



الطيران من الاسكندرية الى جنوى

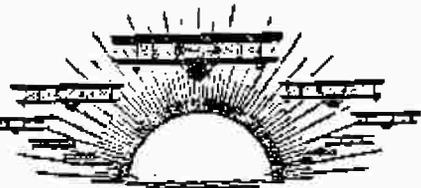
صحافي يصف رحلته الجوية

للمر سدي مرتين

مكاتب التيس الهندية في القاهرة

جنوى في ٦ يوليو — لما عزمت على السفر الى انكلترا وقطع جانب من الطريق على متن طائرة طلب اليّ رئيس محرر المقلم ان اوافيه بوصف رحلتي هذه ووصف الطائرة التي اطيرو بها، وهي من طائرات «شركة الطرق الجوية الامبراطورية» التي تنقل البريد بين انكلترا والهند. وقد شرع في تسييرها في اواخر مارس الماضي. فقبلت بسرور تأدية هذه المهمة وخصوصاً لان هذه الرحلة كانت رحلتي الجوية الاولى فقد يطلق بذمني فيها امور يستحق بها الذين الفوا الطيران وجربوه فلا بدونونها

اينا حيث تبنت الليلة الثانية. وفي اليوم الثالث يتناول المسافرون الغداء في جزيرة كودفو ويقضون الليلة في نابولي ويصلون الى جنوى بعد ظهر اليوم الرابع. فينتقل الركاب المسافرون الى لندن وتقل أكياس البريد، الى انقطار الليل الذاهب الى بال ومنها تتألف الرحلة بطائرة الى لندن عن طريق لوبورج وكرويدن. وهكذا يصل المسافر الى لندن بعد اربعة ايام من سفره من الاسكندرية وبعد اسبوع من سفره من الهند



ووجدني في اول ان اسف كيف يسافر البريد الهندي الجوي. فهو يرسل على طائرة برية الى ابونير ثم ينقل بسيارة الى مرفأ الاسكندرية فيوضع في المكان المده في انتظار المائة المسافرة الى جنوى، ومتى تم انشاء المطير في الدخيلة (غرب المكس) يستقي عن نقل البريد بالسيارة لان المطير

و اول ما لاحظته ان الطيران من الاسكندرية الى جنوى عن طريق طبروق في برقة غاية في الراحة. فان الطائرة تنضي الليلة الاولى في برقة ثم تتألف الطيران الى خليج سودا في جزيرة كريت فتقف قليلا فيه ليتناول الركاب طعام الغداء ثم تصل الى

ووجدني في اول ان اسف كيف يسافر البريد الهندي الجوي. فهو يرسل على طائرة برية الى ابونير ثم ينقل بسيارة الى مرفأ الاسكندرية فيوضع في المكان المده في انتظار المائة المسافرة الى جنوى، ومتى تم انشاء المطير في الدخيلة (غرب المكس) يستقي عن نقل البريد بالسيارة لان المطير

ووجدني في اول ان اسف كيف يسافر البريد الهندي الجوي. فهو يرسل على طائرة برية الى ابونير ثم ينقل بسيارة الى مرفأ الاسكندرية فيوضع في المكان المده في انتظار المائة المسافرة الى جنوى، ومتى تم انشاء المطير في الدخيلة (غرب المكس) يستقي عن نقل البريد بالسيارة لان المطير

ووجدني في اول ان اسف كيف يسافر البريد الهندي الجوي. فهو يرسل على طائرة برية الى ابونير ثم ينقل بسيارة الى مرفأ الاسكندرية فيوضع في المكان المده في انتظار المائة المسافرة الى جنوى، ومتى تم انشاء المطير في الدخيلة (غرب المكس) يستقي عن نقل البريد بالسيارة لان المطير

يكون برياً مائتاً اي يجمع بين ميدان تنزل فيه الطائرات البرية ومرقفاً تحط عليه الطائرات البحرية فتتمل اكياس البريد من الطائرات البرية الى الطائرات البحرية مباشرة من غير ان يصيبها التأخير الذي يقع الآن في النقل بين ابوقير والترسانة

