهابها وايابها على هذا البيان من غير ان تحيد عنه ليد شعرة

نكتب هذه السطور بعيد ورود الانباء البرقية عن قيام الطيار الاميركي شميرلين من نيويورك على طيارة من ذوات السطح الواحد تدعى كروميا قاصداً الى برلين وممة سائر اميركي من ارباب الاموال رضي ان يقوم بنفقات هذه الرحلة وان ينامر بنفسه ثقة منه بنجاحها . وقد جاءت الانباء انه وصل الى ألمانيا ونزل على مقربة من برلين سائلاً بعد ما تقدمه اليتزين ولكنه كان قد قضى في الجو ما يزيد على ٤٣ ساعة واجتاز نحو اربعة آلاف ميل فنشق على كل الطيارين الذين سبقوه في الطيران الطويل المدى

وفي اليوم الذي طار فيه شميرلين من نيويورك قام طياران فرنسيان من باريس قاصدين ان يطيرا الى طوكيو عاصمة اليابان دفعة واحدة بمحازين اوربا وجبال الادرال وميبيريا ولكنهما تولا قرب طوبرلسك بعد ما اجتازا نصف المسافة تقريبا بين باريس وطوكيو في ٢٩ ساعة ونصف ساعة

كذلك نرى ان تاريخ الاكتشاف والارتياد بل تاريخ العلم بعيد نفسه . ترى الرواد يسير بعضهم في الربعض ينوزون آتاك وينشلون آونة ولكنهم معها تعددت وجوه النشل والنوز فانهم يتخذون من الفوز عزيمة يركبون عليها الى فوز آخر ويترصدون للفشل حتى يأروا لآخواتهم منه بفوز جديد . اخفق تجسر ورقية كولي في عبور الانكليكي من باريس

الى نيو يورك واخفق ده بنيدو في اتمام رحلتو الجوية الراسمة النطاق قبيل نهايتها واخفق
الطياران الانكليزيان لبل بلوخ المند واخفق الطياران الفرنسيان بل بلوخ طوكيو
ولكنهم كلهم اخطوا بعد ما تجارزوا ما سبقهم اليه الطيارون من قبل وجاء طيران لنديرخ
ثم تلاه طيران شمبرلين فكان انتصارهما تاماً باهراً وستلوه انتصارات اخرى يثار بها
الطيارون لآخوانهم من النشل الذي كان نصيبهم

نظام على انباء هذا المغامرات فنجب باصحابها وتميز اعطافنا طرباً ونحراً بما يدونه
من الجراة والمزيمة والاقدام . ثم نخلو الي نفوسنا قائلنا « . . . ولكن ما هي الفائدة التي
تجني من طيران يرد الى القطب الشمالي او من طيران لنديرخ وشمبرلين من اميركا الى
اوربا او من طيران كوهام وده بنيدو ونجسر وغيرهم غير لذة التحدث بفمالم وما يلتونه
من ضروب الحفاوة والاكرام ؟ »

سؤال وجوه المتشائمون في كل عصور التاريخ الى كل اصحاب الاكتشافات العظيمة
والاخرعات المتقدمة لما كانت في مهدها . على ان تاريخ ارتفاع العلم من فجر التاريخ الى الآن
جواب واحد متسلل يبلغ مؤداه ان كل عمل يبدأ صغيراً ولا ينتظر ان تجني منه فائدة عملية
ما ثم يتقن ويرتقي فتتعدد وجرد الافادة منه وتكثر نواحي تطبيقه على شؤون الحياة ومتنضياتها .
من كان يقول ان المباحث الاولى في الكهرباء ونظير قواعدما وكشف حقائقها تؤدي
في القرن العشرين الى مازى من عجائبها وغرائبها التي نشاهدنا بام العين كل ساعة .
التلفون والتلغراف والترامواي والنور الكهربي والتلغراف اللاسلكي والتلفون اللاسلكي
ليست سوى امثلة قليلة من المستنبطات المفيدة التي بنيت على مباحث فراداي وهوتز
داوم وغيرهم في الكهربية

