

629.13
L745H



قاهر المحيط

مذكرات الطيار لندبرج

تأليف

شارلز لندبرج

ترجمة

جماعة من أصدقاء مؤسسة فرانكلين

راجعه

دكتور أحمد فنوار الزهواني

مع مقدمه

لفائد الأستاذ عبد اللطيف بغدادى

عضو مجلس قيادة الثورة ووزير الدفاع

بقلم

ومقات

عن قصة الطيران في مصر الأستاذ كمال نجيب

القاهرة

دار أخبار اليوم

١٩٥٤

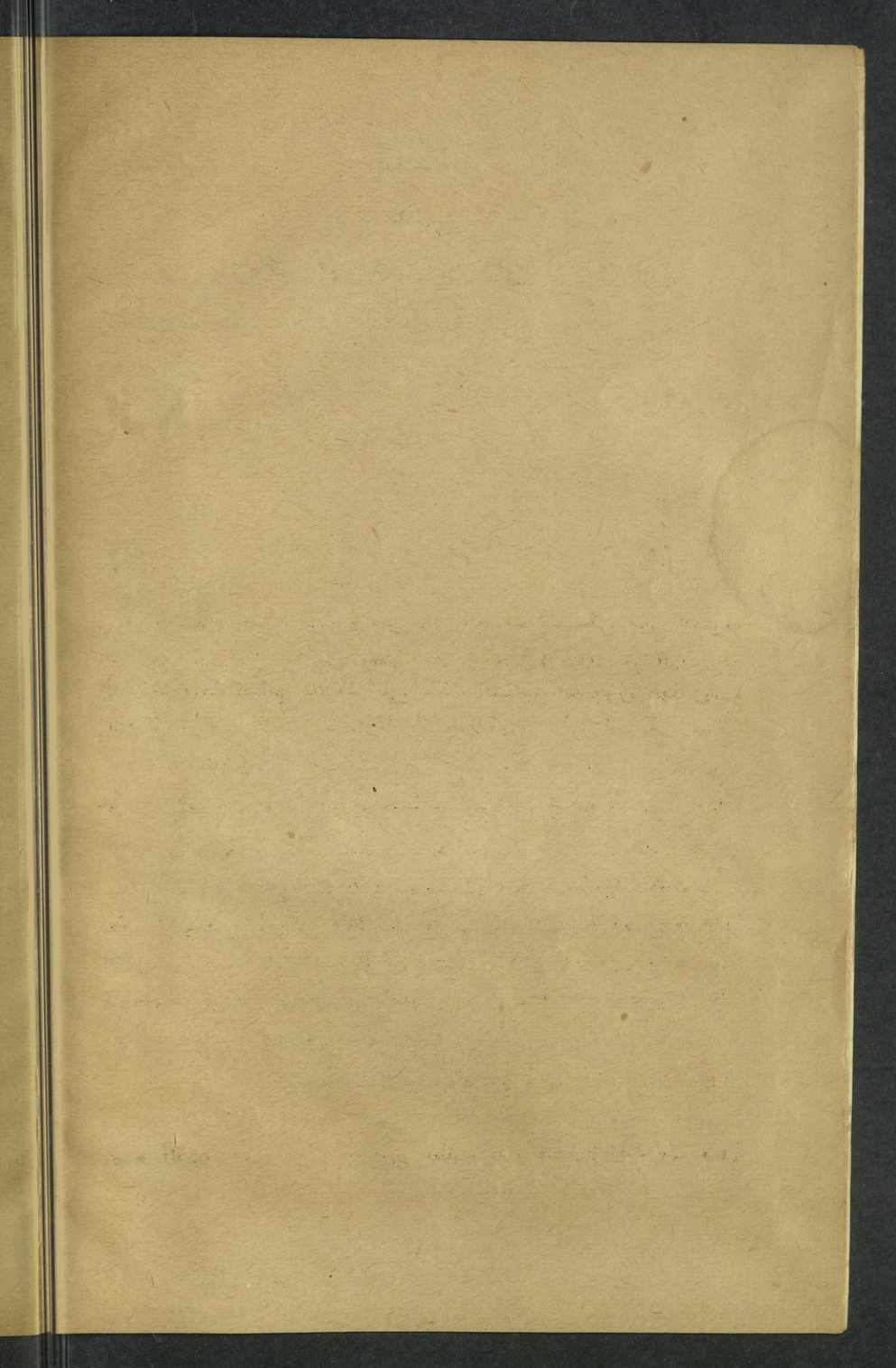


نشر بالاشتراك

مع مؤسسة فرانكلين للطباعة والنشر
بالقاهرة ونيويورك

هذه الترجمة مرخص بها
وقد قامت مؤسسة فرانكلين للطباعة والنشر
بشراء حقوق الترجمة من أصحاب هذه الحقوق ،
ونزلت عنها لدار «أخبار اليوم»

This is a translation of «33 hours to Paris»
being the full story of the flight of
Charles A. Lindbergh as published in the
“Saturday Evening Post” Copyright 1953
by Charles Scribner’s Sons.



مقدمة

بقلم

السيد قائد الجناح عبد اللطيف بغدادى عضو مجلس قيادة الثورة ووزير الحربية

في صباح يوم مطير من ربيع سنة ١٩٢٧ ، بدأت مغامرة من أعظم المغامرات التى عرفها القرن العشرون ، اذ غادر الشاب المغمور تشارلس لنديرج مدينة نيويورك ، بطائرة ذات محرك واحد ، فعبر المحيط الاطلنطى فى ثلاث وثلاثين ساعة ونصف الساعة ، دون توقف . فما أن وصل الى باريس حتى صار فجأة أشهر رجل ، واحتل اسمه الصفحة الاولى فى جرائد العالم كله . وقد لايسهل علينا الآن ونحن فى النصف الثانى من القرن العشرين أن ندرك لأول وهلة أهمية هذا الحادث أو البطولة التى أضفاها العالم عندئذ على ذلك الشاب الخجول الهادى ، ذلك لأننا نلمس اليوم ما آل اليه الطيران من تقدم بعيد ، وما دخل عليه من تطور ثورى ، سواء كان ذلك فى السرعة أو فى الارتفاع أو فى حجم الطائرات أو فى استعداداتها الفنية . ان مئات الطائرات تعبر المحيطات اليوم ، بل تدور حول العالم ضاربة الارقام القياسية فى وصل مختلف أركان المعمورة بعضها ببعض . ولكن ذلك لا ينبغى أن ينسينا فضل الرعيل الاول من هؤلاء الناس الذين خطوا الخطوة الاولى وتحملوا مخاطرها فى سبيل كشف الطريق الذى تسلكه البشرية بعد ذلك ، سائرة قدما فى طريق السمو والارتفاع !

وليتصور القارىء شعوره اليوم اذا ما طلب اليه أن يشترك فى الرحلة الاولى لبلوغ القمر ، فانه خليق بأن يشعر بمثل الهلع الذى كان يشعر به من يطلب اليه اجتياز المحيط قبل لنديرج !

ان في قصة لندبرج أكثر من عبرة ودرس ، أحب الأيمر بها
القراء - خصوصا شبابهم - بغير أن يتأملوها ويستخلصوا
العظة منها . وأولى هذه العظات أن النجاح لاينال اعتباطا ولا
مصادفة ، وإنما يتطلب عزيمة وعملا وشجاعة ، فقد كان لندبرج
قبل قيامه برحلته مغمورا - كما قدمنا - فقيرا لا يكاد يحصل
على ضرورات العيش الا في جهد . وكان تحقيق هذا المشروع
يتطلب مالا لا يملك منه شيئا ، وجاها ونفوذا كان منهما خالي
الوفاض ، وشجاعة واستبسالا ، اذ باءت جميع المحاولات التي
بداها غيره بفشل ذريع كلف أصحابها حياتهم . ولكن لندبرج
لم يحجم ولم يجبن ولم يقعد به فقره ، وصبر وثابر وأمتلا
إيمانا برأيه ، فنقل إيمانه الى غيره ، فلقى من التأييد والتشجيع
مامكنه من الحصول على القليل من المال الذي لم يكن من
الحصول عليه بد .

فالدرس الاول الذي أحب أن يتلقنه الشباب من قراءة
هذا الكتاب ، هو ان الإرادة خليقة بان تحقق المستحيل ما دام
الشاب مؤمنا بما يريد أن يفعل ، وما دام لا يقنع بالتمنى بل
يقصد الى هدفه ممتلئا عزيمة ومثابرة .

أما الدرس الثاني فهو أن الشباب طبيعة كل كفاح ، وأن
الشباب يرادف الطموح والانطلاق والتطيق والتسامي والارتفاع ،
وهذه المعاني هي آية العصر الذي نعيش فيه ، عصر الطيران ،
عصر الكشف العلمي ، عصر التفوق . فهذا زمان لا مكان فيه
لقاعد أو متخلف . ويرحم الله شوقي إذ يقول :

فخذوا العلم على أعلامه واطلبوا الحكمة عند الحكماء
واحكموا الدنيا بسطان فما خلقت نضرتها للضعفاء
واطلبوا المجد على الأرض فان هي ضاقت فاطلوه في السماء

وانى ليسرنى أن تكون هذه الصفحات من قصة الطيران
والبطولة في متناول القارئ العربي ، بعد مدة وجيزة من صدور
الكتاب في أمريكا ، وفي وقت يحتاج فيه شبابنا الى المثل
الملهمة ، ولوعظة في المثابرة والكفاح من أجل التفوق والنجاح .

عبد اللطيف بغدادى

قصة الطيران في مصر

بقلم كمال نجيب

لم تر مصر غير الطير محلقاتي سمائها، الى ان جاءت الحملة الفرنسية ، فاذا بها قد أحضرت معها « شيئا » كرويا انطلق في سماء القاهرة، فانعقدت السنة أهلها وهم يرقبون ارتفاع هذا «الشيء» في سماء البلد ، مشدوهين .!

كان هذا «البالون» أول عهد مصر بالطيران! وخرج الفرنسيون من مصر ، وانتهى عهدا بالطيران ، وماكان للمصريين أن يفكروا فيه عندئذ ، فقد كانوا في شغل عنه بما هو أهم ..! ولكن الغربيين كانوا يفكرون ويعملون حتى يهيئوا للانسان طريق ارتقاء الجو .. فلم لا يطير الرجل كما يطير الطير !!

وبينما كان بعض العلماء مشغولين بمحاولات لتهديب البالون ، كان بعض آخر يفكر في وسيلة أخرى للطيران .. وسيلة يقلدون بها الطيور ! واخذ هؤلاء يتتبعون حركة الطير !

مويار يلاحظ الطيور في مصر

وفي فرنسا كان الشاب الصغير « لويس بيير مويار » أحد أولئك الذين اقتنعوا بفكرة الطيران .. واخذ يراقب الطيور في بلاده ، ثم نرح الى الجزائر ، ومنها الى مصر .. كان يعتقد أن وادي النيل هو أنسب مكان لأبحاثه وتجاربه .. وقضى الرجل ١٥ سنة في مصر يدرس حركة الطير فوق جبل المقطم، وحول القاهرة كلها ..

ووصل «مويار» الى نظريات جديدة في الطيران ، لم يتنبه أحد لقيمتها في حياته ، ولكنها كانت ذات قيمة كبيرة في أبحاث الطيران بعد وفاته في عام ١٨٩٧ ..

لقد تبين ضرورة الاجنحة لرفع الاجسام الأثقل من الهواء ..

ووجد أن سرعة الطائر تزيد كلما قل مسطح أجنحته ، وأن الطير لا يحرك ذيله الا عندما يريد الانحراف يمينا أو يسارا . . ولاحظ أن بعض الطيور ينشر جناحيه ثم يجري مسافة قبل أن ترفعه الريح ، وأن بعضها الآخر يلقي بنفسه من فوق شجرة أو مكان مرتفع ، فتحمله الريح ويحلق في الجو . .

تمثال لا يعرفه الناس !

ومات «مويار» بعد أن قضى الايام بل الاعوام الطوال جالسا في الصحراء فوق الرمال أو الصخور في جبل المقطم ، يرقب ويتأمل ، ثم يفكر ويدون ملاحظاته واستنتاجاته . .

مات العالم ، ولم تكن مصر تعلم عنه شيئا ، أو تكاد تتبين وجوده فيها ، الى أن قامت الجمعية الوطنية الفرنسية للطيران ، بتخليد ذكرى العالم المغمور ، فأقامت له تمثالا في ضاحية مصر الجديدة .! والتمثال لرأس مويار تعلو نسرا نشر جناحيه ، وعلى جانبيه من الجوانب الاربعة للقاعدة لوحتان بارزتان لويار وهو جالس فوق صخور المقطم يراقب الطيور . . وعلى جانب آخر كتب اسم مويار وتاريخ مولده ووفاته واسم الجمعية مضافا اليه «القسم المصرى» . . وفوقها بحروف كبيرة كلمة «جسارة» . .!

وعلى الجانب الرابع للتمثال كتبت ثلاثة أبيات من الشعر:

ان يركب الغرب متن الريح مبتدعا
ما قصرت عن مدها حيلة الناس
فان للشرق فضل السبق نعرفه
للجوهرى وعباس بن فرناس
قد مهدا سبلا للناس تسلكها
الى السماء بفضل العلم والباس

ويمر الناس بالتمثال الوحيد للطيران في مصر ، دون أن يلقوا بالا اليه أو الى صاحبه . . ودون أن يعرفوا شيئا عن الرجل

الذى قضى سنوات ينظر الى فوق .. والى الامام .. فسبق
زمنه بأعوام !

ويلعب الاطفال فى ظل التمثال وفوق قاعدته، وهم لا يعلمون
شيئاً عن صاحبه ..! ولو أنصف الباحثون لكتبوا سيرته
وقصته وعلموها للاطفال فى مدارسهم ..

الإنباء فقط !

وطويت صفحة القرن التاسع عشر .. وأقبل القرن العشرون،
وفى العام الثالث منه ارتفع أول آدمى فى الجو بطائرة ذات
محرك ! وكان هذا الأدمى هو «أورفيل رايت» الذى حلق فى
الجو يوم ١٧ ديسمبر من عام ١٩٠٣ ، لمدة ١٢ ثانية ، هبط
بعدها الى الارض سالماً ..

وتلقت مصر نبأ طيران أول طائرة فى العالم ، ولكن أحدا لم
يعلق عليه أهمية تذكر فى هذه البلاد .. ومضت أعوام ..
وفى كل يوم كان يجد جديد فى عالم الطيران فى الغرب .. وظل
الشرق كله فى موقف المتفرج .. بل المستمع !

وحل عام ١٩١٠ ، ورأت مصر أن الأوان قد آن لتصنع
شيئاً فى عالم الطيران .. وخطت خطوة موفقة ، فدعت أشهر
الطيارين فى العالم للحضور الى مصر، واحضار طائراتهم معهم
للقيام بعرض جوى فى أرض النيل ذات السماء الصافية
والشمس الساطعة ..

اسبوع الطيران عام ١٩١٠

وفى الايام الاولى من شهر فبراير عام ١٩١٠، وصل رواد
الطيران فى العالم الى مصر .. وكان الحدث الكبير فى تاريخ
هذه البلاد .. ان أبطال الطيران من مختلف البلاد يتأهبون
لعرض فنيهم الخطير ، وشجاعتهم النادرة ! بل هم يتنافسون
فى ضرب الارقام القياسية العالمية .. فى صحراء عين شمس،

الى جانب «هلبوبوليس» ، أحدث مدن العالم ، وكانت قد
أنشئت في ذلك الوقت ..

بدأ اسبوع الطيران يوم ٦ فبراير ، وأنشئ له مطار خاص
.. او على الاصح مهدت له رقعة كبيرة من الارض طولها
خمسة كيلومترات ، وأعدت فيها حظائر خاصة لطائرات
الضيوف ، وأعدت أماكن خاصة تتسع لجلوس عشرة آلاف
شخص .. ولكن الذين تجمعوا في المطار يومئذ كانوا اضعاف
هذا العدد .. فقد خرجت القاهرة كلها لتشهد الحدث الكبير ،

١٢ طيارا بينهم سيدة

واشترك في المهرجان ١٢ طيارا عالميا بينهم سيدة من الرائدات
هى البارونة دولاروش .. أما الرجال فكانوا من أشهر طياري
العالم في ذلك الوقت ، وهم : لاثام وروجييه وفوزان وديري
وبالسان وميترو ودو ريمسديك ولوبلون وميشلان وسامانز
وجرادى .

ونظمت أربع مسابقات بين الابطال .. ومنحت جوائز مالية
للفائزين ..

سباق أطول مسافة

كان السباق الاول يتطلب أن يرتفع الطيار بطائرته في الجو ،
ويحاول أن يقطع بها أطول مسافة ممكنة دون توقف .. ومنح
البارون أمبان جوائز هذه المسابقة ، وفاز فيها الطيار ميترو
الذى استطاع أن يقطع ٨٥ كيلومترا ونصف كيلو متر ، بطائرة
من طراز «فوزان» وكانت جائزته خمسين ألف فرنك فرنسى ..
وتلاه الطيار روجييه وقطع ٦٥ كيلو مترا ونصف كيلو متر
بطائرة من الطراز نفسه ، ونال عشرة آلاف فرنك .. ثم لوبلون
وكان هو الآخر يطير بطائرة من طراز « فوزان » ، وقطع بها
٥٧ كيلو مترا ونصف كيلو متر ، ومنح خمسة آلاف فرنك .
وجاء بالسان الرابع في الترتيب ، وقطع ٤٤ كيلومترا ونصف
كيلومتر بطائرة من طراز «بلريو» ، وكانت جائزته ٢٥٠٠ فرنك .

الارتفاع في الجو

وانتهى السباق الاول ، ليبدأ السباق الثانى . وكان على المشتركين فيه أن يحاولوا الصعود فى الجو الى أقصى ارتفاع مستطاع ، بشرط أن يزيد على مائة متر . وفاز روجييه الفرنسى بالجائزة الاولى (جائزته هليوبوليس) وقدرها خمسون ألف فرنك ، وتمكن يومئذ من بلوغ ٢٢٥ مترا . ولم يستطع أحد غيره أن يفوز فى المسابقة ، لان التالى له كان جرادى الالمانى ولم يرتفع غير ٩٣ مترا بطائرته الصغيرة التى صنعها بنفسه .

جائزة مصر

وخصصت جائزة كبيرة باسم «مصر» للطيار الذى يقطع أثناء الاسبوع كله عددا من الكيلومترات أكثر من غيره . . وفاز بهذه الجائزة أيضا روجييه الذى طار ٢٢٥ كيلومترا ، فنال خمسة وعشرين ألف فرنك أخرى . وتلاه لوبلون وكان قد قطع مسافة ١٧٩ كيلومترا ، وفاز بعشرة آلاف فرنك ، ثم بالسان وقطع ١٧٥ كيلومترا ونصف كيلومترا، وجائزته خمسة آلاف فرنك.

الابطال يفشلون فى الذهاب الى الاهرام

وكانت هناك مسابقة رابعة حددت شروطها بالذهاب من مصر الجديدة الى اهرام الجيزة ثم العودة منها الى مصر الجديدة دون هبوط فى الطريق . . وقد فشل الابطال جميعا فى هذه المسابقة ، فالتقت جائزتها .!

رقمان قياسيان عالميان

وفى أثناء الاسبوع ، استطاع الطيار الفرنسى لوبلون أن يحطم الرقم القياسى العالمى لسرعة الطيران فى مسافة خمسة كيلومترات، مرتين . . فقد قطع المسافة فى { دقائق ٥ ثوان . ! ثم مالبت ان تحطم هذا الرقم مسجلا { دقائق واثنتين فقط !

وانتهى اسبوع الطيران العالمى الذى نظمته مصر ، يوم ١٣ فبراير من عام ١٩١٠ بنجاح تحدث عنه العالم كله .. وأصبح اسم مصر على كل لسان ..

نادى الطيران

وعلى اثر انتهاء المهرجانات المصرية ، أنشئ أول ناد للطيران فى مصر .. وكان الهدف من انشائه تشجيع الطيران وبث الدعاية له فى هذه البلاد .. ولكن الشقة كانت بعيدة بين مصر وبين عالم الطيران ، فلم يستطع النادى ان يفعل شيئاً فى سبيل تحقيق الغرض من انشائه ، فأقفل أبوابه .. ونامت فكرة النادى نومة طويلة الى أن استيقظت بعد عشرين عاما !.

أيقظها وصول الطيار المصرى محمد صدقى الى القاهرة ، قادما من برلين على متن طائرته الصغيرة «فايزة» !.

أول طيار يصل مصر طائرا . .

وفى خلال هذه السنوات العشرين ، كان للطيران فى مصر تاريخ أيضا .. تاريخ بدأ فى شهر ديسمبر عام ١٩١٣ ، عندما قدم الى القاهرة الطيار الفرنسى المعروف «فيدرين» ، قادما بطائرته من فرنسا ، فكان أول طيار فى العالم استطاع أن يتم هذه الرحلة بنجاح ..

غادر نانسى بفرنسا يوم ٢٠ ديسمبر ، واتجه صوب ستراسبورج ومنها الى فينا وبراج وبودابست وبلجراد واستانبول وقونيا وطرسوس وبيروت ويافا ، ثم القاهرة .. فقطع ٥٠٠ كيلومتر فى تسعة أيام .. وهبط بجوار اهرام الجيزة ، فأثار هبوطه هناك ضجة فى مصر ..