ومقدار ما يرسل من البريد الجوي الآن من الهند وسيلان والعراق والسودان ومصر والبا آخذ في الازدياد ازدياداً مطرداً . ولما كانت الاماكن التي ترسل اليها رسائل البريد الجوية متعددة فيلزم ان ترافق هذه الرسائل مراقبة دقيقة في الاماكن التي تنقل فيها من طيارة الى اخرى كالاسكندرية وجنوى وبال حتى لا يضيع شيء منها

واقبال الناس على استعمال هذا البريد الجوي لا بد ان يحمل شركة الطرق الجوية الامبراطورية في القريب العاجل على جعله مرتين في الاسبوع بدلاً من مرة واحدة كما هو الآن



كان يصادقنا من الاسكندرية في الساعة الاولى والدقيقة الثلاثين من يوم الاربعاء ٣ يوليو . فلما وصلت الى رصيف الترسانة مع امتني في الساعة الاولى بدد الظهر ، وجدت ان قيام الطائرة في ميعادها يتمتد بـسبب تأخر بريد الهند والعراق لطوب رباح المواسم . ولكي تكون الطائرة على اعبء القيام حال وصول البريد المذكور فقت بكل ما يجب القيام به من المعاملات الرسمية فانتم مأمور الجوازات على جوازي وتأكيد غيره ان لدي تأشيراً يأذن لي بالدخول الى خليج سودا بكريت واينما وكرفو لان الحكومة اليونانية — على الضد من حكومة فرنسا واطاليا وبلجيكا والمانيا — نصر على تقاضي مبلغ من المال من المسافرين الذين يمرون في بلادها مر السحاب

وبعد ذلك وزنت وامتني . فكل تذكرة تحوّل صاحبها مائة كيلو غرام من حمل الطائرة ويدخل في ذلك وزنه هو وكل ما يحمل معه . وكل ما يزيد على مائة كيلو غرام يدفع عنه اجرة خاصة . ولا بد من ايين هنا ان هذه السفينة الطائرة مسموح لها ان تحمل عدداً البزير والسائق ومساعديه والادوات واجزاء الطائرة التي قد تلزم في اثناء الرحلة حملاً لا يزيد عن طنين . وهذا الحمل يشمل اكياس البريد والركاب وامتتهم . ولذلك يجب ان يوزن كل ما يدخل في هذا الحمل وزناً دقيقاً حتى لا يزيد حمل الطائرة عن المقدار المعين

وملاحظو هذه السفينة الطائرة ثلاثية : السائق والمهندس وطامل الآلة اللاسلكية — وكلا المهندس والطامل اللاسلكي مارسا سوق الطائرة لمساعدة السائق في الاحوال الاستثنائية اما العامل اللاسلكي فهو ربان السفينة والمشرف على كل شؤون البريد والمسافرين وامتتهم وفي كل سفينة طائرة تجد قائمة تحتوي على أسماء المسافرين والاماكن التي يقصدون

الها وغير ذلك من الاوراق الرسمية التي لا بد منها في كل سفينة تمخر البحر وخصوصاً فيما يتعلق بحمل الطائرة وصحة ركابها والاوراق التي تخولها دخول المرفأ الذي يقصد اليه والمرسى الذي تستقر فيه. وبعد ما قمت بهذه المعاملات الرسمية فصدت الى النادي البحري الذي على مقربة من مرسى الطائرة لانتظر قدوم البريد الهندي العراقي . ومن شرفة هذا النادي كنت استطيع ان ارى الطائرة فأعلم متى تكون على اهبة للرحيل. ولما كانت الساعة الرابعة والدقيقة الثلاثين وصل البريد الهندي ومعهُ يابا يان من كوربي فتصدنا الى الطائرة وهي من ذوات السطحين . (واما الطائرات الايطالية التي تقطع المسافة بين الاسكندرية وجنوى فن ذوات السطح الواحد) وجسمها يشبه قارباً فوقاً سطحان احدهما فوق الآخر وهي مجهزة بثلاثة محركات قائمة بين السطحين ويستطيع السائق ان يديرها كما يدير اجزاء الذيل الذي يستعمل كدفعة من مقده في مقدمة الصارة الاعلى . وانت اذا نظرت اليها من رفرفة فوق المرفأ الذي توي النزول فيه ظننت انها نوع من انواع السك الطيار فيجبك جمال شكلها وتناسق خطوطها . وعلى كل من جاني الجسم طوف في شكل محكمة بمكان الطائرة من الاحتفاظ باثرها حين تنزل على سطح الماء او حين تحاول الهوض والطيران

