

افق دور دست

نوشتهٔ ادmond پتی

در آغاز پرنده بود و پرنده در آسمان و آدمی پای بسته در خاکه، آرزوی تقلید از پرنده را در سر داشت. سن ژان پرس، شاعر فرانسوی می‌گوید: «پرنده... با برانگیختن آدمی به پرواز، برای او جارت تازه‌ای را به ارتقا آورد.» آن هنگام که آدمی بی به چنگی پرواز پرندگان بود، به خطا پنداشت که قادر خواهد بود بالهایی برای خود فراهم آورد و آقدر نوری خواهد بود که آنها را به کار گیرد. آن‌گاه، انسان عهد حقیق را که نو زمان خود مطرح بگرد، در انتظار بالهایی کاری و بخصوص سوئوری برای به حرکت در آوردن پالها، خدایان و نیمه خدایان و اشیاع و افرامان را در خیال به پرواز در آورد. و اما این همه را مرفون اسطوره ایپکاروس هسیود که الهام بخش ادبیات و خیالپردازیهای تمام اعصار است، البته بی آنکه پدر مخترعش دولوس را از یاد بریم.

ما همگی داستانهایی در بارهٔ قالیچه‌های سحرآمیز، شعله‌های بردار و اسمهای بالدار... خوانده‌ایم و اینکه چگونه آدمی نخست در خیال بر بالهای لاشخورها و عقابها و غازها به پرواز درآمد. انسان پیش از آنکه آرزوی جهاد طلبانهٔ پرواز بدون کمک را در سر بیروناند، سقوط را تجربه می‌کرد. بدین ترتیب مردانی، یکی پس از دیگر ظهور کردند که پرش به عقب را تعریف کردند و البته فرجامی جز خرد شدن استخوانهایشان نداشتند.

سپس خیالپردازی برای حل مشکل قدم جلو گذاشت. گویا لئوناردو داوینچی ماشینهای پرواز، هلی‌کوپتر و چتر نجات را پیش‌بینی کرده است، حتی دستنویسهای او حاکی از انجام آزمایشهایی در این زمینه است.

کسی بعد رنه دکارت، فیلسوف فرانسوی در نامه‌ای آموزنده به پدر مرسن این پرسش را طرح می‌کند که: «آیا فن پرواز امکانپذیر است... و آیا آدمی قادر است به همان پلندا و همان دوردستی و سرعت پرندگان پرواز کند...»

سیرانو دو برژانک، «شش روش را برای دیدن اقیانای بکر» ابداع کرد. مازکی دویاکوبیل درحالی که مجهز به بال بود، تلاش کرد تا در عرض رودخانهٔ سن پرواز کند و پدر گالیان چنین می‌پنداشت که «فن حواترودی» در صورتی امکانپذیر است که فرد در «سفینه‌های هوانوردی» و به باری جریانهایی (شاید جریان جت استریم) «مرفران محلی که گذرگت تشکیل می‌شود»، حمل شود.

ماشینهای پرواز

شگفتا که تمامی این پلایه‌داران به یک راه حل رسیدند و آن اینست که کافی است «مکانیسمی استاندارد» ابداع شود. این دستورالعمل بارها و بارها تکرار شد اما هرگز جزئیات دقیق کار بیان نشد. در ۱۷۵۰، راجر بیکن، فیلسوف انگلیسی چنین پیشنهاد کرد: «می‌توان ماشینهای پرواز را بدین صورت ساخت

ادmond پتی
عبدان اکادمی با سابقهٔ فرانسوی و یکی از اعضای بنیانگذار آکادمی ملی هوا و فضای فرانسه و نیز نویسندهٔ آثاری چند است که آخرین آنها تحت عنوان تاریخچهٔ نوینی از هوانوردی جهانی در انتشارات آئن هیتل، پاریس در ۱۹۹۱ به چاپ رسیده است.



تصویر بالا، تندیس ایکاروس در جشن لیوم در مانتن فرانسه. تصویر صفحه مقابل، شبکه راه فضایی که توسط جولین پوم، نقاش معاصر علمی-تخیلی به تصویر کشیده شده است. تصویر پایین، نقاشی در مورد آزمایش پرواز برادران رایت که پیشگامان هوانوردی آمریکا هستند.

که فرد درحالی که نشسته با از کمر آویزان است، بازوهایی را به چرخش درآورد که این بازوها با به حرکت در آوردن بالها، هوا را به جریان اندازند.^۱

طرح پرواز خیالی بیش نبود... و به استثنای دانشمندان همه از آن سخن می‌گفتند.