كذلك في الطيران . قلنا ان الطيران كان في مهده منذ ١٧ سنة . في سنة ١٩١٠
حاول الطيار لانام ان يجتاز بحر المانش فقط فيد ثم نجته سفينة اتفق مرورها على مقربة
منه . وتلاه الطيار بلز بوفنطار من كاله الى دوغر مجتازاً بحر المانش في ٢٣ دقيقة وكانت
الطيارة التي طار بها من ذوات السطح الواحد وقوة محر كها ٢٥ حصاناً والمسافة بين طرفي
جانحها ٢٠ قدماً . فانار نور بلز بوفنطار في انحاء العالم المتمدد وانجحت الانظار
الى امكان تنظيم وسائل الطيران بين لندن وباريس . على ان للشائمين نصيباً من القول
في كل مقام فيبى صوتهم مرتفعاً حتى يبدد الحقائق اوهاهم وتفتج عيونهم . وما هي





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

• مقتطف يوليو ١٩٢٢
• امام الصفحة •

الطائرات الترانسوية والاشجليزية تطير كل يوم بين لندن وباريس وبين باريس ولندن بمحاذاة بحر المانش تنقل على متنها الرسائل والركاب وامتعة الركاب أيضاً . 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 نيوفونتلاند وقطع الاوقيانوس الاثنتيني الى البرتغال بطريق جزائر الازورس ثم طار منها الى لسيون عاصمة البرتغال ومنها اتجه شمالاً الى مدينة بلوث ببلاد الانكليزة وكان معه طيارتان عدا طيارته اكتشفها الضباب فعذر عليها السير فاضطرتا ان تنزلا الى البحر ونجا ركابهما وتلاه الملازم هوكر الانكليزي الاسترالي محاولاً ان يطير من نيوفونتلاند الى ايرلندا فاشتلت طيارته واضطرت ان ينزل في عرض البحر ثم جاء الكابتن الكوك والملازم برون فطارا من طرف نيوفونتلاند الشرقي في ١٤ يونيو سنة ١٩١٩ الى كلندن بارلندا والمسافة بينها ١٨٨٠ ميلاً اجتازاها في نحو ١٦ ساعة

وفي هذه الرحلات الجوية الثلاث عرف الطيارون ومن ساعدهم في اعداد معداتها اموراً كثيراً تعذر معرفتها بالبحث النظري . لقد استدعت الحاجة مثلاً وجود آلتين احدهما لمعرفة اتجاه الرياح والثانية لمعرفة موقع الطائرة والحاجة تنشق الحاجة فاشتغل المتنبطون في استنباطها وتجهدها الآن في كل طائرة تجوب الآفاق لانها تمكنتها من السير على هدى سواء في ظلام الليل او في رائمة النهار

وفي أكتوبر 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 النقلي ولكنه وقف في ذهابه وايابه في اماكن كثيرة فكانت رحلته مقدمة لرحلة الملازمين كلي وسكريدي من نيويورك الى سان فرانسكو سنة ١٩٢٣ فاجتازا المسافة بينها وهي ٢٥٢٠ ميلاً في ٢٦ ساعة من غير ان ينزلا الى الارض وكان طيارتهما هذا اسماً لانضمام البريد الجوي بين نيويورك وسان فرانسكو ونقله بطائرات لا تقف في الطريق . وكان من اظهر اثار هذه الرحلة اثاره خواطر الناس الى الاهتمام بشؤون الطيران ومطالمة الكتب التي وضعت في هذا الموضوع وقد ظهر ذلك جلياً في سجلات الكتاب العامة في كل أنحاء اميركا

والطول رحلة جوية تمت الى الآن هي رحلة الكابتن سمث والملازمين ارندن ونلسن وهاردنغ وريد والسارجنت اوجدن الاميركيين. فانهم طاروا سنة ١٩٢٤ بثلاث طائرات من صنع دوغلاس في كل منها محرك واحد بقوة ٤٠٠ حصان . طاروا ٢٨ الف ميل في خمسة اشهر و٢٤ يوما وكانت اطول مراحل الطيران بين جوزيف اسلندا وجرينلاند مسافة ٨٣٠ ميلاً . وكانت الطائرات حين تطير فوق البحر تربط بينها عوامات تحمل عمل العجلات حتى اذا حدث لها ما جعل نزلها في عرض البحر لا مندوحة عنه كان النزول في حين الامكان من غير تعريض الطائرة وركابها للفرق . وقد تم هذا الطيران في احوال جغرافية ومثيورة ولوجية مختلفة فوق السهول والجبال والبحار والادغال الاستوائية في الصيف والمطر وفي كل ذلك كان لا بد من اختيار المحطات المناسبة لنزول الطائرات فكانت الخيرة التي جئنا من هذه التجربة كبيرة الفائدة في الرحلات الجوية التي تاتها . ومثل هذه الرحلة في الطول رحلة السر الان كويهام الجوية من لندن الى استراليا واوتت منها في ٣١ ساعات من الطيران النعلي . وكان متوسط سرعه ٨٧ ميلاً ونصف ميل في الساعة