ومضت أربعة أيام ثم قدم الى مصر طيار آخر هو «بونيه» ، قاطعا الطريق نفسه ..

المصريون يطرون لأول مرة . . .

وأتاحت لبعض المصريين - الشجعان - فرصة ركوب الطائرة في مصر لأول مرة ، عندما حضر الطيار الفرنسي « أوليفيه » بطائرة ذات مقعدين ، من طراز « فوازان » ذى السطحين ! .
وقضى « أوليفيه » أياما في مصر ، وتركت زيارته أثرا ملحوظا . . فان بعض من سعدوا بركوب الطائرة معه ، علقوا فكرة الطيران بأذهانهم ، وشغلت بالهم . .

عبد الرحيم مصطفى

وذهب الشاب المصرى عبد الرحيم مصطفى الى فرنسا ليتعلم . . وكان الطيران هناك قد تقدم تقدما كبيرا قبل الحرب العالمية . . وكان اسم « بلريو » من أشهر الاسماء لا في فرنسا وحدها ، بل في العالم أجمع ، كطيار شجاع له غزوات . . وتلمذ عبد الرحيم مصطفى على يديه ، وتعلم الطيران . . وكان هدفه الاول أن يقتفى أثر « فيدرين » وأن يحضر الى مصر طائرا . . ولكن الظروف لم تمكنه من ذلك ، فقد تآججت نار الحرب العالمية الاولى . .

عباس حليم

وفي أثناء تلك الحرب كان عباس حليم في ألمانيا ، والتحق بسلاح الطيران الألماني ، وكان معروفا بجراته في الطيران . . وبعد سنوات طويلة اشترى طائرة خاصة لتنقلاته في مصر . .

حسن أنيس يمنع من الهبوط في بلاده !

وتعلم حسن أنيس الطيران في أوروبا ، وحاول أن يحضر الى مصر بطائرته الصغيرة ، وبدأ رحلته بالفعل من « دساو » يوم ٥ نوفمبر سنة ١٩٢٥ . . وأحس بعضهم يومئذ ، أن قدوم مصرى الى بلاده طائرا سيحدث انقلابا . ! فقررروا عدم

التصريح له بالهبوط في مصر ! ولم يستطع حسن أنيس أن
يستمر في رحلته ازاء هذا القرار .. فترك طائرته « أنيسة »
بميناء خانيه ، وعاد الى مصر بطريق البحر .. بعد أن قضى
على أمه ..

♦♦ الى ألمانيا ♦♦

وكان الطيران يتقدم بسرعة في المانيا .. وكان فيها سحر
يحذب الشباب المصرى .. ! وسافر اليها الشاب الصغير محمد
صدقى الموظف بينك مصر .. ترك وظيفته ليغامر بتعلم الطيران ،
ولحق به بعد قليل شاب مغامر آخر هو محمد علوى الجبرى
.. ذهب هو الآخر ليتعلم الطيران ..



ثلاثة من أوائل الطيارين المصريين - من اليسار : محمد صدقي
وأحمد سالم و خليل صابر الكاشف

• • والى إنجلترا

وقبل ذلك أوفدت مصر احد مهندسيها الشبان « احمد عبد السلام الكردانى » ، فى بعثة الى إنجلترا لدراسة هندسة الطيران . . وقضى هناك سنوات، وعاد يحمل اجازة الدكتوراه، وعين مدرسا بمدرسة المهندسخانة . . ثم أوفدت الحكومة بعده مهندسا آخر هو الاستاذ محمد رشدى ، ثم الاستاذ مصطفى رياض هرسى . وعاد اولهما الى مصر ليدير مطار المأظلة على اثر انشائه، فكان اول مصرى يدرس الطيران وهندسته ويعمل فى وظيفة فنية بمصلحة الطيران . . وقد كان فيما بعد أول مصرى يتولى منصب المدير العام لمصلحة الطيران بعد تمصيرها .

نواة السلاح الجوى

وفى عام ١٩٢٩ اختارت الحكومة ثلاثة من ضباط الجيش الشجعان، ليتعلموا الطيران الحربى، ويكونوا نواة «سلاح طيران الجيش المصرى» . . ووقع الاختيار يومئذ على الملازمين الثوانى : عبد المنعم البقائى واحمد عبد الرازق وفؤاد حجاج، وأوفدوا فى بعثة الى مدرسة الطيران البريطانية فى أبى صوير . وبعد أن أتموا دراستهم هناك ، أوفدوا الى إنجلترا ليواصلوا التعليم ، وليعودوا الى مصر بأول سرب من الطائرات الحربية المصرية .

وفى مطار المأظلة استقبل النصور المصريون أروع استقبال . .



اول ثلاثة مصريين تعلموا الطيران الحربى . من اليمين : احمد
عبد الرازق وعبد المنعم الميقاتى وعبد الحليم الدغيدى . .

البطل محمد صدقى

.. ولكن ، قبل أن يصل النصور العسكريون، كان الشاب المغامر محمد صدقى ، قد وصل الى القاهرة بطائرته الصغيرة قادما من برلين ، فاستقبلته مصر كلها استقبالا منقطع النظير .. وكان وصوله بعد ظهر يوم ٢٦ يناير من عام ١٩٣٠ فاتحة بهد جديد للطيران فى هذه البلاد .. ففى ذلك اليوم فقط ، كتب لمصر أن تبعث للطيران فيها ، وأن تسير العصر ، وتحاول أن تدرك مافاتهما فى هذا الميدان ..

جاهد صدقى إياما فى الطريق الى مصر .. وكانت الطبيعة قاسية عليه وعلى طائرته الصغيرة «فايزة» ذات المحرك الواحد الذى لم تزد قوته على أربعين حصانا !. وكاد يهلك فى البحر الأبيض وهو يعبره ، وهبط فى مالطة حيث نجا من العاصفة بمعجزة. وعندما وصل صدقى الى القاهرة نزل فى المطار الانجليزى بمنشية البكرى .. ولم يكن مفر من النزول هناك ، فليس لدينا فى ذلك الوقت مطار غيره ! وأعد لاستقبال البطل حفل رسمى كبير .. ولكن الشعب أبى الا أن يكون الاستقبال شعبيا ففسد البرنامج الرسمى !.

وعبر المواطنين يومئذ أبلغ تعبير عن سرورهم بوصول البطل صدقى .. وحمله اثنان من أقوى أبطال مصر، على عنقيهما سيد نصير ومختار حسين !. ولولا وجودهما فى المطار، لاختنق صدقى من شدة الزحام !

وأقيمت لصدقى حفلات التكريم فى كل مكان .. حفلات رسمية وشعبية ، خطب فيها أقطاب مصر وشعراؤها .. وقال شوقى يومئذ ممجدا رحلة صدقى :

ان هذا الفتح لا عهد به لضفاف النيل من عهد «فتاح»

• • عصر النهضة

كان وصول صدقى بداية عصر النهضة الجوية فى مصر .. وكان بمثابة الناكوس الذى دق بشدة لینهض النيام ..! والتغير الذى نفع بقوة ، فاستجابت لندائه مصر .!

ووقف طلعت حرب باعث النهضة الاقتصادية الحديثة فى البلاد ، يخطب مكرما صدقى ، فقال :

«ان وصوله يعتبر دليلا على امكان تكوين امثاله من الطيارين المصريين ، وبعثنا منشطا على تدليل الصعاب لانشاء سرب من الطائرات المصرية لتسهيل النقل الجوى، اسوة بالبلاد الاخرى . ومصر بما حباها الله من جو معتدل ، قد تكون اصلح بلاد الارض للتدريب على الطيران ، ولاستخدام الطائرات فى حاجاتها الداخلية ، ولاداء الوساطة للغير فى نقل مايراد نقله من جهة الى اخرى ، باعتبارها نقطة ارتكاز ممتازة بين الشرق والغرب ، بل بين الحضر والبيداء .. اننا احق من غيرنا بأن تجارى الأمم الاخرى فى استعمال الهواء كما تستعمله هى سواء بسواء .. وكان يزيد لنا بهذا النقص ، أن الطيران واسطة بريئة للنقل التجارى تتقدم بسرعة هائلة ، ونحن مع هذا محرومون من حق الانتفاع بهذه الوساطة فى جونا الصافى ، بل محرومون من تحضير ابنائنا فى مطارات لنا خاصة .. »

• • • الخطوة العملية الاولى

نبه طلعت حرب الاذهان بكلمته هذه ، وما لبث أن خطا الخطوة العملية الاولى فى عصر النهضة الجوية ، فأنشأ «شركة الخطوط المصرية الهوائية» ، وهى احدى مؤسسات بنك مصر ، وساهمت فيها شركة «ايوروك» البريطانية بنسبة ٣٥ فى المائة من رأس المال، وكان الغرض من اشراكها هو الافادة من خبرتها الفنية ومن طيارها ومهندسيها .. وفى اثناء الحرب الاخيرة مصرت الشركة ، وقد سميت فيما بعد «شركة مصر للطيران»

جعلت المؤسسة المصرية أول هدف لها ، تعليم المصريين الطيران ، وترغيبهم فيه . . فاشترت ثلاث طائرات صغيرة من طراز «موث» ، وبدأت عملها بمطار الماظه، في «كشك» خشبي صغير ، وحظيرة صغيرة . .

• • النزاهات الجوية أولا

ونظمت نزاهات جوية قصيرة للجمهور ، واشتد الاقبال عليها حتى بلغ عدد من كانوا يطيرون في اليوم الواحد اربعمائة شخص ، يحلق كل منهم خمس دقائق في سماء مصر الجديدة . .

تعلم الطيران في مصر

وظهر من بين الذين ركبوا الطائرة ، أفراد عشقوا الطيران ، فأقبلوا على تعلمه . . ولكن الاقبال كان محدودا في بداية الامر ، وكان مقصورا على عدد قليل من « أولاد النوات » الذين بدوائر يتعلمون كهواة ، دون أن يدور في خلدكم أن يحترفوا الطيران .

لقد افتتحت أول مدرسة لتعليم الطيران في الشرق في شهر مايو من عام ١٩٣٢ . . وتطورت المؤسسة المصرية بعد عام ، عندما أطمأنت الى أن المصريين لا يهابون الجو ، فافتتحت أول شبكة من الخطوط الجوية داخل مصر ، في شهر أغسطس من عام ١٩٣٣ ، وسيرت طائرتين من طراز « دراجون ٨٤ » على الخطوط الأولى من القاهرة الى الاسكندرية ومرسى مطروح شمالا ، والى اسيوط والاقصر واسوان جنوبا . .

التوسع في الخطوط الجوية

ومضى عام آخر وافتتحت المؤسسة مدرستين أخريين للتعليم في مطار الدخيلة بالاسكندرية ، وفي مطار بورسعيد . . وسائر

النشاط التعليمي ، نشاط تجارى .. واجتازت طائرات
الخطوط المصرية لأول مرة حدود البلاد ، وسارت بانتظام الى
اللد وحيفا في فلسطين .

طائرات ذات أربعة محركات

واستمر التقدم ، واشترت مصر طائرات كبيرة ذات أربعة
محركات ، ومدت خطوطها الجوية في العام التالى الى جزيرة قبرص
.. ثم تابعت توسعها فوصلت مصر ببغداد في العراق .

الحج بالطائرات

وفي عام ١٩٣٧ اتصلت مصر بالمملكة العربية السعودية ، ونظم
أول خط جوى لنقل الحجاج بالطائرات تيسيرا للحج ..
ووصلت الطائرات المصرية الى جدة والى المدينة المنورة ، حيث
قامت الشركة المصرية بإنشاء مطار لنزول طائراتها هناك .

الطائرات فى كل مكان

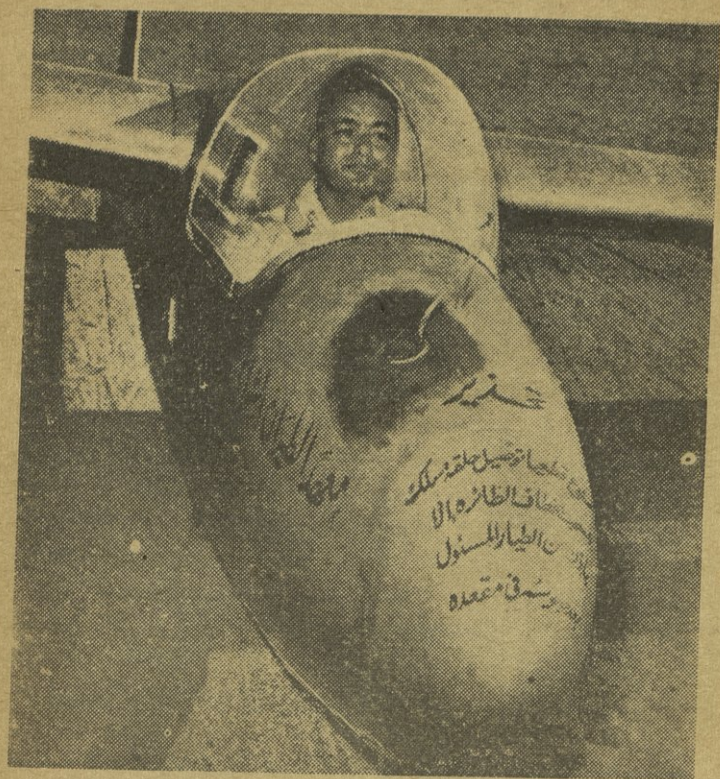
وواصلت الطائرات المصرية غزواتها ، وانتقلت من بلد الى
بلد .. وأصبح الشرق الاوسط كله متصلا بمصر بواسطة
خطوطها الجوية .. وصلت الطائرات شمالا الى استانبول ،
وشرقا الى طهران ، وغربا الى تونس ، وجنوبا الى عدن ..
بل كانت تسير بانتظام الى باريس وجنيف وفرانكفورت
وميونخ وروما وميلانو ونابولى وأثينا فى أوربا ، ثم قضت
الظروف بوقفها الى حين .. وقامت الطائرات المصرية ايضا
بالعديد من الرحلات العارضة الى استراليا واواسط أفريقيا
وشمال أوروبا .

تعليم الطيران

وظلت شركة مصر للطيران تقوم بتعليم الطيران والهندسة
الارضية واللاسلكى سنوات عديدة ، الى أن ظهرت شركتان

آخرين صغيرتان ، واحدة بعد الاخرى ، ولكنهما لم تستطعا
البقاء غير فترة قصيرة ، وظلت الشركة الكبيرة وحيدة في الميدان
تتحمل كثيرا من الخسائر في كل عام ، وكانت هي أيضا على
وشك أن تفلق معهد الطيران ، الا ان الحكومة تدخلت لتعمل
على الابقاء على المؤسسة الوحيدة لتعليم المدينين الطيران وما يتصل
به . . . ووعدت الحكومة بتنفيذ نظام جديد لاعانة الطلاب على
التعليم .

٧



الصاغ محمد شاکر أبو سبع - أول مصرى سبجى رقما قیاسیا
لمصر فى الطیران الشراعى

٩٥٦ طيارا

وكانت مصر كعبة لشباب الشرق ، فاقبل عليها ليتعلم الطيران . . وتخرج في معهد مصر طيارون من أبناء العراق وسوريا ولبنان والاردن والمملكة السعودية ، كما تخرج فيه عدد من اخواننا أبناء السودان .

ويؤدى من اتم دراسة الطيران في مصر ، امتحانه امام مصلحة الطيران المدني ، وهى الهيئة المختصة بمنح اجازات الطيران المختلفة . وبلغ عدد من تعلموا الطيران في مصر ٩٥٦ طيارا ، وعدد المهندسين ٢٣٨ ، وعدد ضباط الاسلحة ٤٤

الزحف الناعم !

وكتب الاستاذ احمد الصاوى محمد مرة في « ماقل ودل » منذ أكثر من عشرين عاما ، بدعو الفتاة المصرية للعمل . . وتقدمت اليه فتاة صغيرة قالت أنها تريد أن تعمل في شركة مصر للطيران التى كانت قد أنشئت منذ عهد قريب . . فأوصى الاستاذ الصاوى صديقه الاستاذ كمال علوى مدير الشركة بقبولها . . وعملت هناك فترة ثم تعلمت الطيران ، فكانت أول مصرية زحفت لتغزو الجو !

وأثار تعلمها ضجة في مصر يومئذ ، حين كان ملايين الرجال يخشون الطائرة ! . وقالوا ان « لطفية النادى » لها قلب من حديد !

وفتحت « لطفية » بابا جديدا دخلته من بعدها بعض المصريات المغامرات ، وحصلن على اجازات الطيران فى السنوات الاولى : زهره رجب ، ونفيسة الغمراوى ولنده مسعود ، وبلانش فتوش ، وعزيزة محرم ، وعائدة تكلا ، وغيرهن . .

ولم تحترف الطيران منهن غير « لنده مسعود » وكانت اصغر مصرية حصلت على اجازة « أ » ثم « ب » ، فاجازة « معلم طيران » ! . واشتغلت « لنده » مدرسة للطيران فى المعهد الذى تخرجت فيه ، وظلت تعمل الى سنوات خمس مضت ، حين تزوجت ، وتفرغت للبيت . .

وتلتها « عزيزة محرم فهميم » فعملت هى الاخرى مدرسة للطيران ، وما زالت تؤدى هذا العمل مع زوجها ، وهو أيضا معلم للطيران !



لطفية النادى
أول مصرية تعلمت الطيران

مجاهدون قدماء ..

نعود قليلا الى الوراء .. نعود الى أيام « صدقى » ، لننصف بعض من كدنا ننساهم في غمرة الاسترسال في الحديث عن عصر النهضة ، وأحداثه السريعة ..

عندما وصل « صدقى » الى مصر ، كان « احمد حسنين » يجاهد في سبيل الوصول اليها من انجلترا بطائرة صغيرة أيضا .. لقد تحطمت مرة .. ثم أخرى !. ثم اشترى طائرة غيرها في إيطاليا ، فحطمها له أحد المهندسين قبل ان يستأنف بها الرحلة .. ! وكانت رحلة معقدة ، وكانت ظروف احمد حسنين تستدعى عودته سريعا ، فأكمل الرحلة بالبحر ..

وكان احمد سالم يدرس الهندسة المعمارية في كامبردج ، فهوى الطيران وتعلمه ، واشترى طائرة صغيرة ، وقادها بمفرده الى مصر ليقضى اجازة قصيرة بين أهله وأصدقائه ، ثم عاد بسرعة ليستأنف دراسته .. وقام احمد سالم من انجلترا يوم ١٦ مارس من عام ١٩٣١ ، وبعد أربعة أيام ، غادرها مصرى آخر بطائرة أخرى .. ووصل منير سميكه يوم ١٠ ابريل الى القاهرة بعد زميله بأيام ..

أول طائرة تسجل في مصر

وكان كمال علوى اول مصرى سجل طائرته رسميا في مصر يوم أول فبراير عام ١٩٣١ ، وقام بعد قليل برحلة جوية مع صديقه الطيار محمد رشدى ، برحلة الى استانبول ..

وحاول محمد علوى الجبرى أن يحضر الى مصر من ألمانيا ، وصادفته عقبات غير هينة في الطريق ..

وتتابع الطيارون من أبناء مصر ، واحدا بعد الآخر ..

مسابقتان دوليتان

وفي عام ١٩٣٣ نظم نادى الطيران المصرى ، سباقا دوليا حول الواحات المصرية ، واشتركت فيه عدد كبير من الطيارين الاجانب

.. وبعد أربع سنوات ، أى فى عام ١٩٣٧ ، أقيم السباق الثانى حول الواحات ، وكان على المشتركين فيه أن يقطعوا مسافة ١٤٥٠ كيلو مترا فوق الصحراء يطوفون فيها بالواحات الداخلة والخارجة والغرافة والبحرية. وقد نجحت المسابقتان ، ورأى سكان الواحات الطائرات تحلق فوق رؤوسهم لأول مرة، وتصل ماينهم وبين القاهرة فى ساعات . بدلا من أيام !

وقبل الحرب العالمية الاخيرة كانت القوات البريطانية فى مصر تقيم مهرجانات جوية كبيرة فى مصر الجديدة كل عام ، وعندما انسحبت هذه القوات الى القناة أوقفت المهرجانات البريطانية ونظم نادى الطيران المصرى مهرجانيين كبيرين ، كانا خير دعابة للطيران فى مصر .

المؤتمرات الدولية للطيران

وساهمت مصر فى ميدان الطيران الدولى لأول مرة بطريقة فعالة ، عندما دعا نادى الطيران اتحاد الطيران الدولى لعقد مؤتمره فى مصر عام ١٩٣٣ ، ونظم السباق الاول حول الواحات فى اثناء انعقاد المؤتمر . واشتركت مصر فى المؤتمرات السنوية للاتحاد الذى يشرف على الطيران الرياضى فى العالم ، ويضم أندية الطيران الوطنية فى البلاد المختلفة، وانتخب السيد محمد طاهر وكيلا للاتحاد ، ثم السيد جرجس عوض الله من بعده .