وهي في الداخل رحبة تتسع لشجرة ركاب ومقاعد مرتبة في صفين الاول من اربعة مقاعد مفردة الواحد امام الآخر والثاني مؤلف من ثلاثة مقاعد مزدوجة وبينهما ممر يصل بين مقرة السائق ومكان البريد والاشعة والمرحاض والبار الذي يحتوي على ماء يكتفي المسافرين ثلاثة ايام وغيره من المشروبات الراحية وما اليها . ولما كانت الطائرة تنسى اولاً بنقل البريد فان الفراغ في داخلها ممد لا يكامه الا ان ومقاعد الركاب فيها قليلة

صدنا الى الطائرة فجلست في المقعد الامامي المنفرد حيث تنسى لي ان اشد سائئ الطويلتين وكنت على مقربة من مقر السائق فكان يشير الي من حين الى آخر يديه ليفهني اشياء عن الاماكن التي نمر فوقها . ولم يكن الكلام مستطاعاً لان هدير المحركات يصم الآذان . وهو يتخاطب عادة مع مساعديه اما بالاشارات او بصفاة او بما يخطط على ساورة او ورق . وأكرر التخاطب مع الركاب يكون كتابة

وبعد ما استقر الجميع في اماكنهم استوى السائق في مقده وحلّت الحبال التي تربط الطائرة الى اعمدة مرساها وكانت الساعة الخامسة بعد الظهر تماماً فسارت الطائرة على سطح الماء نحو ثلاثة دقائق ثم أخذت ترتفع رويداً رويداً فاخذتني نشوة كنشوة الراح ولم تلبث ان بلغت ارتفاع الف قدم فنظرنا الى الاسكندرية فرأيناها مدينة صغيرة نحنا وضوت في

نظرنا المراكب انضخعة التي في المينا وسراي رأس الزين وفندق سان استانو ومحطة سكة الحديد الجديدة حتى لم نعد نراها
وسارت الطائرة بسرعة مائة ميل وعشرة اميال في الساعة ، لا تريح ولا تهتز ، فاختفت
الاسكندرية عند الافق الشرقي وراءنا وبدت امامنا والى يسارنا الصحراء الغربية لاثنا
كنا لطير فوق البحر على مسافة ميل من الشاطئ . اذ لا يخفى ان الطائرة مائة فاذا
اصيبت بمطل ما تمكنت من ان تنزل على سطح الماء سالمة . واما اذا اضطرت ان تنزل على
اليابسة فانها تحطم . وكان البحر تحتنا وهو آكأ نه بركة من الياقوت الازرق السائل . وفيما انا
اتمع بهذا المنظر البديع اخذ الكرى بمقادد الاجنحان فقفوت نحواً من ثلث ساعة ولما
استيقظت وجدت رفاقي نائمين كذلك

وقدنا اولاً في مرسى مطروح لئيت ليلتنا بها لان تأخرنا في القيام من الاسكندرية
بسبب البريد الهندي منعنا عن مواصلة السير الى طبروق والوصول اليها قبل السدال ستار
الليل . والظاهر ان الاتفاق الذي عقد بين الحكومة الإيطالية وشركة الطرق الجوية نحوياً
لطياراتها الحلق في استعمال المرافئ الإيطالية كجنوى واوستيا وناپولي ووترنتو وبرندزي
وغيرها ينص على وجوب جعل طبروق محطاً رسمياً من المحاط التي تنفق بها الطائرات
السايرة بين الاسكندرية وجنوى . وهذا النص يطيل مدة السفر نصف يوم لان الوصول
الى طبروق يحيد بالطائرات عن التزام خط مستقيم من الاسكندرية الى خليج سودا بحجزرة
كريت . ولكن اذا تأخر البريد الهندي كثيراً ولم تستطع الطائرات ان تقوم من
الاسكندرية بعد ظهر الاربعاء كما هو مقرّر وقامت منها صباح الخميس فحينئذ فقط يؤذن لها
في ان تطير رأساً من الاسكندرية الى كريت