ويجب ألا ننفل 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 فانه طار من هيرج الى نيوجرزي باسيركا في ٨١ ساعة و١٧ دقيقة اجتاز في اثابها خمسة آلاف ميل وستين ميلاً

وتلا ذلك سنة ١٩٢٦ طيران البلون روما الذي اقل بثقة امندسن القطبية من روما الى فرنسا الى انكلترا الى روسيا الى تروج الى جزيرة سببرجن ثم فوق القطب الى الاسكا . واذا ذكر طيران البلون روما فلا بد من الاشارة الى الطائرة جوزفين فورد التي طار عليها الكومندر بود من سببرجن الى القطب الشمالي ذهاباً واياباً في ١٦ ساعة من غير ان يقف

لقد تقدم طيران بليريو من كاله الى دوفر انتظام السفر الجوي بين لندن وباريس ومهد له السبيل . وتقدم طيران الملازم مينارد من نيويورك الى سان فرانسكو انتظام البريد الجوي السريع بينها ومهد له السبيل . وتقدم طيران الكوك وهوكر وريد المحفوف بالمخاطر طيران لتديغ وشمبرلين ومهد لها الطريق . وتقدم طيران فدرين

وكو بهام وضباط الجيش الانكليزي في مصر والعراق انتظام السفر الجوي بين هليوبوليس
وبنداد واثبت اسكان انتظامه بين لندن وهليوبوليس . ومن يدري بقدر يكون طيران
كو بهام الى مدينة الكاب اولاً ثم من لندن الى استراليا ثانياً ، وطيران امندسن ونوبلي
من سبتمبرجن الى الاسكا ، وطهران لنديرغ ولشمبرلين من اميركا الى اوربا ، وطهران
المركزية بنيدو من روما الى اميركا الجنوبية وطهران كوست من باريس الى طوبولسك -
قد تمكن كل هذه الرحلات الجوية مقدمة لانتظام خطوط السفر الجوي البعيد المدى
فترتبط البلاد المختلفة باسباب سريعة للمواصلات يصح الاعتماد عليها بل تتجاوز حد
التخمين الى حد الترجيح بانها ستكون كذلك

ما شبه اليوم بالامس الليل كتابة هذه السطور كنا نطالع في الانكوايذي
البريطانية فوقع نظرنا اتفاقاً على مقالة عنوانها تاريخ شركات الملاحة . لذهب بنا الفكر
حالا الى المتارنة بين السفن البخارية الاولى التي اجتازت الاوقيانوس الاثنتيني في اوائل
القرن التاسع عشر والبواخر الضخمة التي تجارزه الآن

كالت باخرة الاولى التي اجتازت الاوقيانوس الاثنتيني بين اوربا واميركا تدمي
سافانا اجازته سنة ١٨١٩ ولم يذكر ما كان محمولها ولكن كان قد انقضى على سنها
١٩ سنة لما سافرت الباخرة « سيربوس » وكان محمولها ٢٠٠ طن . اقلت من مدينة
كورك بارلندا في ٤ ابريل سنة ١٨٣٨ ووصلت الى نيويورك في ٢٣ منه اي بعد مسيرة
١٧ يوماً

تارك بين هذه الباخرة التي اجتازت الاثنتيني منذ تسعين سنة وبين البواخر
الاميركية والانكليزية التي تخرجهابها الآن . ان تفرغ الباخرة ميجتسك ٥٦ الف طن
وقوة آلاتها ٦٣ الف حصان واسباب الراحة والرفاهة فيها على اكلها والباخرة موريتانيا
تجتاز المسافة بين شربورج ونيويورك في اربعة ايام ونصف يوم
من كان يخلم سنة ١٨٣٨ ان عبور الاثنتيني بالبواخر يبلغ هذا المبلغ من السرعة
والانتظام والاثقان وتوفر اسباب الرفاهة والراحة

على ان تقدم الطيران كان امسرع وام فانه لم تنقض الا سنوات قلائل على عبور
بلريو لجر المانش بطيارته حتى قرأنا ما قاله لنديرغ : « ظهر لي الاوقيانوس الاثنتيني كأنه
مضيق ضيق من الماء » . فاذا تكن لنا السنوات العشر القادمة من هذا القليل ١