فى الهيئة الدولية للطيران المدنى

وعلى اثر انتهاء الحرب لب مصر الدعوة الى مؤتمر شيكاغو الذى دعت الولايات المتحدة الى عقده ، تمهيدا لانشاء لهيئة الدولية للطيران المدنى ، وتنظيم قواعده على ضوء التطورات الكبيرة التى أسفرت عنها الحرب واشتركت مصر فى هذا المؤتمر بوفد رأسه المهندس محمد رشدى مدير مصلحة الطيران المدنى فى ذلك الوقت ، وأسفر المؤتمر عن مشروع معاهدة نظمت الطيران فى العالم .

الدعوة لإنشاء الجمعية الدولية للنقل الجوى

وبينما كان المؤتمر منعقدا اجتمع رئيس وفد مصر بمديري شركتى الطرق الجوية البريطانية واير فرانس ، وبحث معهما فكرة انشاء الجمعية الدولية للنقل الجوى التى تضم شركات الطيران فى العالم ، وتهدف الى تنظيم النقل الجوى . وقد نجحت دعوة السيد محمد رشدى وزميليه وأنشئت الجمعية على أثر ذلك .

١٩٤٦ .٠٠ عام المؤتمرات فى مصر

وفى أواخر عام ١٩٤٦ ، عقدت فى القاهرة ثلاثة مؤتمرات دولية للطيران : الاول مؤتمر منطقة الشرق الاوسط للهيئة الدولية للطيران المدنى ، والثانى اجتماع الجمعية العامة لثانية الجمعية الدولية للنقل الجوى ، والثالث المؤتمر الثالث عشر للجنة الدولية الفنية لخبراء التشريع الجوى .

وبرز نشاط مصر فى المؤتمرات والاجتماعات الدولية الخاصة بالطيران ، وأصبح لمثيلها رأى مسموع .. فان مصر تحتل مركزا ممتازا فى قلب العالم ، وهى نقطة اتصال رئيسية بين الشرق والغرب ، ويمر بها عدد كبير من الخطوط الجوية الهامة .

أول خط جوى يمر بمصر

وكان أول خط جوى تجارى مر بمصر ، هو الخط الذى أنشأته شركة المواصلات الجوية الامبراطورية بين لندن والبصرة عن طريق القاهرة .. كان ذلك فى مستهل عام ١٩٢٧ ، وقد امتد الخط بعد ذلك الى كراتشى ثم وصل فيما بعد الى سدى . وفى عام ١٩٢٩ افتتحت الشركة البريطانية خطا آخر يربط الاسكندرية بانجلترا . بواسطة الطائرات المائية ، وبعد عام ونصف عام رخصت الحكومة للشركة بمد خط جوى الى جنوب افريقيا .

وفي السنة نفسها منحت شركة الخطوط الجوية الملكية الهولندية ترخيصا بنزول طائراتها في مصر وهى فى طريقها بين امستردام وبتافيا .

وفى عام ١٩٢٥ سمح لطائرات « الاليتوريا » الايطالية بالمرور بمصر فى طريقها من ايطاليا الى اثيوبيا .

وقبل الحرب مباشرة سمح لشركة « ايرفرانس » بمرور طائراتها بمصر فى طريقها بين فرنسا وسوريا ولبنان والشرق الاقصى .

الانظار تتجه الى مصر بعد الحرب

ونشبت الحرب ، وتحول النقل الجوى المدنى الى نقل حربى فى معظم البلاد .. حتى اذا ما وضعت الحرب اوزارها عادت الشركات تنظم صفوفها ، وتجدد طائراتها ، واصبحت مصر محط انظار الجميع ، ففيها اكبر مطار فى الشرق ، وفيها من الوسائل والفتيين ما يطمئن شركات النقل الجوى الى الهبوط فيها ، وجعل مطار القاهرة الدولى محطة رئيسية فى طريقها بين الشرق والغرب ، والشمال والجنوب ..

واصبح المطار عالميا ، فيه حركة دائمة .. طائرات تهبط ، وطائرات تطلع . والوف الركاب يصلون اليه او يغادرونه فى كل يوم ، الى مختلف بلاد العالم .

المطار المصرى الاول . . المآظه

ولم يكن مطار القاهرة الدولى غير جزء من الصحراء القريبة من ضاحية مصر الجديدة ، الى ان اختارت موقعه القوات الجوية الامريكية فى مصر اثناء الحرب ، فانشأته فى زمن قياسى لم يزد على اربعين يوما !

وعندما انتهت الحرب ، سلم المطار الى الحكومة المصرية فى احتفال رسمى ، فحولته من مطار حربى الى مطار مدنى كبير

واخذت تواصل تحسينه وتوسيعه حتى أصبح اليوم من أكبر المطارات العالمية وأهمها .

أما المطار المصرى الاول ، فهو مطار المازة الذى افتتح فى أول فبراير عام ١٩٣١ ، ثم أنشئ بعده مطار الدخيلة على الساحل فى الاسكندرية ، وأعد لاستقبال الطائرات العادية والطائرات البحرية . .

وقد توسعت مصر فى انشاء المطارات الحديثة ، وأصبح فى القاهرة أربعة مطارات ، وفى الاسكندرية اثنان ، وفى كل من بورسعيد ومرسى مطروح والمنيا وأسيوط والاقصر وأسوان ، مطار . .

أول خطاب ينقل بطائرة

وفى عام ١٩٢١ نقل اول خطاب من مصر بطائرة . . وكان مرسلا الى بغداد ، ونقلته طائرة من طائرات السلاح الجوى البريطانى ، كانت تنقل البريد اليها والى ايران . . ولم يتوسع فى نقل البريد بالطائرات الا بعد أن بدأت طائرات الخطوط الجوية المختلفة تهبط فى مصر بعد ذلك بست سنوات .

التشريعات الاولى للطيران

فى يوم ٢٤ مارس من عام ١٩٢٠ صدر اول قانون ينظم شؤون الطيران فى مصر ، ويقضى بجعل انشاء المطارات احتكارا للحكومة ، ويقرر عدم جواز انشاء أو اعداد أى أرض لقيام الطائرات أو نزولها الا بواسطة الحكومة أو بأذن منها .

ومن الغريب ان الحكومة أصدرت هذا القانون سنة ١٩٢٠ ولم تنشئ أول مطار الا سنة ١٩٣١ ! . وقضت الحكومة سنوات طويلة فى اعداد تشريعات الطيران ، وصادت بعض العقبات عندما أرادت اصدار قانون سنة ١٩٣٥ الذى نص على أن للدولة كامل السيادة المطلقة على الفضاء الجوى الذى يعلو أراضيها .!

وواصلت مصر بعد ذلك جهودها لاستكمال تشريعاتها الجوية ، واصدار ماينقصها من هاتبا طبقا لاحدث التشريعات فى العالم وكلها يهدف الى تنظيم الطيران وتأمينه ..

الطائرات تصنع فى مصر

ومصر التى افتتحت اول خط جوى منذ واحد وعشرين عاما ، تستطيع ان تفخر بانها من خير بلاد العالم فى الطيران . بل هى من اقل البلاد معاناة تكوارث الطيران ..! لقد اصبحت امور الطيران كلها فى يد المصريين منذ اعوام ، واثبت هؤلاء المواطنين انهم اكفاء ، فقد استطاعوا ان يقودوا الطيران فى بلادهم الى الامام .. وان يعيشوا الطمأنينة فى نفوس المصريين ، وهم يقبلون على ركوب الطائرات المصرية ، التى يقودها مصريون ، ويشرف على صيانتها مهندسون مصريون ..

بل لقد خطا المصريون خطوة اخرى الى الامام فى عالم الطيران وحلقت فى سماء مصر لاول مرة يوم ٢٣ اغسطس سنة ١٩٥٢ ، اول طائرة صنعها مصريون ، فى مصنع مصرى !

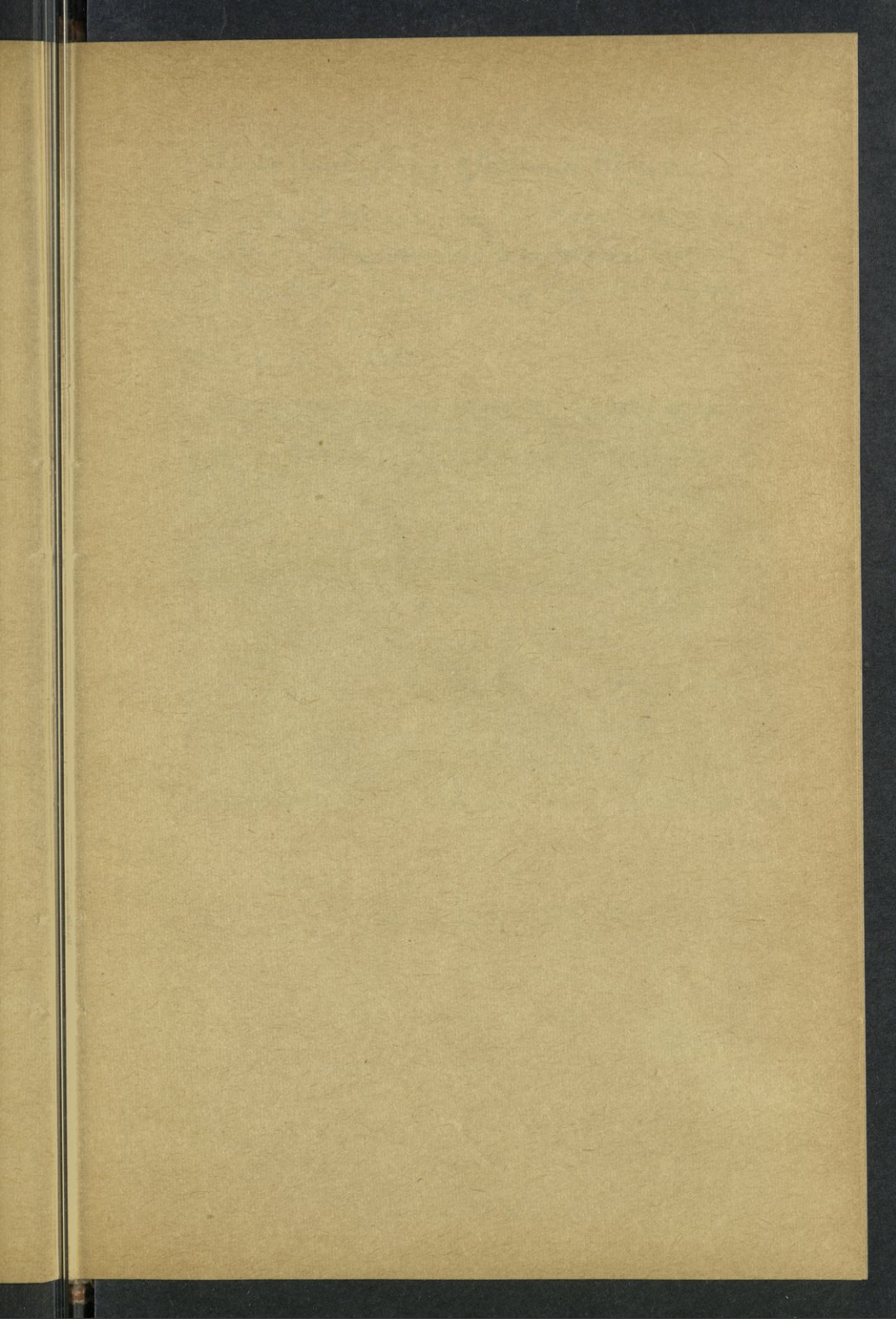


أول طائرة صنعت في مصر

القصة الصغيرة .. والقصة الكبيرة

هذه هي قصة الطيران في مصر! .. القصة الصغيرة التي
نقدم بها قصة من أكبر قصص الطيران في العالم .. قصة البطل
ليندبرج الذي قام منذ أكثر من ربع قرن بأكبر مخاطرة في عهده
يوم طار من أمريكا إلى أوروبا!
القاهرة في فبراير ١٩٥٤

كمال نجيب



قاهر المحيط

أو

مذكرات لنديج

تأليف

شارلز لنديج

ترجمة

جماعة من اصدقاء مؤسسة فرانكلين

راجعه

دكتور احمد فؤاد الالهواني



لندبرج
قاهر المحيط

« سمح بنشرها الاتحاد الصحافى المصور »

الفصل الاول

كان الليل قد ألقى ظلاله على الأفق الشرقى • ونظرت من كابينة القيادة الى حقول « سنترال أيلينوى » فرأيت فريقا من دارسى القمح يغادرون الحقل بعد أن فرغوا من عملهم اليومى • وتطلع عدة رجال ولوحوا بأيديهم حين دوت طائرة البريد التى أقودها من فوقهم •• سيخيم الظلام بعد دقائق قليلة ومازلت فى جنوب بيوريا ••

مأسرع ما مرت أيام الصيف الطويلة حين كانت الرحلة الى شيكاغو تتم كلها فى ضوء النهار ، وكانما لم تنقضى الا أسابيع قليلة على عصر ذلك اليوم الخطير من أيام أبريل ، حين افتتحنا خط البريد الجوى بين شيكاغو وسانت لويس •• وكان لى بوصفى الطيار الاول للخط شرف القيام بالرحلة الاولى ، حيث لقيت على طول الطريق حفاوة بالغة من كبار الموظفين ومصورى الصحافة ••

ولكن اهتمام الناس قد فتر بعد ذلك الحمل الاول الثقيل من البريد الملىء بخطابات المتحمسين وهواة الطوابع • وتضاءلت أكياس البريد ، التى كنا نحملها دهايا وأياها بانتظام يدعو الى الفخر ، حتى أوشكت ان تعود فارغة •

وكان عقدنا ينص على أن نقوم كل أسبوع بخمس رحلات من سانت لويس الى شيكاغو ، ومثلها فى العودة ، كما كان علينا أن نسلم بريد سانت لويس الى شيكاغو فى وقت يستطيع فيه أن يلحق بالطائرات القادمة من الغرب ، حتى يمكن وصول الخطابات الى أصحاب الاعمال فى نيويورك فى مطلع النهار •• وكنا ثلاثة نقوم بهذه المهمة : فيليب لف ، وتوماس نلسون ، وأنا •• وكلما ألت الخطوط الجوية الاخرى رحلاتها كنا نحن أحيانا نشق طريقنا بين السحب المنخفضة فنهبط فى «ماى فيلد» مطار شيكاغو بطائراتنا التى أعدنا بناءها من طائرات الجيش الحربية ••

وكانت شركة روبرتسون للطيران تتقاضى أجرها حسب وزن ما نحمل من بريد ، وكثيرا ما كانت الاكياس تزن أكثر مما بها من خطابات . ولذلك لم يكن في وسع الشركة أن تشتري طائرات جديدة ، بل كنا نشتري جميع طائراتنا من مخلفات الجيش . ثم نعيد بناءها في مصانعنا في «لامبرت فيلد» بسانت لويس ، وهي طائرات ذات محركين فيها ماكينة واحدة في مقدمتها ، وكنا نسميها « د. ه . » لان شركة دي هافلاند هي التي وضعت تصميمها في إنجلترا اثناء الحرب وأصبحت الآن في علم ١٩٢٦ من طراز عتيق .

وقد تحطمت منى احداها منذ أيام قليلة ، لان الشركة لم يكن لديها ما تشتري لى به شعلة احتياطية او مصابيح للاجنحة او منارا اهتدى بضوئه . وصادفت في تلك الليلة ضبابا في رحلتى الى الشمال بين مرسيليا (مدينة هناك) وشيكافو . . فعدت راجعا ، وحاولت أن ألقى بالشعلة الوحيدة معى لاهبط على ضوءها في احد الحقول ، وجذبت جهاز الاضاءة ، ولكن الشعلة لم تشتعل . .

ثم طرت شمالا مقدرًا أن اصل الى مطار « ماى فيلد » اذا استطعت أن اجد نقطة خالية من الضباب أنفذ منها الى ما تحت السحب ، غير ان الضباب كان يغطى كل شيء . . وقد أخبرنى الميكانيكيون فيما بعد بعد أنهم بعثوا أنوارا كشافا الى السماء وأشعلوا برميلين من نترول ليسترعوا انتباهى . . ولكنى لم أر شيئا . وبعد ان درت في المنطقة مقدار نصف ساعة اتجهت الى الغرب آملا أن اجد منارا من المنارات التى تهتدى بها عابرات القارة ، ولكن الضباب كان قد غشاها كذلك . وكنت قد اكتشفت عندئذ خلا في سلك الاضاءة بشعلتى ، فقلت لعلها تشتعل اذا جذبته بنفسى . . وتحولت الى الجنوب معتزما مرة اخرى ان اهبط على ضوء الشعلة في احد الحقول . .

وفي الساعة الثامنة والثلاث بدات حركة الماكينة تتقطع ، فقد فرغ الخزان الرئيسى من الوقود . وأدرت الخزان الاحتياطى ،

فعدت الحبة الى الآلات مرة اخرى ، ولكنى كنت أعرف أن
البتروال الاحتياطي لا يكفى لكثر من عشرين دقيقة . ولاح
ضوء على الارض هو مجرد ومض ، لكنه كان يعنى وجود
فرجة فى الضباب ، ودرت هابطا ، ثم جذبت سلك الشعلة ،
فلم أر على ضوءها الا طبقة كثيفة من الضباب ، فبدأت
أحلق الى ارتفاع مناسب لأقذف بنفسى من الطائرة .

وحين بلغت ٥٠٠ قدم توقف المحرك مرة اخرى ، فوثبت
من جانب الطائرة ، وانفتحت مظلتى توا . وبعد لحظات قلائل
رأيت فى العتمة طائرتى تدور فى اتجاهى ، ولعل القطرات الاخيرة
الباقية من الوقود قد وجدت طريقها الى « الكاربوراتور » ،
فأرسلت الطائرة فى رحلة دون قائد . ثم أخذ صوتها يبعد
قليلًا قليلًا ، ثم عاد الى قوته ، وظهرت الطائرة مرة اخرى ،
ورأيتها تدور حول نفسها خمس مرات قبل أن أهوى وسط
الضباب .

وضممت قدسى أحدهما الى الاخرى ، وحميت وجهى بيدي
وانتظرت ، ثم لمست الارض . . فى حقل من القمح . ورأيت على
مقربة منى بضع عربات نقل وسيارة تسير ببطء ، ثم تقف
مصوبة أضواءها من ناحية الى اخرى .

وكان فى السيارة عدة اشخاص ، فصاح أحدهم :

— هل سمعت تلك الطائرة ؟

وأجبت : انى أنا قائدها !

ومضى الرجل يقول دون ان يعير جوابى انتباها :

— لقد سقطت فى هذه اللحظة طائرة الى الارض . لابدانها قريية

جدا من هنا . .

ثم مضى يرسل أضواء السيارة باحثاعنها . وقلت مرة اخرى :

— انى أنا الطيار الذى كان يقودها . . !

— أنت الطيار . . ؟ يا الهى . . ! كيف . . .

فقلت وأنا أريه حزمته البيضاء : لقد وثبت بالمظلة . .

وعثرنا على الطائرة على بعد ميلين ، وقد استحالت الى كومة
كروية ، بعد ان اشتك أحد جناحيها بكومة من أعواد القمح ،
ثم انزلت على الارض مسافة ثمانين ياردة مختزقة أحد
الاسوار . وحملت أكياس الخطابات الى أقرب مكتب البريد ،
لترسل بالقطار .

لم ينقض على هذا الحادث الا أسبوع واحد ، حتى كنت
مرة أخرى اقود طائرة ثانية من نفس الطراز د.ه. الى الشمال ،
وها هو ذا الظلام يقترب وأنا أهبط نحو مطار « بيوريا » .
وجاء سائق عربة النقل مبتسما يحمل على ذراعيه حقيبة بريد
تكاد تكون خاوية . . حقيبة مسجلة قد أغلقت بقفل نحاسي
كبير . وسرني هذا ، فان وزن القفل يعنى زيادة دولارين في
دخلنا ..

وحين حلقت من المطار كان القمر قد بزغ في الافق الشرقي
وانعكس ضوءه الى السماء من منعطفات الانهار ، حتى بدت
الارض متألقة كسائر الكواكب . . وأحسست في عزلة الجو
بالسمو والوحدة . لماذا أعود الى الارض وبين يدي كل هذا
الكون البللورى ؟ انى استطيع أن أطير وأطير الى الابد ، مجتازا
مطار البريد في شيكاغو الى الجبال والمحيطات . .

ماذا لو استطعت حقا ان أظل مطلقا في الجو عدة ايام . . ؟
كم من الوقود تستطيع طائرة ان تحمل لوملىء هيكلها بخزانات
البترول . . ؟ ولكن « رينيه فونك » حاول ذلك مندبضة ايام
فقط بطائرته الضخمة « سيكورسكى » ذات المحركين ، فارتطمت
الطائرة ، والتهمتها النيران وهو يحاول التحليق من مطار
نيويورك في رحلة متصلة الى باريس .

وفي طائرتى من الوقود ما يكفى لساعتين آخرين على الاكثر،
ولكنى مضطر الى الهبوط في شيكاغو قبل ذلك بوقت طويل .
ان نقل البريد الى شيكاغو ليصل من هناك الى الشرق طريقة
مطولة ، فلماذا لا نظير به مباشرة من نيويورك الى سانت

لويس .. ؟ دون توقف .. ؟ على أن ذلك لا يمكن طبعاً أن يتم
بهذه الطائرات من مخلفات الجيش ، ولكن بطائرات جديدة ،
ومحركات جديدة ..