وصلنا الى مرسى مطروح في الساعة السابعة مساءً أي بعد مسيرة ساعتين من الاسكندرية
قطنا في اثناهما ٢٤٠ كيلومتراً . نحنا فوقها مرتين وثرنا في مرفأها الداخلي وهو في موقع
بماز يجعله مرفأً طبيعياً جميلاً . وبعد ما سرنا قليلاً على سطح الماء وصلنا الى مرسى الطائرة
قابل علينا قارب يقل ضابطاً من ضباط البوليس برتبة قائمقام لیساً اهل نحن في حاجة
الى معوته فلما نزلنا الى البر استقبلنا الطبيب وأشر على اوراتنا الصحية . فبتنا ليلتنا في
بيت يديره رجل يدعي المستر هيلير كان قبلاً وكيل مقتش بوزارة الزراعة المصرية

واستأنفنا سفرنا الجوي في الساعة السابعة من صباح اليوم التالي فوصلنا الى طبروق
في الساعة التاسعة والنصف صباحاً . وقد طرنا في جانب من هذه المرحلة فوق النيوم تكنا

والتيوم تحتا كاتا الملائكة في صور القديسين صاعدين الى السماء

استول الايطاليون على طبروق قبل الحرب الكبرى وهي ليست بلدة كبيرة ولكن بناء المباني الحديثة جار فيها على قدم وساق. وامامها خليج كبير عميق يحيط به رأس مستطيل من الياصة جاءت رؤيته مصداقاً لما قيل عن التجاء الاسطول القرصي اليه حين فر من الاسطول البريطاني سنة ١٧٩٨. وبعد ما قضينا ساعة ونصف ساعة في طبروق استأقنا طيرانا في الساعة الحادية عشرة صباحاً لنجتاز البحر الابيض من طبروق بشمال افريقيا الى خليج سودا بجزيرة كريت وكان أكثر طيرانا (اوكله) على علو الق قدم وسرعة الطائرة تناوت بين ٩٠ ميلا في الساعة ومائة ميل

ومضت علينا ساعة ونصف ساعة لم نر فيها شيئاً سوى الازرقين السماء والماء — وكان البحر تحتاً رهواً والهواء عليلاً والسفر في هذه المرحلة كان على اتم ما يرام من الراحة والمتعة. وقبلما اقتربنا من جزيرة كاثدو رأينا تحتاً باخرة فرنسوية كانت قد اقلعت من الاسكندرية قبل خروجنا منها ورجعاً عن تأخرنا في مرمى مطروح وطبروق ادركناها قبل تخطيها كريت وقد بان لنا ككثيرة ضئيلة مع ان محوطها نحو ١٥ الف طن

وفي الساعة الاولى والدقيقة الثلاثين بعد الظهر اجتازنا جزيرة كاثدو فرأينا جزيرة كريت تبدو وراءها. واخذت الطائرة تستعد لاجتياز كريت فامتحن السائق المحركات اولاً ثم اخذ يزيد ارتفاع الطائرة حتى بلغ اربعة آلاف قدم فوق سطح البحر ثم اطلق للمحركات النان ليجتاز الجزيرة من جنوبها الى شمالها. وفيما نحن سارون على ما يرام اذ الطائرة اهتزت اهتزازاً شديداً وهبطت كجلمود صخر ، نحو ٤٠٠ قدم فادارها السائق الزابط الجأش حتى أماد لها اترتها وصار بها محاذياً لطول الجزيرة بدلاً من ان يحاول اجتيازها فوق سلسلة جبالها. وسبب ذلك ان المحرك الاوسط توقف عن الدوران فجاء ثقب في انبوب البنزين فلم يبق في استطاعة الطائرة ان تسير فوق الجبال — وهي طائرة مائة — بقوة محركين فقط . فراعنا ما وقع وظلنا النسر مستولياً علينا حتى نزلنا في خليج سودا لان الطائرة ظلت تميد بنا في الفترة التي انقضت بين الحادي عشر وهي ساعة ونصف ساعة