در ۱۷۸۲، ریسانیدان و ستاره‌شناس با نفوذ و مورد احترامی به نام ژوزف ژروم دولاند که عضو فرهنگستان فرانسه بود تأکید کرد که: «اگر دانشمندان در این خصوص سکوت اختیار کرده‌اند، به دلیل غوار و حقیر شمردن موضوع نیست بلکه از آن روست که این کار به هر شکلی غیرممکن است که آدمی بتواند از زمین بلند شود یا حتی خود را در هوا نگه دارد... فقط آدمی نادان دست به چنین کارهایی خواهد زد».

در ۱۷۸۳، ویلاتر دو روزبه به همراه مارکی دارلان با پرواز توسط اولین بالن، به گفته‌های وی پاسخ گفت.

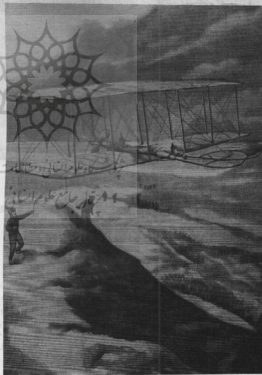
کسی بعد، ویکتور هوگو همچنان زده چنین می‌سراید:

بر بالهای قصبه‌ای به شیوه پیتداری

علم یونان در برابر دیدگان به پرواز در می‌آید!^۲

نویسندگان، دانشمندان و طراحانی چون سادار، ژولورن، مویاره، کی‌لی، ماری و لیلیانل دست به کار محاسبه، تحقیق و آزمایش می‌زنند.

در ۱۸۹۰، گلطان آدر اقدام به پرواز می‌کند و سرانجام هواپیما از زمین بلند می‌شود. خطاها دیگر در هواپیماهای یک باله و دویانه خود در هوا شاور و معتد نبودند بلکه پرواز



می‌کردند و طراحی چنین ماشینهای پروازی نیازمند صرف وقت زیادی بود.

گابریل وازن مهندس و خلبان فرانسوی خاطرنشان می‌سازد که: «وسیله‌ای سنگینتر از هوا از چرخ که چیزی است نوبخ آمیز آغاز شد. انگار که به جای تکیه بر چرخ، وسیله نقلیه‌ای را بسازیم که از پاهای مکانیکی برخوردار باشد». ژان کوریکو پس از بیان این مطلب به من، افزود: بالها کواتر می‌شوند و به طرز ماهرانه‌ای نحو می‌گردند و به باله‌های ماهی مبدل می‌شوند و بدین ترتیب پرنده به ماهی تغییر شکل می‌دهد؛ این مطلب تاریخچه مختصری از مهندسی هوایی را بازگو می‌کند! پس از برادران رایت، خلبانان جای خود را به ورزشکاران می‌دهند. سپس نوبت به خلبانان جنگی می‌رسد. از ۱۹۱۴ تا ۱۹۱۸ صنعت هوانوردی پیشرفته‌ای قابل ملاحظه‌ای کرد. با فرارپسند سطح، در زمینه اکتشاف زمین، پیشرفته‌ای فراوانی صورت گرفت. اقیانوسها و کوهها فتح شدند و رکوردها شکسته شد.

تها پیک خطر یاقی ماند. ساوول جانسن در ۱۷۵۹ نوشته بود که: «اگر همه با کدمان و پرهیژگار بودند، با شوق بسیار به آنان پرواز را می‌آموختم. جنگ جهانی دوم، سرگیاثر، هولناکتر و مدرنتر از جنگ پیشین فرا رسید. اما نباید هواپیما را مسئول تمامی فجایعی دانست که آدمی به وسیله آن به بار آورده است. به عکس، جملات چارلز لیتنبرگ را به یاد می‌آوریم که: «فاجعه هیروشیما به همان اندازه از مقاصد دانشمندان به دور است که دادگاههای نقیض عقاید از آیین عیسی مسیح». پیشرفته‌ها در زمینه هوانوردی داخلی ادامه یافت، امنیت پرواز تأمین شد و اولین هواپیماهای جت یا قدرت موتور سه برابر مورد استفاده قرار گرفت. اینک زمان آن است که گامی به پیش برداریم و بنا به گفته شاعر فرانسوی، ژول سوپرویل، «ستارگان را مستعمره خود سازیم».