هناك مثلاً الطائرة الجديدة « رايت بلانكا » التي ارتفعت
بحمولة ثقيلة لا تكاد تصدق في إحدى رحلاتها التجريبية ،
ويمكن بمثل هذه الطائرة أن نحمل البريد من سانت لويس إلى
نيويورك دون توقف . وربما استطعنا في الليالي الصافية أن
نحمل إلى جانب ذلك مسافرين أو ثلاثة . ولكن طائرة واحدة
من هذا الطراز تكلف بين عشرة آلاف وخمسة عشر الف دولار ،
ويحتاج خط البريد إلى ثلاث منها . فمن الذي يمكنه أن
يستثمر مثل ذلك المبلغ الضخم في مشروع كهذا ؟ إن شركتنا
تلقى جهداً شديداً في تزويد خطنا بطائرات د . ه . مع أن
الواحدة منها لا تكلف إلا بضع مئات من الدولارات . ومع ذلك
فإن الطائرة « بلانكا » أسرع من الطائرة د . ه . بخمسة عشر
ميلاً في الساعة ، وهي تستهلك نصف ما تستهلكه تلك من
البتروئول ، وتحمل ضعف ما تحمل . يا له من مستقبل زاهر
للطيران حين يمكن صنع مثل هذه الطائرات .. ! على أن قليلاً
من الناس هم الذين يدركون هذه الحقيقة ، وكم أود ، أن
أبين لرجال الأعمال في سانت لويس ، ما تستطيع الطائرات
الحديثة أن تفعله . فبطائرة من طراز بلانكا ، مليئة بخزانات
الوقود أستطيع أن أظل محلقاً طول الليل كالقمر . ولعلى -
ولشد ما افزعت عقلي هذه الخاطرة ! - لعلى أطيّر بين نيويورك
وباريس دون توقف ..

من نيويورك إلى باريس .. ! ياله من حلم .. ! هل يستطيع
المرء أن يتزود بكفايته من الوقود .. ! لعل طائرة بلانكا قادرة
على ذلك - إذا لم يتوقف المحرك - ونادراً ما تقف محركات
« هورلوند » من صنع رايت ، فهي ليست كمحركاتنا القديمة
« ليرتي » لو استطاع الطيار أن يتبع الطريق الصحيح المدة
الكافية لوصول إلى أوروبا ..

ولماذا لا أحاول عبور المحيط .. ؟ انى أكاد أبلغ الخامسة والعشرين ، وقد طرت الى الآن الفى ساعة ، وتزهت فوق نصف الولايات الثمانى والاربعين ، وحملت البريد فى أسوأ الليالى . وقد تعلمت اصول الطيران فى أثناء السنة التى قضيتها طالبا فى الجيش . وأنا الآن برتبة كابتن فى فصيلة المراقبة رقم ١١٠ من حرس ميسورى الوطنى ، وقد تحققت كل مطامحى الماضية وآمالى وأحلامى عن الطيران . فلم يعد أمامى من مزيد .. فلانظم رحلة الى باريس .. !

أذهلتنى جسامه هذا القرار بعض الوقت . فليس لدى من المال ما اشترى به طائرة من طراز رايت بلانكا . لكن لعلنى أستطيع أن أجمعه فى سانت لويس . ان لدى قليلا من المال . وقد يرغب بعض الناس أن يساهموا فى المشروع . وهناك بعد ذلك جائزة «أورتيج» ومقدارها ٢٥٠٠٠ دولار يأخذها أول طيار يطير دون توقف من نيويورك الى باريس ، وسيكون هذا المبلغ كافيا لشراء الطائرة وبقيّة النفقات .

لابد أن يكون هناك من الاثرياء من أوتوا بصيرة صادقة تهون عليهم ما فى المشروع من مغامرة . لكن المشكلة هى كيف أهتدى اليهم وأقنعهم بالاستماع الى ذلك المشروع . ربما تبنته شركة رايت للطيران ، فانها تملك الطائرة بلانكا ، ولن تجد دعاية افضل من ذلك لطايرتها ومحركها . لو استطاعت الطائرات أن تقوم بهذا ، فلن يكون هناك حد لمستقبل الطيران .

وزحفت الى فراشى الضيق فى غرفة المطار ، ووقدت بزواوية لأجد لنفسى مكانا كافيا . ان معظم البريد الذى حملته الى شيكاغو يستقر الآن فى كايبنة طائرة مسافرة الى الشرق .. الى نيويورك ، ولم يبق الليلة متسع للتفكير فى عبور المحيط . ولكن هل تستطيع حقا طائرة أن تحمل من البترول ما يكفى للطيران بين نيويورك وباريس ؟ ألم يسبق ارتطام «سيكورسكى» طائرة الكابتن فون ؟ الخطأ قيادتها أم كان الحمل ثقيلا على

هيكلا الضعيف ؟ ان الجالون الواحد من الجازولين يزن ستة أرطال . فياله من حمل ثقيل ذلك الذى كان على أجنحتها أن ترفعه ! انها تزن بوقودها أكثر من ٢٨٠٠٠ رطل .

لقد بلغت الطائرة نهاية المدرج ولم تبلغ من السرعة ما ترتفع به عن الارض ، فارتطمت واشتعلت فيها النيران ، ونجا فونك والطيار المرافق ، ولكن اثنين من ملاحيهالقيما حتفهما . وجاء فى وصف هذه الطائرة العظيمة ذات المحركين أنها كانت مفروشة بالجلد الفاخر ، بل لقد كان بهاسرير ، وكان بها أربعة ملاحين لاضرورة لهم فى قيادة طائرة عبر المحيط . ان الطائرة التى تريد أن تضرب الرقم القياسى العالمى للطيران الطويل يجب أن ينزع عنها كل ثقل لا ضرورة له مهما خف وزنه . واذا قدر لى أن أحصل على طائرة من طراز بلانكا فسأطير وحدى ، ولو كانت مبطنه بالجلد فسأنزعها عنها ، ولن أحمل معى الا قاربا من المطاط للطوارئ و قليلا من الماء . والآن فلاكف عن التفكير فى هذا ولأنم قليلا .

ان النهوض من الفراش قبل أن يطلع الصباح هو أسوأ ما فى مهنة نقل البريد الجوى . لكن هذا الصباح يعد فجر حياة جديدة . . حياة سأطير فيها الى أوروبا . وأخذت أقلب فى رأسى خطة اثر خطة ، وأنا أرتدى ملابسى ، ثم حين ركبت السيارة فى طريقى الى المطار ، ثم طوال رحلتى نحو الجنوب الى سانت لويس !! كم من الوقت يتطلب صنع طائرة من طراز « رايت بلانكا » ؟ كم ثمنها ؟ كم من الجازولين تستطيع أن تحمل ؟ كيف أستطيع الحصول على أرقام دقيقة عن سرعتها ، وعن المسافة التى تدرجها قبل أن ترتفع ، ومقدار استهلاكها للوقود ؟ ان جواب أسئلتى عند أناس على بعد يقرب من ألف ميل : عند مصنع رايت للطائرات فى بترسن بنىوجرسى .

على انى لو ذهبت توا الى هناك وأخبرتهم انى أريد شراء طائرة بلانكا لأطير بها الى باريس ، فسيسالون عن قدرتى على

دفع الثمن . ينبغي اذن أن أجد من يشاركنى فى المشروع من أصحاب النفوذ والمال . وربما شاركتنى عندئذ شركة رايت نفسها حين ترى قدرة شركائى ، فان لم تفعل فسأحاول مفاوضة مصانع أخرى مثل «فوكر» أو «هف دالاند» !! كيف استطاع كوماندور بيرد أن يجد المال لشراء طائرته ؟ الى من يجب أن أتوجه بمشروعى ؟

هناك مثلاًهارولد باكسى صاحب المصرف ، وأحد الذين يصرفون أمور مدينة سانت بويس الكبيرة ، ولديه طائرة من طراز «ترافل إير» ، وهى أحدث طائرة توجد فى حظائر مطار «لامبرت فيلد» . ومنذ أن اشتري بكسبى طائرته بدأ كثير من رجال الاعمال يطيرون كذلك ، مثل هارى بوكر الوسيط التجارى ، وايرل تومسون عضو شركة التأمين ، وقد سبق أن لقنته بضع دروس فى الطيران ، ولعل ذلك يحدهو الى أن يستجيب لفكرتى ، وسأحدثه فى التليفون غدا لأضرب معه موعدا والى أن يحين ذلك الموعد سأضع مشروعاً لخط جوى الى نيويورك عن طريق «انديانابوليس» و«كولومبس» و«بترسبرج» ، كما أحسب مواعيده ونفقاته ، فان ذلك سيثير اهتمام رجال الاعمال . يجب أن أبين للناس ما تستطيع طائرة مثل بلانكا أن تحققه ، ويجب لى أفعال هذا أن أرسم خطة للعمل .

أخذت ورقة وكتبت العنوان التالى : « الطيران بين سانت لويس - نيويورك - باريس » . ثم عدت تحتته ما يجب عمله : « التفكير فى الحجج التى يمكن أن تقنع رجال الاعمال بمؤازرة المشروع . الحصول على معاونه وزارة الداخلية . قارب من المطاط . خرائط . الحصول على أوصاف الشواطىء ، الايرلندية والانجليزية والفرنسية والاسبانية لمعرفة معالمها» . وتجمع لى فى القائمة خمسة وثلاثون بندا ، ولاشك انى سأضيف اليها بنودا فيما بعد .

وحين أزف موعدى مع مستر تومسون كنت على أتم

الاستعداد ، وذهبت مساء الى منزله حسب الموعد، فقادتني خادمة الى غرفة الاستقبال ، ثم دخل مستر تومسون فصافحني . . يجب الآن أن أقنعه ليكون أول المؤمنين بأن في إمكان طائرة أن تحملني من نيويورك الى باريس .

وبدأت الحديث قائلا : «مستر تومسون . . لقد جئت أسألك النصح في مشروع أفكر فيه » .

وهز رأسه مشجعا فمضيت أقول : لاشك أنك قد سمعت بجائزة «أورتيج» التي تمنح من يطير دون توقف بين نيويورك وباريس ٢٥٠٠٠ دولار . انى أعتقد أن طائرة حديثة يمكن أن تقوم بهذه الرحلة ، وأريد أن أحاول ذلك . أريد أن ابين للناس ما يمكن للطائرات أن تقوم به ، وسيكون في هذا تقدم لمستقبل الطيران ودعاية لسانت لويس . ثم رحلت أشرح له حاجتى الى جماعة من رجال الاعمال لتمويل المشروع، ويكون لى من نفوذهم معين في مفاوضات مع أصحاب مصانع الطائرات .

وأخيرا تكلم فقال : « انى أستطيع أن أساهم بألفى دولار، ولكنى أرجح أن الطائرة التى نطليها ستكلف عشرة آلاف دولار على الأقل » . وهنا حدثته عن الطائرة رايت بلانكا . فقال في صوت مختلج : «ولكنها طائرة أرضية وليس لها الا محرك واحد . . اليس كذلك ؟ انى أريد لك أن تستقل طائرة مائة أو أخرى ذات محركات عدة ، حتى لا تضطر الى الهبوط فى الماء اذا تعطل أحدها . ألم تفكر فى استخدام طائرة ذات ثلاثة محركات من صنع «فوكر» كما فعل كومان دور بيرد ؟ »

وقلت فى نفسى انه طبعا محافظ كسائر رجال الاعمال، ولكنه على الأقل قد اخذ مشروعى مأخذ الجد .

وقلت أناقشه : «ان الطائرة المائتة لا تستطيع الارتفاع بحمولة كافية من الوقود ، كما أن الطائرة ذات المحركات الثلاثة من طراز «فوكر» ستتكلف مبلغا ضخما من المال لا أظنه يقل

عن ٣٠٠٠٠ دولار . فضلا عن انى لست وانقسا بأن ثلاثة محركات ستجعل مثل تلك الرحلة أكثر أمنا ، اذ تكون الطائرة مثقلة بالوقود ، فاذا تعطل أحد المحركات فوق المحيط فأغلب الظن انى لن أستطيع العودة بقوة المحركين الباقين وحدهما . لذلك أعتقد أن الطائرة ذات المحرك الواحد أوفر أمنا اذا قدرنا كل هذه العوامل » .

وأضاف مستر تومسون : « لا ريب أنك تعرف عن الطيران أكثر مما أعرف ، ولكنى لست مرتاحا الى الطيران عبر المحيط بطائرة ذات محرك واحد ، واعتقد أنه يجب أن تفكر فى الحصول على طائرة ذات محركات ثلاثة كطائرة فوكر مثلا . وقضينا المساء كله فى الحديث عن الطائرات والرحلة من نيويورك الى باريس . وبدا لى ان المشروع قد أثار اهتمام مستر تومسون ، مافى ذلك شك ، ولكنه غير مطمئن الى ما ينطوى عليه من مخاطرة ، وله العذر ، أليست مهنة التأمين عمله ؟

ومرت بضعة أيام .. وبينما كنت جالسا أتناول افطارى فى وقت متأخر فى مطار « لامبرت فيلد » ، بعد ان سلمت بريد شيكاغو ، اذ قال أحد الجالسين الى المائدة : « ان مندوبا من شركة فوكر يحدث ماجور روبرتسون عن انشاء مكتب لهم فى سانت لويس » .

ورأيت فى ذلك فرصة للحصول على معلومات دقيقة عن قدرة هذه الطائرة ونفقاتها . على انه ينبغى أن ألزم جانب الحذر ، فانى لم اكن قد أخبرت بمشروعى احدا ممن يعملون فى المطار . وراقبت باب الماجور روبرتسون حتى خرج منه مع شخص غريب فى ثياب مدنية . وكان من السهل أن أجد من يقدمنى اليه ، وواتانى الحظ فبقينا وحدنا بضع دقائق . وقبل أن أحدثه فى الامر رجوته الا يبوح به الى أحد ، فوعد بذلك .

وقلت له : « ان بعض الناس هنا فى سانت لويس يفكرون فى شراء طائرة لتطير بين نيويورك وباريس ، وقد خطر لنا أن

تكون من طراز فوكر . لذلك نحب أن نعرف هل في استطاعتكم صنع طائرة يمكن أن تحمل ما يكفي للرحلة من وقود. ونحب كذلك أن نعرف ثمنها والزمن الذي يستغرقه صنعها » .

وأجاب مندوب الشركة : « ان مستر فوكر يستطيع ان يصمم طائرة ذات مدى طويل لتبلغ باريس مع احتياطي كاف من الوقود . وتستطيع الشركة أن تسلمها في الربيع القادم اذا أوصيتم بصنعها الآن . وستكلف حوالي ٩٠.٠٠٠ دولار » .

وحاولت الاينم وجهي على ما أصابني من دهشة. تسعون الف دولار ! ان مثل هذا الرقم لم يدر قط في خلدى .

ثم مضى في حديثه قائلاً : «على ان شركة فوكر يجب طبعاً ان تقتنع أولاً بكفاءة الطيارين قبل ان تصنع طائرة لمثل تلك الرحلة»

وتجاوزت عن هذه العبارة كأنها لا تعينى ، وقلت في نفسي لعل أصل معه الى شيء بقليل من المراوغة فسألته : « لقد فكرنا في استخدام طائرة ذات محرك واحد ، فكم في رأيك تكون تكاليف ... »

وقاطعنى المندوب قائلاً : « ان شركتنا لن تقبل ان تباع طائرة ذات محرك واحد لعبور المحيط » .

ولم أياس بل عقبته قائلاً : «نحن نعتقد ان طائرة ذات محرك واحد ليست أقل أمناً من طائرة ذات محركات ثلاثة قد أثقلتها حولتها» .. (ماذا أقول «نحن»؟! انى أنا الوحيد الذى يعتقد ذلك)

وأجاب المندوب محتداً : « ان مستر فوكر لن يفكر في بيع طائرة ذات محرك واحد لعبور المحيط الاطنطى » . وهكذا رفض مشروعى الخطير .

وتسللت بعيداً بأسرع ما استطعت لأسير وحدى وأفكر في الامر . انى لا أريد طائرة ذات ثلاثة محركات وماكنت لأسأل المندوب عنها لولا رغبتى في ارضاء تومسون . ومع ذلك فقد

دهشت حين أخبرني بما لايقبل الجدل أن شركة فوكر لن تباع
طائرة ذات محرك واحد لذلك المشروع .

وقررت أثناء طيراني مساء بالبريد الى شيكاغو أن أبحث
عن مؤازرين في سانت لويس ، ثم أحاول شراء طائرة رايت
بلانكا . اذن لابد أن أتحدث الى ماجور لامبرت في الاسبوع القادم .

ان ألبرت بوند لامبرت زعيم ذو نشاط كبير من زعماء الطيران
في المنطقة الوسطى الغربية ، حتى لقد سمي مطار «لامبرت
فيلد» باسمه . ووجدته في غرفته جالسا الى مكتبه ، وقد
تجلت في وجهه سمات اليقظة والجد ، وفي ملابسه النظافة
والاناقة . وشرحت له مشروع الطيران بين نيويورك وباريس
والمصاعب التي لقيتها ، وذكرت له حاجتي الى من يعاضدني
من ذوى النفوذ حتى يقتنع اصحاب المصانع بالمشروع فيقدموا
الي ما اطلب من معلومات عن نفقات الطائرة ومقدرتها .

ومضيت في حديثي قائلا : «أريد أن أكون في مركز أستطيع
معه أن أساوم على الثمن كذلك . ولو استطعت أن أقول لك
من بين معاضدى المشروع فسيكون ذلك عونا ضخما » .

ولم يسألنى ماجور لامبرت عن الطائرات البحرية أو الطائرات
ذات المحركات المتعددة . ولا عجب ، فانه ذو خبرة قديمة
بالطيران ويعلم أن كل طيران مهما يكن فهو ينطوى على خطر .
وقال أخيرا : «اذا كنت تعتقد أن ذلك مشروع عملي «ياسليم»
وإذا كنت تستطيع أن تجد المعاضدين الآخرين ، فسأساهم فيه
بألف دولار » .

وكان هذا أول مبلغ أجمعه . فاذا أضفت اليه ألفين من
عندى فسيكون لدى ثلاثة آلاف دولار . ثم ان مستر تومسون
قد وعد بمؤازرتى ، وان كان لم يعدنى بمبلغ معين .

والآن أستطيع أن أتحدث الى ماجور بيل روبرتسون ، وهو
أحد اخوة ثلاثة يديرون شركة روبرتسون للطيران ، وأقدم

اليه أخيرا شيئا ملموسا ، لا مجرد فكرة من الافكار . ولم
اكن أستطيع ان اطلب منه عونا ، فحسبه ما يلقاه من مشقة
في الإبقاء على خط بريدنا الجوى مما لا يترك له مالا يساهم به
في مشروع الطيران من نيويورك الى باريس . لكنه يستطيع
أن يقدم معونات من نوع آخر . فقد كنت أريد أن أقول لأصحاب
المصانع أن شركة روبرتسون للطيران تؤازر مشروعى ، كما كنت
أريد منه أن يأذن فى تعديل مواعيد خطنا الجوى حتى يمكن أن
اتغيب يومين أو ثلاثة اذا لزم الامر . .

واستمع ماجور بيل الى حديثى وسألنى بضعة أسئلة ، ثم
قال : «تستطيع أن تعلن أبى من ورائك يا سليم اذا كان فى
ذلك عون لك . على أن نقل البريد يجب أن يظل منتظما .
أتظن أن فيل ونيلى يستطيعان ذلك وحدهما؟ هب أن أحدهما
أصيب فى حادث فلن يكون لدينا اذن طيار احتياطى » .
فأجبتة : «تستطيع اذا حدث هذا أن تبرق الى فأعود
بأول قطار . »

فقال : «حسنا اذن ياسليم تستطيع أن ترتب الامر مع
فيل ونيلى . ولكن ماقولك ؟ ان الطيران الى باريس يستحق
قدرا كبيرا من الاعلان ، ولعل صحيفة بوست دسباتش يمكن
أن تقدم المال اللازم لذلك ، اذا كتبت اسمها على مقدم الطائرة .
انى اعرف أحد رؤساء تحريرها ، فلم لا نذهب اليه ونحدثه
فى الامر ؟ »

ومع انى لم اكن راضيا عن فكرة الطيران الى باريس بلوحة
اعلانات ، فقد كان علي أن أحاول كل الوسائل ، لذلك سألته
أن يضرب لنا موعدا مع ذلك المحرر .