فستقبلنا في خليج سودا بنحت بخاري تابع لشركة الطيران وكان قد تلقى رسالة لاسلكية من ربان الطائرة تطلع ربانه على ما وقع لنا ليكون على أهبة السقر لنجدتنا اذا اصبنا بمكروه . فتناولنا طعام الغداء فيه حيث لقينا السر اوتز افانس العالمي الاثري المشهور بما كشف عنه في كنوسس من آثار الحضارة المينوية

لما وصلنا الى خليج سودا لم تكن متيقين من اتنا نستطيع استئناف الطيران الى اينا

ذلك المساء حتى لصباح في الوقت المين ولكن المهندسين اكتبوا في الحال على اصلاح المحرك المعطل ونحن اشتغلنا بتناول طعام الغداء لانه كان قد انقضى علينا نحو تسع ساعات منذ تناولنا طعام انقطور . وفي الساعة الخامسة والرابع قنا بطيارتنا متجهين الى اينا فوصلناها في الساعة السابعة والدقيقة الخامسة والاربعين ومررنا في اثناء طيراننا فوق طائفة من الجزائر اليونانية التي ترصع البحر . وكانت الشمس قد قاربت المنيب فاقاضت على كورثوس واينا وما يجاورها من الآكام مسجداً وضاراً لم أر ما يماثلها الا على آكام طيبة بالانصر . وفي الساعة التاسعة والدقيقة الخامسة عشرة من صباح اليوم الثاني طرنا من اينا فررنا اولاً فوق ترعة كورثوس الواسة ثم فوق خليج كورثوس ثم فوق المدينة فسها ثم فوق لبتو حيث انصر حنا ملك النسا على الاتراك ودمر اسطولهم ثم فوق ميسالونجي حيث ترقد رفات يرون الشاعر ثم فوق بتراس ومنها الى البحر الادرياتيكي فوق الجزائر الايوبية التي ترصع شواطئ اليونان الغربية الى جزيرة كورفو . ولما مررنا فوق جزائر التين رأينا الاسطول البريطاني في البحر الايض راسياً هناك ومن وحداته الطراد « ابل » الذي ابلى رجاله بلاء حسناً في اقاذ الطائرة الاسبانية نومشا . فلما رأنا الايمرال اوسل طيارتين صغيرتين من طراز « موث » لتراقتنا الى كورفو

أما كورفو فلم نلبث فيها سوى ساعة تناولنا في اثنائها الغداء ولم يتسن لنا ان نزور مكاناً من اماكنها التاريخية الجميلة . وفي الساعة الثانية بعد الظهر استأقنا الطيران من كورفو فوصلنا بعد سبر ساعة وربع ساعة الى شاطئ ايطاليا الشرقي وفي اقل من نصف ساعة اجترنا ايطاليا من شرقها الى غربها . ولما اقتربنا من نابولي رأينا مشهد بركان زروف من الجو وهو يقذف حمماً فكان مشهداً لن نسا . ووصلنا نابولي في الساعة الخامسة والدقيقة الاربعين بعد الظهر

ولما كان نهر الطير على اقصى جزره الآن طرنا في صباح اليوم التالي من نابولي الى جنوى رأساً من غير ان تقف في اوستيا على مقربة من روما لتناول طعام الغداء ولكننا اخذنا معنا اكلاتنا وتناولنا في الطائرة وهي حلقة فوق ليثورتو . ولما وصلنا الى جنوى كنا متقدمين ثلاثة ارباع الساعة عن المباد المين لوصولنا رغم ما اصابنا من التأخير مرتين . فكانت قطننا المسافة بين الاسكندرية وجنوى في ثلاثة ايام وساعتين منها ٢٣ ساعة من الطيران الفعلي وقد تركت هذه الرحلة في نفسي احسن أثر ولا ازدد مطلقاً في المستقبل في ان اسافر الى اوربا طاراً