پدی نوین

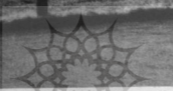
آیا مدرنیته زودگذر، چیزی فراتر از تغییر صحنه است؟ زمان اهمیت بسیار خود را از دست داده و مسافت به مفهومی تاریخی مبدل شده است و ما به بعدی دیگر دست یافته‌ایم. آیا نباید این بعد نوین را آزادی نوین نامید؟ همان‌گونه که ژول روی می‌گوید: «سرعتی که به سفینه فضایی انسان‌گریز از جاذبه زمین را می‌دهد، سرعت گریز نامیده می‌شود».^۳

آیا به واقع ما می‌گریزیم؟ و در این صورت از چه چیز؟ ما از پیش تاریخ گنگارین تا امروز نوبدبخش فرادا، در جاده‌ای گام نهاده‌ایم که پرشهای نازهای را از این دست طرح می‌کند که آیا برای فضا مرزی وجود دارد؟ آیا آسمان مرز فضا است؟ مادامی که سرعت ما در حدود سرعت صوت است، خطری ما را تهدید نمی‌کند، اما آن هنگام که صحبت از سرعت نور در میان باشد، وضعیت نگران‌کننده خواهد بود. لیک تا آن زمان ممکن است ریه‌تها جانشین انسان شوند. ■

۱- سیاق پرنندگان نوشته سن جان پرس (انتشارات گالیلار، ۱۹۷۲)
 ۲- کتاب راجع به بنام *De Operibus Secretis Artis et Naturae*، ۱۷۵۰.
 ۳- ویکتور هوگو، انسانه قرون، ۱۸۸۳.
 ۴- آسمان و شاعرانش، به قلم اندرون پتی با مقدمه‌ای از ژول روی (انتشارات لوشرش میدی، ۱۹۹۲).

سبب نگاه من

نوشته نسیم مرکادو



عکس از پاسکال ریو.

سزآن ثابت کرده که در سیبها چیزهایی بیش از اینهاست: در آنها ویسالی هست. حسجام رنگ شکل «بی‌متهای شیء» را می‌سازد. نوعی جادو که قدرتش قابل انتقال است و می‌شود آن را از ماده‌ای به ماده‌ای دیگر تبدیل کرد.

اسمیانی جسمانی، همچون انرژی، مصرف می‌شود. یک تقاشی: $50 \times 774 / 5$ سانتی‌متر.

رنگ ساختاری مولکولی دارد، نور دو جسمی را که از لحاظ مادی تفاوت اساسی دارند، به یکسان باز می‌تاباند. شباهت بین پوست اسرخ سیب و رنگ خون ساختگی است. رنگ هنگامی که از هرگونه فرار داد مربوط به شکل رها شود و آزادیش را بازیابد، پا به قلمرو اندیشه انتراسمی همگانی می‌گذارد.

درختی که سیب بر آن به ثمر رسیده خالی است.

از حجم خورشیدگاست شده است. هسته‌های یک سیب، وقتی با یک میکروسکپ الکترونی دیده شود، حاوی مجموعه خاطراتی است که رمزگشایی نشده‌اند.

با کسک اشعه ایکس، می‌توان دید که تقاش آن خاطره‌ها را پیش از آنکه دانه‌ها را با رنگ سبز بپوشاند، روی دانه‌ها طراحی و تقاشی کرده است. اما خاطره، باز هم چیزی دیگر است.

سیبهای سبز و زرد و قرمز، رنگها...

سیبی را روی زمین گذاشته‌ام تا تقاشی کنم. زمین اخراعی، زمین سوخته. در این تضادی است. رنگهای روشنی، متجانس و محو ناشدنی، بهترین وسیله نزدیک شدن به طبیعت‌اند رنگیزه‌ها.

بوی رنگ روشنی همان بوی رنگ سیب نیست. آنسروئی احساسها.

«آنسروئی» واژه‌ای است که غالباً در همه‌جا به چشم می‌خورد.

هیچ چیز قطعی نیست. لحظه‌ای از آنجا دور شدم، و این غیبت من خود را در سکوت نشان داد، عاملی وحدت‌دهنده: «حضور چندگانه».

تقاشی نمادشای ظهور رنگها بر صفحه مسطح. خطی سیاه پیرامون رنگهایی تنیده می‌شود که مصراته پهلو به پهلو می‌هم فشرده می‌شوند. پخت.

همه چیزهای دور و بر از تعاشهایی از خود بروز می‌دهند. سیب بر شبکه نقش می‌بندد، اما رنگش در جای دیگر ارتعاش می‌یابد.

نمادشای شکل‌گیری پرهبی شیء اصلی. سیب بر پس زمینه سفید سفید می‌نماید به سختی دیده می‌شود.

سیبها خورده می‌شوند. سیبها می‌پوسند.

نسیم مرکادو

تقاش و آموزگار هنر فرانسوی که آفرینش در چندین کشور، از جمله فرانسه، بلژیک و بلژارستان به‌نمایش درآمده است.