ووقفت فى مدخل مكتب البريد فى «أنجل» أقرأ رسالة من
الاسوشيتد برس كتبت تحت عنوان كبير : «بيرد ينوى عبور
الاطلنطى . قاهر الاطلنطى يتنبأ بعبور المحيط فى العام القادم» .
وقد وردت الرسالة من بروج بورت كونيكتكت فى ٢٨ أكتوبر،

وجاء فيها أن ليفتنانت كوماندور بيرد سيطير الى باريس في الربيع القادم. يالها من منافسة خطيرة!. ان كوماندور بيرد طيار قدير وهو يعرف كيف يمول مشروعه. وهناك أيضا الطياران الفرنسيان الراغبان في الحصول على جائزة أورتيج بالطيران من الشرق الى الغرب، وقد أشاعت الصحف أنهما على استعداد للطيران. وهناك كذلك مشروعات أمريكية أخرى قرأت تقارير عن اثنين أو ثلاثة منها. ان كثيرين يودون القيام بأول طيران متصل بين نيويورك وباريس. أفقصد لمشروعى اذن أن ينتهى كما بدأ حلما من الاحلام؟

وسرعان ما دبر ماجور روبرتسون لقاءنا بأحد محررى صحيفة بوست ديسباتش. وهانحن أولاءنجلس فى اضطراب أمام مكتبه. ان مشروعى لم يثر اهتمامه، بل لقد رفضه قائلا: « لا اعتقد أن البوست ديسباتش تشترك فى مثل هذا الطيران المغامر، وكيف تعبر المحيط الاطلنطى بطائرة ذات محرك واحد وطيار واحد. اننا لا نحب ان نقامر بسمعتنا، ولن نستطيع ان نجازف بتأييد هذا المشروع. »

ورأيت أنه يجب أن أتحدث الى أصحاب شركة رايت قبل أن أفكر فى شركات أخرى، لكى أعرف مدى قدرة الطائرة بلانكا، ونسبة حدوث عطل فى محركات « هورلوند ». ولكن كيف اتصل بهم؟ أستطيع ان اكتب اليهم خطابا أنبئهم فيه أن جماعة فى سانت لويس يريدون مفاوضتهم فى شراء الطائرة بلانكا، ولكن الخطابات لا أهمية لها، فان الشركات الكبرى تتلقى مئات منها كل يوم. برقية؟ لا. انى أريد طريقة غير عادية. لم لا أحدثهم بالتليفون من مكاني البعيد فى سانت لويس؟ ان ذلك سيكلفنى خمسة دولارات على الاقل. لكن الحادثة التليفونية البعيدة تعطى صاحبها اعتبارا كبيرا.

الاشجار أمامى تختفى فى الضباب وظلام المساء. الضباب! وملت بطائرتى ميلا شديدا الى اليمين بعيدا عن نهر «الينوى». ان أستطيع الوصول الى «بيوريا». واتجهت على هدى البوصلة

الى «سبرنجيلد» وهبطت الى مسافة مائة قدم فوق رؤوس
الاشجار ، فلم أستطع ان أتبين أين أنا ، حتى رايت ضوءا
ساطعا يلوح عن قرب فتحولت نحوه . أجل انه «المنار» الذى
أقامه ذلك الصبى وكتب الينا عنه يقول : «ان طائراتكم التى
تنقل البريد تمر بمنزلنا كل يوم ، ولذلك أقمت هذا المنار
لعلكم تهتدون به اذا ساء الجو هذا الشتاء . »

وقد عبرنا عن شكرنا له بأن درنا فوق بيته بضع دورات .
وها انذا الآن أحس بقيمة مصباحه ذى المائة شمعة . وحولت
اتجاهى مقدار خمس درجات ، وانتظرت ظهور ذلك الصف
المستقيم من المصابيح التى علفت على قوائم السياج لتحدهمطار
البريد بين الحقول . وحين اهتديت الى المطار ، وجدت اربعة
منها لم تنطفئ بعد .

ولم يكن بالمكان أحد ، ولكن هناك تليفون قد ركب على
أحد الاعمدة ، فطلبت مكتب البريد ، وجرت المحادثة التالية :
«أنا الطيار لنندرج . لدى بريد يجب نقله الى القطار لان
الضباب يحول دون الوصول الى بيوريا . »

- وهو كذلك . سنرسل عربية اليك . أيلزمك شئ آخر ؟
- لا . أشكرك . هذا كل ما أريد . ولكن أرجو أن تخبروا
سانت لويس .

وكنت أستطيع أن أربط الطائرة الى السياج ، وأذهب في
عربة البريد الى المدينة فأخذ حظى من النوم ، ولكننى تذكرت
أنى سأحتاج عندئذ الى رجلين على الاقل ليديرا المحرك فى
الصباح ، وحتى لو صببت ماء يغلى فى جهاز التبريد فان
ماكينة «لييرتى» اذا بردت كانت ادارتها ثانية من أصعب الامور .
لذلك قررت أن أبقى مع الطائرة وأدير محركها كل عشرين دقيقة
لتحتفظ بحرارتها .

وأنعشتنى الحركة والهواء البارد فخرجت أسير فى ظلمة
الحقول . لم لا أتحدث الى شركة رايت فى التليفون غدا ؟ ولكن

صبرا . فسيلزمنى بعض الوقت لشراء بذلة لائقة بأصحاب
الاعمال . . بذلة مفصلة ! . . فان بذلتى الخشنة الزرقاء قد
أصبحت لامعة عتيقة وضائق علي بعض الشيء . ولا بد نى
كذلك من قبعة فاخرة ومسطف، فان كل رجال الاعمال الذين
اعرفهم يلبسون قبعات ومماطف .

ها انذا ارى ضوءا ينساب على الطريق من ناحية الجنوب.
انها عربة البريد . ووقفت عند الباب فسلمت اكياس البريد
الى السائق ، ثم كرت العربة عائدة الى المدينة ، وأصبح
وحدى فى المطار تحت ظلمة الليل . لو كانت طائرتى الآن من
طراز بلانكا لاستطعت ان افصى الليل هنا مستريحا فى مكان
قيادتها غير المكشوف . ولكن هب ان النار اشتعلت فى طائرة
من ذلك الطراز ، وقد أعد خزان الوقود فى هيكلها للرحلة من
نيويورك الى باريس . سأكون حينئذ وركبتى ملاصقة لجهاز
الاحتراق ، وظهرى مستند الى مستودع الوقود كخشو
الساندوتش . أو هب ان جهاز الصعود والهبوط لم يعمل
حين تهم الطائرة بالارتفاع عن الارض! كم من الوقود يستطيع
محرك «هورلوند» ان يعمل وحده دون مراقبة ؟ سيكون
على ان أظل طائرا ما يقرب من أربعين ساعة بين نيويورك
وباريس . فكم من الوقت يستطيع الطيار ان يمضى بلا نوم ؟
- « أريد ان أتحدث الى شركة رايت للطيران فى باترسون
نيوجرسي . . نعم الى أى شخص يرد على التليفون . » ولم يكن
قد سبق لى قط ان طلبت محادثة تليفونية على مثل هذا
البعد . وسمعت طقطقة وطنينا وبضع كلمات وأرقام . ان
بذلتى الجديدة ، وكل ما يلزم للرحلة ، مهيا ليوضع فى حقيبة
السفر .

- « هذا هو الرقم الذى طلبته . »

فى دقيقة واحدة ! يا لها من سرعة !

وسمعت صوت فتاة أخرى تقول : « رايت للطيران » .

فأجبت وأنا أحاول الا ينم صوتى على اى اضطراب : «أريد
ان أتحدث الى واحد من موظفيكم من فضلك » .
- اى موظف تريد ؟

- واحد من هيئة الادارة . وسألت فى اصرار وشيء من
الضيق : « اى أعضاء هيئة الادارة تريد ؟ »
وأجبت فى ببطء وحزم : « انى أتكلم من مكان بعيد .. من
سانت لويس بيميسورى ، وأريد ان أتحدث الى أحد أعضاء
هيئة الادارة فى شأن من شؤون العمل . »
- انتظر من فضلك .

ثم سمعت صوت رجل فقلت : «انى أتكلم من سانت لويس
.. اسمى تشارلز لندبرج، وأنا مثل جماعة هنا يهتمون ان يشتروا
طائرة للرحلة بين نيويورك وباريس ، وأحب ان أتحدث اليك
عن الطائرة بلانكا ، كما أريد ان أحصل على بعض المعلومات
عن محركاتكم . متى أستطيع ان أراك فى بترسون ؟ »

- أتقول انك تتكلم من سانت لويس بيميسورى ؟
لقد نجحت حيلتى كما توقعت ولم يضع أجر المكالمة عبثا .
ثم قال : «سيسرنا ان نراك فى اى يوم ، وحسبك ان تبتئنى
بوصولك الى نيويورك فنحدد ساعة اللقاء . »

الفصل الثانى

حين دخلت مصنع رايت للطيران فى بترسون قبل الموعد بدقيقة ، أحسست بما لقبعتى ومعطى الجديدين وبذلتى الانيقة من أثر ، فقد أقت الفتاة الجالسة الى المكتب نظرة على بطاقتى ، ثم ابتسمت وقادتنى الى غرفة داخلية . ونهض أحد أعضاء هيئة الادارة من مكتبه مرحبا ثم قال :

- « أوصلت الآن من سانت لويس ياكابتن ؟ لقد قيل لى انك بمنم بطائرة رايت بلانكا »

- « أجل ياسيدى . وأحب أن أحصل على كل مالديك من علومات عن هذه الطائرة ، كما أننا مهتمون ايضا بمحركات هورلوند »

- « أستطيع أن أزودك بمعلومات عن المحركات . أما عن طائرة نفسها فانك لاتستطيع شراؤها الآن ، لان شركتنا لم تصنعها الا لكى تبرهن على قدرة محركات هورلوند وصلاحيتها نطائرة الحديثة . ونحن الآن نتفاوض فى بيع الطائرة وحقوق صنعها الى شركة « دف - دالاند » وطبعاً اذا فشلت الصفقة . . ولكن ألا تظن أن طائرات ذات محركات ثلاثة اصلىح للطيران عبر المحيط ؟ »

الطائرة المتعددة المحركات مرة أخرى ! لقد قال أحد المؤيدين لمشروعى انه ينبغى ان أن اشترى طائرة متعددة المحركات . وقال مندوب شركة « فوكر » ان شركته لن توافق على بيع طائرة ذات محرك واحد لتطير بين نيويورك وباريس ، ولكنى لم اكن أتوقع ذلك من شركة «رايت» . وأجبتة بقولى :

- « ان للطائرة ذات المحرك الواحد مزايا كثيرة . الى أى حد تتعرض ماكينتكم «هورلوند» للتعطل أثناء الطيران ؟ »
وضحك عضو الادارة قائلاً : « يبدو أنها تتعطل فى المتوسط مرة كل تسعة آلاف ساعة » .

- « متى تستطيع أن تعرف ان كنتم ستبيعون الطائرة
بلانكا ؟ »

- « يجدر بك أن تتحدث الى جوسب بلانكا في هذا الشأن .
ولكن ألا تحب أن ترى مصنعا بمناسبة وجودك هنا في
بترسون ؟ »

وسرنا بين صفوف من المخارط والسيور والمعجلات
الدائرة ، ومررت بنا عربات اليد محملة بقطع من الحديد والصلب ،
ولكن ذلك لم يصرفنى عن التفكير في الرحلة الى باريس ،
فسألت مرافقى :

« كم من الوقت يستطيع محرك « هورلند » أن يظل دائرا
دون حاجة الى عناية ؟ »

وأجاب : « لسنا نعرف .. ولكن اذا جف الذراعان أبطأت
حركته وثقل . لذلك ينبغي ان نجد وسيلة لتشحيمة أثناء
الطيران في رحلة بعيدة كهذه .. هذا هو مصهرنا »

ومضينا في جولتنا مارين بأفران تقوية المعادن الى اماكن
الاختبار بدويها الذى يصمم الآذان . وضربوا لى موعدا لمقابلة
جوسب بلانكا في فندق « ولدورف أستوريا » عبر النهر
بنيويورك .

ان بلانكا رجل نحيف تبدو عليه سمات الجد ، ذو وجه
واضح القسمات ، ولا يسع المرء أمامه الا أن يحس أنه في حضرة
عبقرى . وقال حين لقينته :

« ان طائرتى قادرة كل القدرة على الطيران المتصل من نيويورك
الى باريس ، ويسرنى أن أراها تحاول هذه الرحلة . ولن
تحتاج الا الى خزان كبير للجازولين يوضع فى الكابينة »

- « وهل جهاز الصعود والهبوط من القوة بحيث يستطيع
أن يرتفع بمثل هذا الحمل الثقيل من الوقود ؟ »

وأجاب : « أجل ، لقد صنعتها قويا لهذا الغرض ذاته »

- « كم ساعة في رأيك تستطيع طائرتكم البقاء في الجو دون أن تمون بوقود جديد ، اذاضيق الطيار صمام الوقود . »
- « اكثر من خمسين ساعة ياكابتن لندبرج . وسيكون ذلك كافيا لضرب رقم العالم القياسي في طول الطيران . »
- « اذا لم نستطع شراء البلانكا التي لديكم الآن فمتى يمكن أن تصنعوا واحدة اخرى ؟ »

- « لو أن لدى مصنعاياكابتن لندبرج لماستغرق صنعها طويلا ، ولكن ليس لدى مصنع الآن . على أنى آمل أن تستطيع شراء الطائرة التي لدينا ، فان رحلة موفقة الى باريس ستكون ذات فائدة كبرى . »

ووضح لى أنى وحدث في جوسب بلانكا صديقا ، فقدظل على موقفه المشجع بعد أن أخبرته أن جمعيتنا في سانت لويس لم تكتمل بعد . ولاعجب فهو نفسه يواجه مشكلات في تمويل مشروعه .

وقال لى وهو يودعنى : « أرجو لجمعيتك التوفيق ، كما أرجو أن تتمكن من شراءطائرتى . »

وكان على أن أستقل القطارالى الغرب في تلك الليلة ، لأستأنف الطيران بالبريد ، بعد أن قام « فيل لف » و « توم نلسن » بهذا ليتمكنانى من الغياب كل ذلك الوقت . ان لدى الآن من الخطط ما أستطيع أن أغرى به مؤازرى الموعودين ، كما أستطيع أن أنبئهم بأمر تلك الطائرة التي يمكن أن تصل الى باريس . فاذا أمكننى بعد ذلك جمع المال اللازم فسأعرض دفع الثمن فوراً الى « رايت » أو « هف - دالاند » أو أية شركة اخرى تملك طائرة بلانكا .

ولم أكد أبلغ مطار لامبرت بسانت لويس حتى أرسلت برقية الى بلانكا أوكد فيها اهتمامى بشراء الطائرة التي صممها . وتلقيت رده في الرابع من ديسمبر ينبئنى انه يرجو

ان اتمكن من شرائها ، فاذا لم يمكن ذلك فانه يستطيع ان
يبعني طائرة اخرى ذات محركات ثلاثة بثمن قدره ٢٩٠٠٠
دولار .

يا الهى ! ان ما جمعته الآن لا يزيد على ٣٠٠٠ دولار ، وغاية
ما ارجوه ان اجمع عشرة آلاف . فكيف استطع جمع ٢٩ الفاً؟
وكم يستغرق صنع طائرة ذات محركات ثلاثة ؟ وكنت ما زلت
ادير ذلك الامر فى نفسى حين تلقيت برقية من احد أعضاء
شركة « هف - دالاند » ينئى فيها ان مفاوضاتهم لشراء
الطائرة رايت - بلانكا قد توقفت . . فبعثت الى شركة رايت
البرقية التالية :

« يهمنى ان اعرف فى اسرع وقت ان كنت أستطيع شراء
الطائرة رايت - بلانكا للرحلة بين سانت لويس وباريس . »
« لنديرج »

ولما لم اتلق جوابا ارسلت برقية اخرى بعد اربعة أيام ،
فجاءنى الرد التالى :

« نعيد ما ذكرناه فى التاسع والثالث عشر . ونأسف اذ
لانرغب حالياً ان نستخدم لطائرة رايت - بلانكا فى عبور
المحيط ، رنقترح طائرة ذات ثلاثة محركات من صنع « فوكر »
أو « هف - دالاند » .
« شركة بترسون رايت للطيران »

وكان هذا ردا حاسما . ولكن بلانكا قد أبدى استعداداه لصنع
طائرة ذات ثلاثة محركات ، فلا بد ان يكون قد وجد لنفسه
مصنعا ، وهو يستطيع اذن ان يصنع طائرة ذات محرك واحد
فى وقت اقصر وبتكاليف اقل . وما زالت امامى فرصة للحصول
على طائرة بلانكا بمحرك « هورلوند » قبل حلول الصيف ،
والمهم الآن ان اجمع المال اللازم على انى مع ذلك ارسلت الى
بلانكا البرقية التالية

« رفضت شركة رايت بيع الطائرة بلانكا . متى تستطيع تسليم طائرة ماثلة ذات محرك واحد ، وكم يكون ثمنها ؟ »
« لندرج »

ومضت أربعة ايام لم يطر خلالها أحد فوق مطار لامبرت فيلد ، عدا طائرات خطنا الجوي للبريد ، فقد توقف طلبية الطيران عن تمرينهم بسبب الرياح العاصفة والوحل المتجمد ، وهيا لى ذلك وقتا كافيا أفكر فيه فى مشروع الطيران الى باريس ، وان كنت لم أنته بتفكيرى الى شىء . ان بلانكا لم يرد على برقيتى ، ومعاضدوالمشروع لايتعدون ماجور روبرتسون مدير خطنا الجوي للبريد ، وايرل تومسون عضو شركة التأمين . ولم يقبل احد ممن تحدثت اليهم أخيرا أن يمون مشروع الطيران عبر المحيط .

لايد انى سرت مسافة خمسة أميال عصر ذلك اليوم فوق الطرقات المتجمدة أفكر فى المشروع لعلى أهتدى الى أفكار جديدة . وكنت قد سرت هكذا بالامس واليوم الذى قبله . ان نصف الشتاء قد مضى ، وطائرات عبور المحيط تصنع الآن وتختبر فى فرنسا وأمريكا ، بينما لأفعل أنا شيئا الا الكلام ورسوم الخطط . لا بد اذن أن أقوم بمجهود أخير ، أو أتخلى عن ذلك الحلم . فلأطلب الى لفونلسن ان يأخذنا مكانى على خط البريد لبضعة ايام ، حتى أستطيع أن أعرض مشروعى على من يرغب فى لقائى من رجال الاعمال فى سانت لويس .

وكان هارى نايت اول من لقيته منهم ، وهو وسسيط تجارى ، ويرأس نادى سانت لويس للطيران . وقد لقيته من قبل فى الصيف الماضى حين كان يتلقى دروسا فى الطيران . وكنت أمل اذا لم يساهم بنفسه فى المشروع أن يقترح على بعض رجال الاعمال ممن يعرفهم .

وقابلنى « نايت » فى مكتبه بشارع « فورت آند أوليف » . وهو شاب لا يكبرنى كثيرا ، ممتلىء الجسم ، حاسم الطباع .

وعرضت عليه الامر واخبرته بكل شيء ، وكلى توقع للرفض -
ولكن .. هاهو يقاجئنى بقوله :

- « سليم - لاينبغي لك ان تجهد نفسك فى السعى وراء
المال اللازم ، اذ عليك ان تركز كل تفكيرك فى مشروع الطيران
نفسه ، ان كنت حقا تريد ان تقوم به . سأحدث الآن الى
صديق لى فى لبنك لعلنا نستطيع ان ندبر امر ذلك
المال . »

اذن فانا لم أفشل . وهاهوذا رجل يريد ان يقدم لى العون
ويشاركنى فى المسؤولية !

وسأل نايت : « كم يتكلف المشروع ؟ »
وأجبت : « لو أستطعنا ان نقنع أصحاب المصنع بان يتحملوا
جزءا من التكاليف ، فأظن انه يكفيننا عشرة آلاف ، والا
فسيلزم لشراء الطائرة والمحرك والقيام بالرحلة خمسة عشر
الفا . »

- « انك تتحدث عن طائرة ذات محرك واحد . الا تظن ان
طائرة ذات ثلاثة محركات أصح لمثل تلك الرحلة ؟ »

وبدأت أدلى بحججى المألوفة :

« ان طائرة ذات ثلاثة محركات من طراز بلانكا تتكلف تسعة
وعشرين الفا . أما فوكر فيطلبون تسعين الفا . ولا أدرى كم
يستغرق صنع مثل هذه الطائرة . فضلا عن ان مافى
الطائرة المتعددة المحركات من تعقيد يجعلها أشد عرضة لتعطل
بعض أجزائها . على ان اكبر خطر نواجهه فى هذه الرحلة
ليس احتمال وقوف المحرك ، بل أخطار الجو ، والارتفاع عن
الارض بحمل ثقيل . ثم ان محركات « هورلوند » لا تتعطل
فى المتوسط الا مرة كل تسع آلاف ساعة . لهذا أفضل ان
أقوم بالرحلة فى طائرة ذات محرك واحد لا ثلاثة . هذا اذا
لم ندخل فى اعتبارنا كذلك الفرق الكبير بين الثمنين . والطائرة
الكبيرة أصعب قيادا فى الجو العاصف . »

ودار « نايٲ » فجاٲ في مقعده والتقط سماعة التليفون :
« اعطنى هارولد بكسبى في بنك الدولة الالهلى . . بكسبى .
ماقولك في الحضور الى هنا لبضع دقائق ؟ ممكن ؟ . . في
مكتبى . »

وحضر بكسبى - وهورئيس الغرفة التجارية - بعد عشر
دقائق يعلو وجهه الابتسام ويفيض مرحا . وحدنه هارى
نايت عن مشروعى للطيران من سانت لويس الى نيويورك الى
باريس . ثم حدثته انا عن مفاوضاتى مع شركة « رايت »
و « جوسب بلانكا » . وسال بكسبى عدة أسئلة عن الطائرة
ومحرك « هورلوند » ومايحتمل أن تتكلفه الرحلة .

وقاطعه « نايٲ » مخاطباى : « سليم - لقد قلت ان
لديك الآن بعض المال . فمن شركاؤك في هذا ؟ »

- « أجل ياسيدى - أستطيع انا أن اذفع الفى دولار ، وقد
وعد ماجور لامبرت بأن يذفع الفى اخرى ، كما أبدى ايرل
تومسون وبل روبرتسون استعدادهما للمساهمة ، وان كنت لم
اتحدث اليهما عما يمكن أن يذفعا . »

وقال بكسبى : « الا تظن ياسليم أنه ينبغي أن تشتري
طائرة فيها أكثر من محرك واحد ؟ »

وضحك هارى نايٲ قائلا : « هذا نفس ما سألته اياه
يابكسبى . »

واجبت قائلا : « فلنرض ان محركا توقف في منتصف الطريق
عبر المحيط ، فلن أستطيع في هذه الحال أن اعود الى الشاطيء
بالمحركين الباقين . ثم ان أى طيار لن يستطيع الطيران على
الاطلاق اذا لم يكن مستعدا لمواجهة شىء من الخطر . فضلا
عن أن طائرات الجيش التى تطير حول العالم ذات محرك واحد »
واعترض بكسبى قائلا : « أجل . ولكن نصف هذه الطائرات
لم تستطع أن تطير حول العالم ، مع ان الحكومة كلها من ورائها »

ولكنه مع ذلك لم يمض في اعتراضه بل قال : « دعنا نفكر في الامر يوما أو يومين ، ونحدث فيه أصدقاءنا . ان علينا ان نبدأ العمل في الحال ان كنت حقا ستقوم بهذه الرحلة . قابلني في مكتبي يوم الاربعاء الساعة العاشرة . »

ولم أكد أصدق ما أسمع ، فقد كنت أرجو أن أحصل على وعد بالف دولار أخرى ، ولم يدر في خلدي قط أنني سأجد من يعرض على أن يأخذ العبء كله على عاتقه .

كان الثلج يتساقط على مطار « سبرنجفيلد » بين الحقول حين اجتزت اليه بطائرة البريد منطقة يتخللها المطر الممتزج بالثلوج . ودرجت بطائرتي والرياح تهز جناحيها هزا عنيفا الى ركن من أركان السياج . وسلمني قائد عربة البريد تقريرا عن الجو في شيكاغو يدل على ان الجو هناك لم يكن اقل سوءا منه هنا . وكانت السحب على ارتفاع ثلاثمائة قدم . وقد أوشك الظلام ان يخيم ، وعلمت ان « فيل لف » قد اضطر الى ارسال بريده بالقطار نحو الجنوب ، فاذا هو لم يستطع ان يغادر مطار « مايوود » بشيكاغو في وضوح النهار فكيف أستطيع أنا الطيران الى الشمال بالليل ؟ . ولكن لعلني أستطيع ان أبلغ « بيوريا » . وقد ترفع السحب شيئا ما حينئذ بين بيوريا وشيكاغو ، فأستطيع ان أشق طريقى هابطا من خلالها .

وكانت رقائق الثلج تذوب على وجهي حين فتحت صمام البترول كي أغادر المطار . وبدأ القلق يساورني بعد ان طرت خمس دقائق . أهناك خلل في المحرك ؟ وقطعت وصلة الكهرباء اليسرى ثم اليمنى . وحسب قطع اليمنى بدأ المحرك يهتز وتقطع حركته ، فعادت الى مطار « سبرنجفيلد » . وسألني قائد العربة ، وكان ما يزال ينتظر ، ان كنت أريد ان أرسل البريد بالقطار ، وأجبتني : ليس بعد . فلألق أول نظرة الى توصيلات الكهرباء ، ووجدت الخلل في الحال زمبرك غير مثبت . وعاونني

السائق بأن أدار المحرك ثم لوح لي بيده وأنا أغادر المطار .
وكف الثلج عن السقوط بعد عشرين ميلا شمالي «سبرنجفيلد»
وهبطت في شيكاغو من بين سحب لا يزيد ارتفاعها على ٥٠٠
قدم ، ثم سلمت أكياس البريد وتناولت عشائي . وحل موعد
النوم ، ولكني لم أتم تلك الليلة ، فقد كان علي أن أعود أدراجي
ذلك الطريق كله ، لاقابل هارولد بكسبي في بنك الدولة
الاهلي بسانت لويس غدا الساعة العاشرة تماما .

وطلبت الى السكرتيرة أن أنتظر وهي تقول : « ان مستر
بكسبي لا يزال في الاجتماع ، وسيفرغ منه بعد بضع دقائق »
وجلست على أحد المقاعد تجاه موظف كان يعد رزما من
الاوراق المالية ذات العشرة والعشرين والخمسين دولارا .
وأحسست بملاسي تضيق علي ، وبينقطة قميصي تضغط
عنقي . كيف يقبل بنك أن يمول مشروع الطيران الى باريس ؟
اني أريد أن أطيّر بطائرة مثقلة ، ذات محرك واحد ، خلال
أجواء مجهولة فوق آلاف الاميال من الماء . . . وفجأة رأيت بكسبي
الى جانبي . ونهضت لاصافحه فبادرني بقوله : « سليم - ان
ماعتزمه لامر شاق ، ولكننا تناقشنا فيه ، ونحن الآن معك .
ويحسن بك من الآن فصاعدا ان تترك أمر المال لنا ، وسنتمكن
من تديره اذا لم يزد علي ما أخبرتنا به . وعليك أن تقدم
الالفى دولار التي لديك ، وسنتصل نحن بالتليفون بمساجور
لامبرت وايرل تومسون وبيل روبرتسون وندير ماتحتاج اليه .
والآن فلتركز جهدك في الطائرة والاستعداد للرحلة ، لاننا نريد
أن نتأكد من ان المشروع ممكن التنفيذ . لا ترتبط بأى اتفاق
قبل أن نلتقى ثانية ، ولكن أئبنا بمجرد أن تصل الى شيء حاسم
في الموضوع . »

وعدت في السيارة الى مطار لامبرت فيلد وكانى طفل صباح
عيد الميلاد . سأتصل الآن بكل صانعي الطائرات في الولايات
المتحدة . ان شركة « ترافلير » في « وتشتا » تنتج طائرة تصلح

للفرض . وقد قرأت عن طائرة أخرى ذات محرك واحد من صنع شركة تسمى « ريان » في سان دييجو ، وقد اثبتت مقدره فائقة . ولما كانت شركة ترافلير اقرب الى ، فقد قررت أن أبرق اليهم . اولا لاسألهم ايستطيعون صنع طائرة للرحلة بين سانت لويس - نيويورك - باريس .

وجاءني رد سريع بالرفض . حسن اذن ، فلأجرب « ريان » ولو أنها شركة جديدة صغيرة وغير معروفة . وبعدها أبرق الى « كيرتس » و « بويج » و « دوغلاس » و « مارتن » . وساذيل برقياتى بأمضاء « شركة روبرتسون للطيران » فقد كان ماجوريل اذن لى فى ذلك :

« شركة ريان للخطوط الجوية

انجلم . سان دييجو . كاليفورنيا

٣ فبراير ١٩٢٧

ايمكنكم صنع طائرة ذات محرك من طراز هورلوند ، تستطيع الطيران دون توقف بين نيويورك وباريس ؟ اذا أمكنكم فعينوا الثمن وموعد التسليم .

شركة روبرتسون للطيران

وجاء الرد تفرافيا :

« تستطيع صنع طائرة مماثلة ولكن بأجنحة أكبر يمكنها ان تقوم بالرحلة . الثمن ستة آلاف دولار غير المحرك والاحزمة ، والتسليم بعد ثلاثة أشهر تقريبا . »

ريان للخطوط الجوية

اذن فستكلف الطائرة والمحرك معا حوالى عشرة آلاف دولار ، وهو مبلغ فى نطاق ميزانيتى ولكن الى اى حد استطيع ان أثق بهذه الصفقة ؟ هل لدى شركة « ريان » مهندسون أكفاء ؟ ومع ذلك فهانذا أجد أخيرا من يهتم بعرضى ويتخذ فيه قرارا سريعا . وأرسلت برقية أخرى أطلب فيها المواصفات ، وأتعجل موعد التسليم . وجاءنى رد سريع آخر :

« مقدار البترول ٣٨٠ جالونا السرعة مائة ميل في الساعة .
الثقل ١٢ ونصف رطل فقط لكل قدم مربع ، وعشرون
رطلا لكل قوة حصان . يمكننا صنعها في شهرين من تاريخ
الطلب اذا لزم الامر . يلزمنا خمسون في المائة تأمينا .
« ريان للخطوط الجوية » .

وأخذت البرقية الى بكسبي ونايت ، ولكنهما لم يسمعا من
قبل بشركة ريان : أى نوع من الطائرات تنتجه هذه الشركة ؟
وأجبت : انها طائرة ذات محرك واحد وجناح عال مثل
بلانكا ، غير ان مقعد قيادتهما مكشوف وطول جناحها أقصر
.. وبعضها يعمل في البريد على الشاطئ الغربى ..

واتفقنا ان اذهب خلال اسبوع الى كاليفورنيا لمقابلة اصحاب
الشركة ، فاذا قررنا الشراء بقيت هناك حتى يتم صنع الطائرة .
ولكن مشروعنا نقضه ورود البرقية التالية من جوسب بلانكا:
« مستعد لتقديم عرض مفر بشأن طائرة بلانكا للرحلة
المتصلة بين نيويورك وباريس . اقترح ان تحضر الى نيويورك في
أقرب وقت لتناقش سريعا في الامر . ابرق الي لدى شركة
كولومبيا للطيران ٥١٠٤ بناء ولورث للطيران ٠٠ نيويورك ٠٠٠
بلانكا »

اذن لابد ان يكون بلانكا قد أسس شركة جديدة واشترى
طائرته الوحيدة التى تم صنعها من شركة رايت . وجاءت رسالته
في الوقت المناسب ، فقد كنت اعزمت السفر الى كاليفورنيا
بعد يومين . الآن سأسبق كل من ينوون القيام بالرحلة .

ان طائرة رايت - بلانكا أصلح طائرة لتلك الرحلة ، ولدى
العون المالى لشرائها . وأرسلت برقية الى بلانكا ، انبئه انى
سأحضر الى نيويورك ..

« كابتن لندبرج - هذا هو مستر ليفين رئيس ادارة شركة
كولومبيا للطيران - وهذا مستر تشامبرلين طيارنا » .

وقدمنى بلانكا اليهما متلطفًا . . وكنا في مقر شركة كولومبيا بمدينة نيويورك . وقال مستر ليفين :

- اذن أنت تريد شراء طائرتنا بلانكا . . ؟

- أجل يا سيدي . وهذا يتوقف على الثمن . .

- سنبيعك البلانكا وهي أحسن طائرة تستطيع الآن أن تجدها للطيران بين نيويورك وباريس . . أجمعت كل ما يلزمك من مال . . ؟

- جزء منه فقط . فنحن لا نريد جمع مال كثير قبل أن نعرف أية طائرة سنشتري . . كما أننا نعتقد ان أصحاب المصنع ينبغي أن يساهموا شيء ما ، فان الطيران الى باريس فيه دعاية كبيرة . .

- نعم سنساهم . . ان بلانكا ثمنها ٢٥٠.٠٠٠ دولار ، وسنبيعها من اجل الرحلة بخمسة عشر الفا ، فنكون قد ساهمنا بعشرة آلاف . .

خمسة عشر الفا . . ! لقد قدرت انى أستطيع بذلك المبلغ ان أعطى تكاليف المشروع بما في ذلك الوقود والتجارب .
ثم قلت :

- ان هذا اكثر بكثير مما قدرنا . هو اقل ثمن تطالبون ؟
واجاب : ان خمسة عشر الفا ثمن زهيد لطائرتنا بلانكا . .
وعليك ان تذكر ان لا وجود الآن لطائرة غيرها تستطيع أن تطير بين نيويورك وباريس ، وانها مستعدة للرحلة في اى وقت يتم فيه تهيوك لها . .

وأخذ بلانكا وتشامبرلين يمتدحان مميزات طائرتهما ، وان لم يشاركا في المفاوضة على الثمن ، ولم يقبل ليفين أن يتزحزح عن الخمسة عشر الفا ، بل كرر قائلا :

- ان هذا ثمن زهيد لطائرة مثل بلانكا .

وقلت أخيرا : يجب أن اعود الى سانت لويس قبل ان اعطيكم جوابا حاسما . سأتحدث الى شركائى أولا . .

وكان بكسبى ونايت قد قالالى : « لاترفض العرض اذا زاد قليلا على ما قدرت ، بل عد الينا ودعنا نفكر فى الامر » ..
انه ثمن غال .. ولكن بلانكا معروضة للبيع . أقدر طائره فى العالم .. ! وبدا لى وانا استقل القطار الى سانت لويس كأن النجاح فى قبضة يدى .

— ما رأيك فى تسميتها « روح سانت لويس .. ؟ »
ولم أكد أسمع سؤال بكسبى ، فقد كنت مشغولا بالتحديق الى أرقام كتبت على شبك أمسكه فى يدى : خمسة عشر ألف دولار .. !

هذه الورقة تستطيع أن تشتري رايت — بلانكا . وقررت فيها : « ادفعوا لامر تشارلز . ا. لندبرج » .. وضحك بكسبى لما بدا على من دهشة ..

وقلت : سأسافر الى نيويورك عصر اليوم . وسأحاول أن أهبط بيلانكا فى مطار لامبرت فيلد فى خلال أسبوع .

وهكذا وجدت نفسى مرة ثانية بعد رحلة طويلة اخرى بالقطار فى مكتب شركة كولومبيا للطيران بنيويورك ، ووضعت الشيك على مكتب مستر ليفين ، فقال : سنبيع طائرتنا ، ولكننا سنحتفظ بحقنا فى اختيار من يطرون بها .. !

وعقدت الدهشة سانى .. !

وواصل كلامه قائلا : انك لابد تعلم أننا لا نستطيع أن نقبل أى انسان يتقدم لقيادة طائرتنا عبر المحيط ..

وأجبت : أرى ان الامر قد التبس عليكم . ان هذا المشروع خاص بسانت لويس .. وسنرحب طبعاً بالتعاون الوثيق معكم فى التجارب ورسوم خطة الرحلة ، ولكن ما دمنا قد اشترينا طائرة فسنختار نحن طيارينا ..

وقال ليفين : ان شركة كولومبيا للطيران لاتستطيع ان تقبل

هذه المغامرة بطائراتها . سنختار نحن لكم طيارين ممتازين ..
وسيكون لهيئتكم في سانت لويس فخر نجاح الرحلة وكل ما
في ذلك من دعاية ..

فأجبتة : ان ذلك يعنى في نظرى أننا ندفع خمسة عشر
الف دولار لمجرد اذنكم لنا بكتابة اسم سانت لويس على مقدم
الطائرة . ولو انكم اشترطتم ذلك عندما كنت هنا من قبل ،
لوفرتم على عناء رحلة طويلة . أتريدون بيع الطائرة أم لا ..؟
ان كنتم تريدون فلنعقد الصفقة الآن ، والا فسأبحث عن طائرة
أخرى ..

وأجاب في لهجة تأكيد : أجل .. أجل .. نحن نريد بيعها ،
ولكننا خير من يعرف كيف تقاد طائرة بلانكا ، ومن الحكمة ان
تتركوا لنا تدبير الرحلة الى باريس .. فكر في الامر ..

قلت : سنتعاون معكم بقدر ما نستطيع ، ولكننا اما ان
نشترى الطائرة الآن ، أو لا نشترىها . أتقبلون الثمن أم ينبغي
أن أبحث عن طائرة اخرى ؟

والتقطت الشيك من فوق المكتب ، ورايت ليفين يتبعه
بعينيه ، ثم قال : انك بذلك تتركب خطأ ، فان بلانكا هي
الطائرة الوحيدة الآن التى تستطيع الطيران بين نيويورك
وباريس .

— آسف ولكنكم ان لم تبيعوا الان فمن الخير أن أبدأ البحث
عن طائرة اخرى في أسرع وقت ..

وخطوت نحو الباب ..

— انتظر .. عد الينا غدا .

— لا فائدة من الانتظار الا اذا اعدتم النظر في شروطكم ..
وبدا التردد على ليفين ، ثم قال :

— عد الي غدا في الحادية عشرة ..

وفي الحادية عشرة في اليوم التالى طلبت رقم تليفونه .
وسرعان ما اجابنى بنفسه :

— صباح الخير .. هل غيرت رأيك .. ؟

فوضعت السماعة وقد استبد بى الغضب فلم أجب . .
وأسرعت الخطى فى « ماديسون أفينيو » وأعاد الى المشى السريع
وهواء فبراير البارد صفاء ذهنى شيئا فشيئا . . .

« فوكر » « رايت » « ترافل اير » « كولومبيا » . . .
كلها رفضت اقتراحى واحدة بعد الاخرى . أسيصيبنى الفشل
كذلك اذا ذهبت الى شركة « ريان » فى سان دييجو . . ؟

نحن الآن فى الإسبوع الثالث من فبراير . وحتى لوأستطاعت
شركة « ريان » أن تصنع طائرة فى شهرين فلن أستطيع الطيران
الى باريس قبل أواخر ابريل . أما بلانكا فانها هنا بالفعل . .
ولعل ليفين قدقرر الآن أن يعهد الى تشمبرلين بالطيران من
نيويورك الى باريس . . لقد جئت فى مؤخرة المتسابقين . .
فالناس لا يعيروننى التفاتا ، بل ان كثيرا منهم لا يعلمون بوجودى
على الاطلاق .

وأشيع ان ليفتنانت كوماندور دافيز قد قطع شوطا كبيرا فى
الاستعداد للطيران من نيويورك الى باريس ، وان الجيش قد
اذن له أن يشتري طائرة ذات ثلاثة محركات كانت من قبل
قاذفة قنابل . كما أذيع أن كوماندور بيرد سيحاول الطيران
بطائرة جديدة ذات محركات ثلاثة من صنع فوكر . ولا بد أنه
قد وجد عونا ماليا يقرب من مائة ألف دولار . وذكرت
الشائعات أن « سيكورسكى » سيصنع لكابتن « رينيه فونك »
طائرة ذات عدة محركات بدلا من تلك التى تحطمت وهى تهتم
بالطيران فى سبتمبر الماضى . . وربما كان فى اوروبا الان عدة
طائرات تجرى تجاربها الاخيرة لعبور المحيط . وهكذا يبدو
من المؤكد أن أحدهم سيبدأ الرحلة قبل أن تستطيع شركة
ريان صنع طائرة لى . على انه سيبقى امامى فى تلك الحال رحلة
المحيط الهادى ، وما أظن ان أحدا يعد لها العدة الآن . . ولكنى
لن أحصل على الخمسة والعشرين ألف دولار قيمة جائزة اورتيج

وقال هارى نايت : سليم ، فلنثبت عندمشروع الطيران بين
نيويورك وباريس ، فهو المشروع الذى بدأنا نفكر فيه . .
وكنت قد عدت الى سانت لويس بعد رحلة حزينه بالقطار
من نيويورك ، واقترحت انه ربما كان من الحكمة ان نعدل الى
بور المحيط الهادى . فقلت :

- سيكون لدينا متسع من الوقت لصنع طائرة وربمامكننا
اقناع بعض الهيئات أن ترصد للمشروع جائزة كجائزة اورتيج .
وسنكون الرحلة أطول ودليلا أعظم على مقدرات الطيران .
ولكن نايت وبكسبى لا يريدان العدول ، ولم اكن اعرف حتى
لك اللحظة مدى حماسهم من أجلى . لقد كان أملى الوحيد
ن أجدعونا ماليا ، فاذا بى أجد شركاء حقا . .

وقال بكسبى : سنعيد المال الى البنك ، على أن يظل معدا
حتى تحتاج اليه . وربما قامت شركة « ريان » بما تريد . .
فلنثبت عند مشروع الطيران الى باريس ، فانا لم نهزم بعد !

الفصل الثالث

حملتني سيارة الاجرة الى مصنع طائرات ريان ، وهو مبنى قديم متصدع بالقرب من شاطئ البحر بسان دييجو، حيث تفوح رائحة السمك من مصنع تعبئة السمك في العلب . ولكن الطقس كان مغائرا تمام المغايرة لئله في سانت لويس عند مغادرتي اياها وهي ممطرة باردة ، والفيتيه هنا في ٢٣ فبراير دافئا يتأرجح فيه سعف النخيل في الشمس المشرقة .

نقدت سائق السيارة اجرتة، ودخلت مكتبا مبعثر الاوراق ، حيث عرفني شاب نحيف بنفسه ، انه « دونالد هول » كبير مهندسي مؤسسة ريان المتحدة للطيران . . واجتمع بنا « ب . ف . ماهوني » رئيس الشركة ، وهو شاب ايضا قدرت أنه دون الثلاثين بقليل .

قال ماهوني :

— قبل أن نبدأ الكلام في العمل نحب أن تزور المصنع . . ووجدت في الطابق الارضى حوالى ستة عمال ، يلحمون مواسير من الصلب ، ويربطون أسلاكاً ، ويثقبون معادن . . فحملقوا في مقدرين أنني عميل مرتقب . . لان شركة طيران صغيرة مثل هذه لابد أن تعيش على ما يطلب منها . . صفقة صفقة . .

وأخذ ماهوني يشرح قائلاً : نحن نصنع هنا كل الطائرات من مواسير الصلب ، ونستعمل عوارض خشبية واضلاعا للاجنحة .

ثم صعدنا السلم الى غرفة فسيحة ، حيث وجدنا شخصين يشيطان اضلاعا لعوارض من خشب الراتنج المقوم ، وآخر يضع طبقة من معجون خاص على الجناح المساعد . .

ثم عدنا ادراجنا الى الطابق الارضى ، حيث أحصيت الهياكل التي لا تزال تحت الصنع ، فوجدتها اثنين : أحدهما لا يزال في البداية والآخر معد لتركيب الجناح ، ولا يكفي هذا القدر من الانتاج لاستمرار العمل بالمصنع . .

ثم قادني ماهوني الى مكتبه .

قال : اننا نود ان نبني لك طائرتك . .

فأجبتة : لقد ذكرت في برقيتك أن الثمن هو ستة آلاف دولار دون محرك ، فكم يكون ثمنها كاملة .. ؟
فأجاب اذا ركبنا محرك هورلوند فان الثمن يصل الى تسعة آلاف دولار . واذا أردت تركيب آلات إضافية مع المحرك الجديد فسيرتفع ثمنها الى عشرة آلاف دولار أو أكثر ..
فقلت : انى افضل أن أقود الطائرة بمحرك جديد ، وأريد مروحة من المعدن ، ويلزم لى عداد الدوران والميل .. وأحب أن تكون بها بوصلة الاتصال الكهربائى بالأرض ..

فقال ماهونى : اليك هذا العرض .. سنزودها بالمحرك والآلات الإضافية بثمن التكلفة ، دون عمولة لنا ، فنحن يهمننا هذا الطيران أيضا .
- وهل يمكنكم صنعها ؟

- نعتقد ذلك ، ويحسن بك أن تتحدث في هذا الشأن مع دونالد هول الذى أعد التقدير .

- هل تضمن أن تسلمنا طائرة تقوى على الطيران من نيويورك الى باريس .. ؟

فتحرك ماهونى فى قلق وقال : ان الثمن الآنف الذكر لايسمح لنا بأى ضمان ، لان شركتنا ليست من الشركات الكبيرة ذات المال الوفير .

لقد كان ضروريا أن أقابل دونالد هول لاتبين مدى قدرته كمهندس قبل أن أعطى شركة ريان أمرا بالعمل ..

ودخلنا غرفة الرسم الخاصة بهول ، وانسحب ماهونى .
قال هول : اننا لا نستطيع أن نستخدم هياكل ريان المألوفة ويجب اطالة العرض لتخفيف حمولة الجناح عند بدء التحليق ، ولتقوية مدى الطيران . وهذا معناه اننا نرفع مستوى مسطح الذيل صوب الخلف للاتزان والضبط - وهذا يعنى أيضا اننا تقدم المحرك الى الامام ، ومن ثم يجب أن أصمم هيكلا جديدا يتلاءم مع حاجتك ..

وبدا يسود بقلمه صفحة من الورق ، فاتم رسم قطاع من طائرة ذات محرك واحد ، وقال : حساباتى الاولية تدل على

لتمكن الطائرة من الصعود الى عرض طائراتنا ذات الجناحين ،
وجوب اضافة عشرة أقدام الى مسافة معقولة بصهاريجها
المتئلة . أما صهريج الجاز الرئيسى فيجب أن يثبت فى الهيكل
بالقرب من مركز ثقل الطائرة . والآن أين نضع مقعدك ومقعد
ملاحك .. ؟

فقلت : انى أريد مقعدا واحدا لاننى سأقوم بالملاحة أيضا!
ففزع هول وقال :

— اعتقد أنك بحاجة الى ملاح يساعدك ويخفف عنك ..
— اننى افضل أن أحمل بقدر ثقل الرجل وقودا ..
— اذن فهذا يقلل من طول الهيكل ويوفر لنا ٣٥٠ رطلا ،
أى بزيادة خمسين جالونا من الوقود ، عدا زنة الصهريج ..
وما مقدار المسافة بين نيويورك وباريس .. ؟
— اذا مددنا خيطا على الكرة فانها تبلغ ٣٦٠٠ ميل ، ولكن
الحرص يقضى علينا بحمل وقوديكفى لاربعة آلاف ميل .
ولما وصف هول التغييرات الهامة المزمع ادخالها على تصميم
طائرة ريان ، قال له ماهونى :

— لقد حددنا الثمن وسنسلم الطائرة .. فهل فى وسعك أن
تنجزها فى ستين يوما .. ؟

فأجاب هول : انا اعتقد ذلك اذا اشتغل العمال وقتنا اضافيا .
فالتفت ماهونى نحوى وقال : لقد اتفقنا .. أعطنا الموافقة
.. وسنبدا . وستكون النفقات عشرة آلاف وخمسمائة
وثمانين دولارا بمحرك هورلوند ، مع آلات اضافية أخرى ،
وذلك بشمن التكلفة . .

واعجبت بحماسة ماهونى ، وكفاية هول ، وكان الثمن داخلا
فى نطاق الـ ١٥٠٠٠ دولار التى جمعها شركائى فى سانت لويس ،
فأبرقت لهم بفحوى عرض شركة ريان ، وطلبت الموافقة ، فجاء
الرد بأن أمضى فوراً فى التعاقد ، وبأنهم اختاروا لطائرنا اسم
« روح سانت لويس »



لندبرج مع دونالد هول وأدولت ادواردز وكولونيل هاري جراهام
« سمحت بنشرها شركة الاخبار المصورة الدولية »

وجلسنا أنا وهول على الشاطئ المنحنى بكورونا دوستراند
تندفاً بشمس الصباح ، فسألنى : أين نضع مقعدك .. ؟

فأجبتة : خلف صهريج الوقود ..

- ولكن هذا لا يمكنك من استقامة النظر الى الامام .. !

- لا حاجة بي الى النظر الى الامام فى الطيران العادى .
ولم لا نضعه فى الخلف .. ؟ ان كل ما يلزمنى لا يتعدى نافذة
فى كل من الجنبين ..

قال هول : لىكن ذلك . انك والله لملاح . وان الكاينة المحكمة
لتزيد سرعة السير ..

وسطر على كناشته ملاحظات وقال : ان مسطح الذيل يجب
ان يكون أكبر من نظيره فى الطائرة الاخرى لتضمن اتزاناً أكثر
فى الطيران ، ولكن ليس لدى الوقت لاصمم ذيلاً جديداً وابنى
الطائرة فى شهرين ..

- هل هناك من خطر اذا استعمل مسطح من طراز م ٢ ؟

- لا .. ليس هناك من خطر على ملاح محنك ..

فقلت : لنضع الامور فى نصابها - وليس من المهم ان تكون
الطائرة تامة الاتزان ، ولا يجب أن نضيع وقتافى غير ما هو
ضرورى .

قال هول : اننا نضع التصميم الآن فى صورته النهائية ،
وسابدأ بدراسة الثقل والتوازن ، وأشفع ذلك بدراسة
الضغط ، وأسرع بالرسم اللازم حتى يشرع المصنع فى العمل
وصر مقبض باب غرفة الرسم ، ودار القفل ، وسمعنا
فرقة عالية . انه ماهونى ، فأدخلناه ..

فقال : الا تزايدان العمل ابداً .. ؟ لقد احضرت الجريدة ،
وبها مقال قد تحتاجان الى قراءته ..

((وناميكر)) يعاضد الطيران من نيو يورك لباريس ويمول بيرد في مخاطره بمبلغ ١٠٠٠٠٠٠ دولار

وردت برقية من نيو يورك فحواها ان رودمان وناميكر يعاضد بناء فوكر ذى ثلاثة محركات للكوماندور رتشاردى . بيرد : وتبنى شركة سيكورسكى طائرة اخرى من عابرات المحيط ، للكابتن رنيه بونك الطيار الفرنسى المجلى ، الذى ارتطم وهو يهيم بالتحليق فى سبتمبر الماضى ..

فطويت الجريدة وقلت وانا اقف : خير لنا ان نتعشى .. واعتدل دونالد هول فى مقعده ، حيث كان يشستغل منذ الصباح الباكر دون توقف ، اللهم الا لوجبة اكل سريعة ، او لينزل حيث يتحدث مع هولى باولس مدير المصنع ..

كيف يستطيع الانسان ان يقطع مسافة شاسعة تبلغ ٣٦٠٠ ميل فوق الارض والمحيط ..؟ ولم اكن قد جربت الطيران عبر البحر من قبل . ولقد كانت ترشدنى الى الآن بعض المعالم وانا اقود طائرة البريد ، وكنت أشهد أنوارا بالليل أعرفها ، وكنت أستطيع ان اطلب نصيحة ضباط من البحرية فى سان دييجو ، ولكنى ترددت فى الكشف عن قلة خبرتى . وقال كثير من الناس اننى اصغر سنا من ان اقوم بهذه المحاولة ، وان من واجب بعض ذوى السلطان ان يتدخلوا لمنعى من القيام بها . وكان هذا المسلك يمكن ان يضع شركائى بسانت لويس فى مركز من المسؤولية لا يحسدون عليه ، فأثرت ان أعلم نفسى بنفسى بدلا من الاستفهام صراحة عن الطيران البعيد المدى ..

ولم تكن فى مخازن سان دييجو خرائط للمحيط الاطلنطى ، ولكنى وجدت فى سان بدرو ما اريد : صحيفتين مستطيلتين لرسم مسقط مركيتور الذى يمتد داخل الارض حتى يشمل نيو يورك وباريس وما يليهما أيضا . كما وجدت بالمحل نفسه

رسما مزوليا ، وتذكرت درس الجيش : الدائرة الكبيرة المحيطة
بسطح الارض ترسم خطا منحنياعلى خريطة مركيتور ، ويقابلها
خط مستقيم فى الرسم على المزولة . . لماذا . . ؟ لانك
لا تستطيع ان تسلك سطح الكرة وتسطها ، وليست جميع
الخرائط الا مساقط منحرفة بشكل ما . .

وهيا لى دونالد هول مائدة فى غرفة الرسم ، ولما بسطت
عليها خرائطى وجدت مطبوعا فيها تعليمات وافية عن رسم
طريق دائرى كبير . وبدأت برسم خط مستقيم بين نيويورك
وباريس على مسقط المزولة ، ثم نقلت من هذا الخط نقطا كل
نقطة منها على بعد ١٠٠ ميل الى مسقط مركيتور ، وسلكت
هذه النقط فى خط مستقيم ، ودونت عند كل نقطة منها فى
شكل زاوية المسافة من نيويورك ، والطريق المغناطيسى للتغير
التالى . فكانت المسافة ٣٦١٠ أميال على وجه التحديد . ومر
الخط المنحنى المتعدد الزوايا الذى رسمته شمالا بنوفاسكوتسيا
ونيو فوندىلاند ، وشرقا عبر الاطلنطى ، هابطا جنوبا صوب
ايرلندا ، عبر شقة مستطيلة من انجلترا ، وينتهى الى نقطة
صغيرة اسمها باريس .

وسوف تتوقف حياتى على دقة هذا الخط المنحنى الاسود ، وانه
ليشرح صدرى أن أتأكد من صحة الرسم والزوايا . .

ووجدت فى المكتبة العامة بالبلدة كتبا تشرح الحساب الدائرى ،
فقررت ان ارسم طريقا آخر عبر المحيط مبنيا على حساب
المثلثات . ولم يكن هذا العمل بسيطا ، وبعد أن قضيت عدة
أيام فيه وصلت الى نقطة تبعد ١٢٠ ميل من نيوفوندىلاند ،
وتتلاقى مع طريقى الحسابى على الخريطة بالضبط ، مما جعلنى
اقرر ان الاستمرار فى هذا العمل يعد مضيعة للوقت .

وتأكدت الآن ان فى وسعى اتباع الطريق المقدر عبر المحيط
ولو ليلا ، وفى مهب رياح لا علم لى بها .

هل ينبغى لى ان اشترى مقياس الزوايا وأدرس الملاحظة

الجوية .. ؟ كلا ، فمن المستحيل الاعتماد على هذا المقياس اعتمادا كافيا في الاتجاه وقيادة الطائرة في آن واحد . وماذا لو استعملت الراديو في معرفة الاتجاه .. ؟ ان لدى البحرية جهازيات راديو للطيران ، ولكنى سرعان ما علمت انها ثقيلة بالنسبة لطائرتى ، وفائدتها مشكوك فيها لرحلة مثل رحلتى ،

فلم يبق الا ان اعتمد على مجرد الحساب . ويتوقف النجاح اول كل شيء على احتياطى الوقود الذى أستطيع حمله ، ويكفى أن استمر به الى مطار « لبورجيه » ، حتى لو انحرفت مئات الاميال عن الطريق متبعاشواطىء اوروبا الطويلة . وبعد ان اخبرت هول بذلك صممناعلى رفع حمولة الصهريج الى ٤٢٥ جالونا ..

احدى الفرق تعاضد ديفيز الطيران من نيويورك لباريس

١٤ مارس - يزعم اللفتنانت كومانرور متشل ديفيز أن يقوم من مطار متشل فى لونج ايلاند خلال شهر يونيو الى باريس دون توقف . وسيستعمل طائرة من نوع كيستون مزودة بثلاثة محركات ماركة رايت . وستعمل الطائرة باسم الفرقة الامريكية . وسيساهم اعضاء الفرقة فى النفقات التى تبلغ ١٠٠.٠٠٠ دولار .

لقد وضح الآن بجلاء اننى فى سباق مع الزمن وجميع المميزات ضدى ، فطائرتى تصنع كلما أتم هول رسم تصميماته ، وبتطوع العمال بالشغل ساعات اضافية . وكانت انوار المصنع تضاء غاليا ، الى ما بعد منتصف الليل . وفى اقل من ثلاثة اسابيع برز هيكل الطائرة والاجنحة الى الوجود ، واستطاع هول ان يقدر مدى طيران « روح سانت لويس » ب ٤١٠٠ ميل مع الاقتصاد فى الوقود فى اثناء الرحلة .

نَجَسِر يطير عبر الاطلسي

باريس في ٢٦ مارس - صرح السكابتن تشارلس ننجسر ، وهو من أقداد الطيارين في الحرب العالمية أنه سيقود طائرة فرنسية الصنع عبر المحيط الاطلنطي في هذا لصيف بصحبة الملازم كولي الطيار الاعور المشهور بوصفه قائدا مساعدا وملاحا . .

كان ذلك رابع المشروعات التي أعلن عنها ، للطيران بين نيويورك وباريس بخلاف مشروعى . وهذه المشروعات هي بيرد وفونك ، وديفيز ، ونجسر . . وهاهو ذا كلارنس تشمبرلين يستعد حتما بطائرته من طراز بلانكا، والتي كنت أنوى شراءها في فبراير الماضى . .

ووصلتنى برقية من هارى نايت أحد شركائى في سانت لويس ، فحوأها أن طلبنا الرسمى لمسابقة جائزة اورتيج قد قبلته جمعية الطيران الوطنية بعد شئ من التأخير . والقاعدة هي انه يجب أن يمر ستون يوما بين قبول طلب الطيار ، وبين بدء طيرانه . فاذا طرت الى باريس قبل آخر مايو فاننا نفقد ٢٥٠٠٠ دولار . .

تجربة طائرة باريس

بريستول في ٩ ابريل : قام اليوم للفتنات كومانطور نويل ديفيز وبصحبته الملازم ستانتون ه . ووستر بوصفه قائدا ثانيا بتجربة طائرته ذات المحركين المسماة « الفرقة الامريكية » . وقال الكومانطور ديفيز : « ان الطائرة سهلة القيادة ولكنى أحب أن أجربها تجربة كاملة » .

ووضع شمال مصنع ريان نصب أعينهم أن يسجلوا رقما قياسيا في سرعة بناء الطائرة ، وهم يطلعون مثل على الصحف، ونحن الآن في شهرنا الثانى . وقد أطلت التفكير فيما يمكن أن أخطيء فيه ، حتى فيما يجب أن أفعل لو اضطرت الى الهبوط فى البحر . وكنت من وقت لآخر اذهب الى دتشن فلاتس

وأطير بأحدى الطائرات العادية للشركة لادرس خصائص
الطائرات ذات المحرك الواحد والجنح المرتفع .

لقد وصل محرك هورلوند من مصنعه فى باترسون . انه
يشبه درة ضخمة ، وتبلغ قوته ٢٢٣ حصانا مضغوطة فى تسعة
سلندرات ، وجميع آلاته دقيقة التركيب من تاكيات وتروس
وكراسى محور . حقا ان حياتى لتعتمد على طاقة هذه الآلة فى
العمل نحو أربعين ساعة دون توقف .

طائرة تضرب رقما عالميا فى قوة الاحتمال

نيويورك فى ١٤ ابريل - استعادت الولايات المتحدة أمس
الرقم القياسى فى طول مدة التحليق بالطائرة ، عندما هبط
كلارانس . دى تشميرلين وبرت اكويستا ، بطائرة بلانكا ذات
المحرك الواحد فى مطار روزفلت بلونج ايلاند ، بعد أن استمرأ
فى الجو ٥١ ساعة و ١١ دقيقة و ٢٥ ثانية . وكلاهما يتطلع
الى أن يكون السابق فى طيران نيويورك - باريس

لم تكن هناك فائدة ترجى من اغماض عيني عن الحقائق ، اذ
كان يتحتم أن يخفق كل الناس قبل أن يتجح مشروعى .

لهذا اشتريت خرائط ، وبدأت أضع خطى لاعبر المحيط
الهادى مارا بجزر هاواى ، وذلك فى حالة ما اذا غلبنى أحد
على امرى فى محاولة باريس . وسأحتاج دون شك الى راديو
موجه ، او ملاح ، ليعثر على هذه الجزر الصغيرة وسط
المحيط . وفى لوس انجيلوس مهندس يعتقد أنه يستطيع
تركيب راديو خفيف الوزن ، وسأصل به فى هذا الاسبوع .

أمريكا تتحطم فى تجربة طيران

نيويورك فى ١٦ ابريل - سقطت بعد ظهر اليوم ، فى ميناء
تربورو الجوى طائرة فوكر ذات المحركات الثلاثة والتي كان
يقودها الكومانور رتشارد ايفلين بيرد وملاحه ، وهى التى

اعدها لسباق نيويورك - باريس ، فينما كانت الطائرة تهم
بالهبوط بعد تجربة طيرانها الاوّل انقلبت ، وأصيب ثلاثة من
ملاحيتها الاربعة ، واصابها عطب كبير ، ولكنه يمكن اصلاحه ..

لم أكد اصدق الخبر .. لم يصب تونى فوكر . ولكن بيرد
وبنيث ونوفيل أصيبوا ، وهم كل ملاحى باريس ، ومع انى
أحب أن اكون أول من يقوم بالرحلة ، فانى أكره أن يصيب
منافسى حظ سىء ..

وساد مصنع ريان جو من التوتّر ، وكتب العمال أسماءهم
على عارضة الجناح الامامية قبل أن يثبت غطاء المصنع عليها .
وجهزت كل الادوات اللازمة لنزولى فى البحر مثل قارب من
المطاط ، وقربة للماء ، وعلب ماكولات مما يستعمل فى الجيش ،
وصواريخ وهاجة ، وضعت كل صاروخ منها فى قطعة من اطار
الدراجات المحكّمة التغليف ، وأصبحت « روح سانت لويس »
على قدم الابهة والاستعداد . وسأبدأ تجاربى فى الطيران . .
واقترح على هول أن تقوم بتجربة الطيران بالحمولة الثقيلة فى
ميدان الاستعراض الطويل بأرض الجيش المهجورة بمعسكر
كيرنى ..

طائرة ننجسر تتم اختباراتها

كثّر التحدث عن مسابقة نيويورك - باريس . ولقد تقدم
الى جانب ننجسر وفونك ثلاثة طيارين آخرين ، وهم : دروهن
وكوست وترسكون ، وقرأت فيما قرأت :

« ان الاصلاح فى طائرة فوكر ذات المحرك الواحد المعدة
للكوماندور بيرد « أمريكا » فى سبيل الانجاز ، وأن بلانكا زودت
بالات جديدة وأنها ستقلع سراً بعد ايام قليلة ..

لو أن الحوادث مكنتنى من الحضور الى سانت دييجو قبل
حلولى بها بشهر واحد ؟! فقد كنت فى حاجة الى ثلاثة ايام
أو اربعة على الاقل قبل أن أنقل «روح سانت لويس» الى المطار .

ووصلت برقية من واشنطن فحواها أن رقم رخصة طائرتي ن - و - ٢١١ ، وأن رخصة الطيار المخصصة لي ، أرسلت بالبريد . وكان العرف قبل الآن يجرى على أن كل ما يلزم للطيار من ترخيص هو مقدرته على التحليق بطائرة في الجو - ووصلت برقية اخرى ، مفادها أن مصنع المحرك سيضيف سخانا لسحب الهواء بالكاربوراتور اذا أردت ذلك عند وصولي الى نيويورك ..

بلانكا دمرت

حذق تشمبرلين ينقذ فتاتين

نيويورك في ٢٤ أبريل - نجت « بلانكا » عابرة الاطلنطي اليوم بأعجوبة من كارثة محققة عندما انفصل عنها جهاز الهبوط .. وكان كلارانس تشمبرلين يطير مع فتاتين صغيرتين تبلغ احداهما التاسعة والاخرى الخامسة عشرة ..

تقلنا « روح سانت لويس » الى مطار الشركة في دتشن فلاتس ومر هيكل الطائرة بسهولة من باب المصنع ، ولكن جناح الطائرة وطوله ٤٦ قدما أحدث لنا اشكالا خيل اليانا أن لا حل له الا بأن نهدم جزءا من الحائط ، ولكننا تغلبنا عليه بامالة الجناح بزواية وخلع الابواب المزدوجة العليا .

مصرع ديفيز ووستر

طائرة الفرقة الامريكية ترتطم عند التحليق

هامبتون في ٢٦ ابريل - فقد لفتنانت كوماندر نوبل ديفيز والملازم لستانتون هـ . ووستر حياتهما اليوم في آخر اختبار للطائرة عابرة الاطلنطي العظيمة التي كانا يزعمان الطيران بها الى باريس في الاسبوع المقبل . وقد رأى الوقوف رشاشا هائلا عند نزول الطائرة على الارض بالقرب من مطار لانجلي ..

يا الهى ..! لقد تحطمت كل الطائرات العظيمة التى صنعت
لمسابقة نيويورك - باريس .. فهذه سيكورسكى لفونك ،
وهذه فوكر ليرد ، وتلك كيستون لديفيز ، وفقد أربعة من
الرجال حياتهم ، وأصيب ثلاثة وأصيبت « بلانكا » بالعطب ..

سأذهب هذا الصباح لاختبار « روح سانت لويس » واليوم
هو الثامن والعشرون من ابريل ، وهو يوافق اليوم التالى
للستين منذ بدء العمل فى صنعها .. ما أعجب أن يحرك الانسان
عجلة عظيمة كهذه ..! ونظرت الى آلاتى ، والى المطار ، وفى
السماء ، وفتحت صمام البنزين ، فكان صهريج الوقود الكبير
يحجب النظر الى الامام وانا فى مقعدى ، ولكنى استطعت الرؤية
بالميل الى احد جانبى .. وطرت باحتراس الى ارتفاع ٢٠٠٠ قدم
وعبرت خليج سان دييجو .. وكان جناح ضبط التوازن اعلى
مما يجب ، وتحتاج العوامة الى قليل من الضبط ، فدونت هذه
الملاحظات فى اللوحة ، ثم دفعت عصا القيادة جانبا ، فسقط
أحد الجناحين ، ولكن استجابة الجنيح كانت ابطأ منها فى
طائرات ريان العادية . لا بأس فقد كنا نتوقع ذلك ، لان هول
اقتضب الجنيح ليتجنب الضغط على الجناح فى الحمولة الكاملة ،
فشددت نفسى على مقعدى ، وأطلقت العصا ، فهبط مقدم
الطائرة ، وانتظرت أن تعود ادراجها الى الارتفاع بالوضع الطبيعى
ويداى حرتان . ولكنها بقيت متجهة الى أسفل حتى قبضت
على عصا القيادة ، وأرغمت الطائرة على الطيران المستقيم ، ثم
رفعت قدمى عن الدفة وجعلت أوجهها باليد فقط . ولما عمدت
الى امالة الجنيح للاستدارة ، كان الهيكل يميل للجهة المضادة ،
فوضح جليا أن الاتزان لم يكن مكفولا فى «روح سانت لويس» ،
ولم نكن نعبأ بأمر الاتزان فى تصميماتنا ، اذ رضينا أن تكون
مسطحات الذيل صغيرة ، ووجهنا التصميم الى زيادة السرعة .

وحددنا يوم ٤ مايو للاختبارات النهائية . ونقلنا القاعدة من دتش فلاتس الى ميدان الاستعراض المهمل بمعسكر كيرنى ، ثم الى الخليج حيث أقام الجيش سباقا للسرعة مداه ٣ كيلو مترات معلمة بعوامات الارشاد . وهبطت بمقدم الطائرة الى خمسين قدما من سطح الماء ، وفتحت صمام البنزين للنهاية ، وضبطت آلة الموازنة باليد على معدل الحمولة . وكلما اصطدمت بريح عاصفة قفز المؤشر الى ١٢٠ ميلا في الساعة . وكنت أوقف ساعة السباق عندما تظهر العوامات تحت الجناح مسجلا ثلاث دورات في كل ناحية .

ولما عدت الى معسكر كيرنى دونت العلاقة بين سرعة الريح ودوران المحرك ، وبهذا يتمكن هول بارشاد هذه النقط من ضبط منحنياته النظرية . وكان عند هبوطي ينتظرني مع ماهوني وكثير من الميكانيكيين . وملأنا الصهريج الاوسط للجناح لاجراء أول اختبار عن الحمولة الثقيلة . وكنا نضيف في كل اختبار ٥٠ جالونا من الجازولين الى العبوة السابقة ، وبهذا تمكن هول من ضبط منحنياته .

وكان كل من التحليقات الثلاثة الاولى سهلا . ولكن اضافة الخمسين جالونا على التسوالي جعلت مسافة الجرى للتحليق تطول ويرتج العجل فوق الاحجار المقلقة . وفي اختبار ال ٣٠٠ جالون ارتفعت الطائرة في ٢٠ ثانية ، ولكن العجل كان يلقى صدمات شديدة في الهبوط أكثر من التحليق .

وقال هول : « ان عجلك كان ظاهرا يشارلى على ارتفاع ١٠٢٣ قدما »

وسأل رئيس الميكانيكيين عما اذا كنا نريد اضافة ٥٠ جالونا أخرى . وكنت أنوى أن احملها ٤٠٠ جالون ، ولكن ماذا يكون أمرنا لو انفجر أحد الاطارات ؟ ان مشروعنا كله يقضى عليه . ومن ثم فلن أهبط بأكثر من عبوة ٣٠٠ جالون ، وذلك بالنسبة لهذا الاختبار . فقد عرفت عنه الكفاية .

وقال ماهونى : « انى اعتبر هذا كافيا . »

ولما كنا فى حاجة الى اختبار استهلاك الوقود ، فقد رايت
توفيرا للوقت ان اجره فى طيرانى بين سانت ديجو وسانت لويس .
واشتقت الى العودة الى بيتى ، فسددت حساباتى فى سانت
ديجو ، واقفلت حسابى فى البنك . ولكن عاصفة كانت
ترفرف على جبال روكى والجنوب الغربى ، مما يجعل اى طيران
ولو كان فى النهار مجازفة كبرى . على انى كنت اريد ان ادير
الى سانت لويس ليلا ، لاتبين الدقة التى اسير بها دون مشاهدة
اى معالم على الارض .

وفى اثناء تقيدى بحالة الجو فى سانت ديجو يوم ٨ مايو
ورد النبأ الهام التالى :

ننجر فوق الاطلسى

انتظار وصوله الى نيـويورك غدا

باريس فى ٨ مايو - عندما ارتفعت شمس هذا الصباح فى
الأفق ، تحرك الكابتن ننجر وفرنسوا كولى بطائرتهما «الطائر
الابيض» ذات المحركين ، من صنع ليفاسير ، والزودة بوقود
وافر ، فدرجت على أرض مطار «لى بورجيه» . وقد حبس
الناس أنفاسهم عندما هم الكابتن ننجر بالتحليق وأخفق .
ولكنه نجح فى المحاولة الثالثة وارتفعت الطائرة البيضاء متنافلة
واختفت فى السماء غربا .

وقضت بقية يومى فى دراسة الخرائط عن المحيط الهادى .
وكانت الجزر التالية لهنولولو هى التى تهمنى ، وتظهر على
الخريطة كرؤوس الابر . وساءلت نفسى هل أجد فى شطوطها
مكانا صلبا وطويلا يمكننى الهبوط فيه والطيران منه؟ يجوز .
وعلىنا أن نضع «لروح سانت لويس» أفاريز عوامة، ولكن هل
تستطيع طائرتى بهذه العوامات أن تطير بوقود كاف لتصل
الى هنولولو؟

وبقيت هذه الاسئلة تشاغلنى عند النوم وعند اليقظة فى صباح ٩ مايو ، حتى وردت الاخبار المبكرة بأن « الطائر الابيض » الذى يحمل نجسر وكولى شوهد بعد نيوفوندلاند، وكلماتقدم النهار ظهرت طبعات متلاحقة بالخط الكبير تحمل الانباء ...

وصول الطيارين الفرنسيين الى نوفاسكوتشيا

رؤية عابرة المحيط بعد بورتلاند

عابروا الاطلنطى فوق بوسطن

ومرت ساعات لم يرد فيها نبأ عن نزول الطائرة فى نيويورك .
وأخيرا ورد نبأ مجلج بالسواد !..!

ننجسر وكولى فقدا

واختفى الطياران الفرنسيان كما تختفى أشباح نصف الليل!
وليس يعرف أحد على وجه الدقة هل شوهدا حقا بعد أن غادرت الطائرة سواحل فرنسا ؟ ولكن من المحقق أن « الطائرة البيضاء » قد سقطت فى مكان مامن البحر أو البر قبيل أن تصل الى هدفها لنفاد الوقود .

هذه الحوادث والمآسى لم تترك فرصة المسابقة الا بطائرة «البلانكا» . وقد اختبرت «روح سانت لويس» فى محاولة الطيران غربا لمسافة ٢٥٠٠ ميل .

وزرت اليوم محطة الارصاد الجوية وأنا أعظم أملا ، لان عاصفة الضغط المنخفض التى كانت تعترض طريقى مدة ثلاثة أيام الى سانت لويس أخذت تتحرك شرقا .

ان «بلانكا» لم تقم بعد ، ولم يكمل استعداد «فوكر» طائرة بيرد ، فاذا قمت مباشرة الى نيويورك فى أعقاب هذه الزوبعة، فقد تتاح الفرصة لطيرانى الى باريس قبل أن تسمح حالة الجو لشخص آخر بالمحاولة .



فونك يحيى لندبرج
« سمحت بها شركة الاخبار المصورة الدولية »

الفصل الرابع

اليوم هو العاشر من مايو الذى يجب فيه أن أبرح سانت ديجو، فودعت رجال الصنع وذهبت الى دتس فلاتس ، ومنها طائرا الى مطار روكويل فى نورث ايلاند ، وهى نقطة البدء عندى فى الساعة ٣٥٥ بتوقيت الباسفيكى . كانت «روح سانت لويس» تحلق فى الجو متجهة الى سانت لويس ، وأقبل الغروب وأنا فوق اريزونا ، وقد سجل مقياس الارتفاع ٨٠٠٠ قدم، ولازال ارتفع لأحلق فوق قنن الجبال . وبرد الجو ، وأظلمت الدنيا الا قليلا من ضوء القمر ، ولم أعد أرى من الارض الا خطوطها الرئيسية . ولما وجهت ضوء مصباحى الى اللوحة ومحتوياتها رايت كل ابرة فى مكانها ، ودونت هذا فى السجل ، وعدت الى مقعدى فى الكابينة .

واضطرب المحرك مرة ثانية وثالثة، وأحدث ضوضاء وتفتوتنا، وبدأت الطائرة تهتز . فقبضت على عصا القيادة، ونظرت الى أسفل ، ورأيت فى ضوء القمر اننى فوق جبال . وفتحت صمام البنزين ، والقيت النور على لوحة الآلات ، فرأيت ضغط الوقود عاليا ، ولكن ليس هذا هو السبب . وكانت الماكينة المختلة تهز الطائرة جميعها ، فأوقفت ضابط المخلوط ، ومع ذلك ظلت الماكينة تهتز .

وكان معنى الهبوط الاضطرارى ليلا وفوق الجبال ، قطع الصلة برحلة باريس . وأنا الآن فوق منطقة من أشد مناطق اريزونا وحشة ، وفى صهريجى نحو ٢٠٠ جالون من الجازولين . وعلى بعد آلاف من الاقدام تحتى ، سفح صحراوى يتسامى الى الجبل ، وكان الظلام لا يبصر بمكنونه ، ولكن التصور يتخيله : اكوام وحجارة منتثرة، وليس بينها سعة منبسطة يدرج العجل فيها .

أخذ ارتفاع الطائرة في الجو يهبط تدريجاً ، وان كنت لا أزال على عدة آلاف من الأقدام ، والمحرك يدفعني .. ولكن ما اتجاه الريح ؟ يحتمل أن يكون شمالياً غربياً ، فإذا هبطت فوق الريح ، فلا مناص من الانزلاق . ما هو الخطأ اذن في المحرك ؟ ان الصوت يبدو كالوقود المخلوط ، وقد عالجت ضابط المخلوط في أوضاع مختلفة، ولم يحدث أى تغيير . . . الضغط ثلاثة أرتال . . هذا احتراق طبيعى . . والكهرباء ؟ ولكن الماجنتو سليم وهو يسر بالمكيننة . هل هناك ماء في الكاربوراتور ؟ لقد جفنا كل نقطة منه .

وفتحت صمام البنزين الى آخره، ثم أقفلته فخفف التقطيع قليلاً ، وفتحت ضابط المخلوط باحتراس ، فظهر شيء من التحسن . ولست أدري لماذا لم تنجح هذه المحاولات من قبل، وأخذ المحرك يسير سيرا حساسا . وظللت أدور طائراً ، ثم أخذت في الارتفاع .

ومرت عشرون دقيقة منذ بدء اختلال المحرك ، ثم أصبح يدور أحسن من ذى قبل . قد يكون السبب هو الارتفاع وبرودة الهواء . اذن أزيد القوة وأراقب ضابط المخلوط بعناية .

وانتهيت من الدوران ، وتوجهت صوب سانت لويس مصعداً في الهواء ، لأتجنب قمم الجبال . ولابد لى من الارتفاع على ١٠٠٠٠ قدم على الأقل ، وكنت كلما أوغلت في الارتفاع ، ازدادت حركة التفويت في الماكينة وساءت الحالة .

وبدا توهج النجوم يذبل في السماء ، مما يدل على اقربان الصباح . وقد اجتزت من قبل صحارى وجبالاً بالليل . وبلغت في وقت ما ارتفاع ١٣٠٠٠ قدم . والآن وقد هبطت الى ارتفاع أدنى ، فقد أصبح المحرك يدور في يسر وسهولة . وأنا الآن فوق مكان ما من كنساس ، ولكن أين ؟ وماهى المسافة الباقية؟ واذا كنت قد وقعت في أخطاء خاصة بهذا الطيران الاعمى ، فلا مفر من تصحيحها قبل أن أعبر المحيط .

وبدت من ناحية الشرق ألوان من النور تتزايد مع ظهور اليوم الجديد ، ثم رأيت دخان قاطرة ، وقاطعتنى سكة حديد آتية من الشمال الغربى الى مدينة صغيرة تحت جناحى الأيمن . ومن أربعين دقيقة مضت عبرت نهرا واسعا ، فإذا كان هو الاركانساس ، فانى اذن على بعد ٨٠ ميلا شرقى «وتشيتا»

وهنا طريق آخر يأتى من الشمال الشرقى، وخط حديدى مستقيم يأتى من الشرق وينحنى بشدة نحو الجنوب الغربى . وبسطت امامى خريطة كنساس ، وأجلت نظرى فيها ، فكان الطريق الى يمينى هو الموصل بين تشريفيل وبارسونز ثم كنساس . اننى أبعد خمسين ميلا تقريبا جنوبى الخط الذى يجب أن أسير فيه . وهذا طبيعى ، لانى قضيت تسع ساعات فى مهب رياح اجعلها ، ولعل طريقى عبر المحيط يكون أحسن حالا .

سانت لويس - والساعة الآن الثامنة بالتوقيت المحلى . ما أشد خضرة مطار لامبرت ، ولم يكن فى فبراير عند ما غادرته الا داكنا موحلا .

هبطت «روح سانت لويس» الى الارض بعد ١٤ ساعة و ٢٥ دقيقة منذ بدء التحليق ، ولم يطر احد بمثل هذه السرعة من شاطئ الباسفيكى . ورسوت أمام حظائر الحرس الوطنى ، وقد خفلاستقبالى بيل وفرنك وروبرتسون ، وهما اللذان كنت أقود طائرة البريد لحسابهما ، ومعهما نحو ستة من الميكانيكيين . وكان حاضرا أيضا بعض مخبرى الجرائد بسانت لويس، فذهبنا جميعا لتناول طعام الافطار . وسألت عما اذا كانت هناك أخبار عن ننجسر وكولى، اللذين فقدنا منذ يومين وهما يعبران المحيط من باريس لنيويورك .

وقال أحد مراسلى الصحف: «لقد قيل أن سفينة بريطانية

التقطتهما من البحر ، ولم يرد ما يؤيد ذلك . ولكن هل سمعت
بالتحذير الصادر من الحكومة ؟ »

- « لا . وما هو ؟ »

فقال : « لقد أبرقت سفارتنا من باريس بأنه قد يساء فهم
الموقف اذا هبطت طائرة أمريكية في فرنسا قبل أن يعلم على
وجه التحديد مصير نتجسر وكولى . ولم توضع قيود في هذا
المعنى أكثر مما ورد في التحذير . »

وقال أحدهم : « أن بلانكا ستقوم بالمحاولة على أية حال ،
فماذا أنت فاعل يا سليم ؟ »

قلت : « اننى سأذهب الى نيويورك على الاقل . واذا كان
نتجسر وكولى قد فقدوا ، فلا بد أن يقوم أحدنا بما حاولوا
القيام به . »

وفي أثناء تناولنا اللحم والبيض وصل هارولد بكسبى وهارى
نايت ، وطفق شركائى يجتمعون ويتكلمون فى التليفون . وسألونى
عن المدة التى يمكن قضاؤها فى سانت لويس ، لان
الغرفة التجارية ترمع تقديم الغداء ، ويريد آخرون تقديم
العشاء . على كل حال أنا أقود طائرة سانت لويس ، وهى
بلدى وموطنى ، ولكن أخشى أن يسبقنى آخر الى الطيران
اذا تلكأت .

قال هارى نايت : « ستلقى كل المواعيد الخاصة بك هنا ،
وعليك أن تنام هذه الليلة وقتا كافيا ، وأن تطير فى الصباح .
وحلقت فى الساعة ٨ ١٣ صباحا . وبعد سبع ساعات
ظهرت جزيرة مانهاتان من تحتى . وبعد ضواحي لونغ أيلاند
رأيت ثلاثة مطارات ، هى كورتس وروزفلت ومطار متشل
للجيش . وقد بدت أرض متشل خشنة ، أما كورتس
حيث كنت أزمع النزول به فهو أصفر من أن يحتمل تحليق
طائرة ذات حمولة ثقيلة . وروزفلت هو المطار الوحيد الذى
به طريق سير طويل من الشرق للغرب تقريبا . »

درت حول كورتس وحلقت فوقه هابطاً ، ثم عدت ادراجي لان المصورين يدخلون من كل مكان، ووقف بعضهم حيث كنت اريد ان انزل ، فأنحرفت عن الطريق ونزلت بزواية مع الريح . . وسرعان ما احاط مصورو الصحف بالطائرة ، وكنت أصرخ فيهم أن يتعدوا عن المروحة، لكن أحدا منهم لم يعبأ بالتحذير . وأوماً لى بعض الميكانيكيين الى احدى الحظائر ، فقطعت التحويلة، وأوقف بعضهم العجل، وصعد آخرون الى كابيتى صاخين ، بينما كان رجل تظهر عليه ملامح السلطة يشق طريقه بينهم .

قال : « أنا كيزى جونس مدير الميناء الجوى ، وقد أعدنا لك احدى الحظائر » . . انه كيزى جونس رئيس الملاحين المشهور بمطار كورتيس .

واقبل على شخص آخر أهيف ذو شارب ، وقال : « أنا ديك بلايث مندوب شركة رايت للطيران فى المسائل العامة . وقد أوصيت أن أقدم لك أى مساعدة يمكن تقديمها » . وسألته عما اذا كان هناك خبراء ميكانيكيون ليفحصوا المحرك .

فأجاب : « ان أحسن خبراء محركات هورلوند فى المملكة هنا تحت امرك ، وأظنك تعرف « كن بوديكر » وهذا هو « اد موليجان » .

وتزاحم المصورون عند ما هممت بالنزول ، ولم يكونوا كزملائهم فى سانت دييجو أو سانت لويس، اذ كانوا يتشائمون ويتدافعون بالمنابك ، ليحظوا بمكان يلتقطون منه صورهم من أى زاوية ممكنة . وهجم المخبرون يوجهون أسئلة سريعة حتى شق ديك بلايث الطريق صائحا : « دعونا ننظم هذا » .

وظهرت فوق رؤوسنا طائرة كبيرة ذات ثلاثة محركات ، فأتجهت أنظارنا اليها . أنها « امريكا » تطير بعد اصلاحها من عثرتها فى الشهر الماضى .

وقال أحدهم : «لابد أن بيرد قد استعد من جديد للمحاولة»
 وبينما كان بلايث يعد لهم حديثا صحفيا تسلمت الى
 الحظيرة، وكان الميكانيون يدخون اليها «روح سانت لويس»
 واستعد بوديكر وموليغان لفحص المحرك، ولكن الوقت كان متأخرا .
 وقلت لهما اننى أريد أن أتكلم بالتليفون لتكون البوصلة معدة
 فى الصباح . فقال بوديكر : «لا حاجة لك بذلك» وقدم لى رجلا
 مندوبا عن شركة آلات بيونير ليتركب لى بوصلة الموصل
 الكهربائى بالارض . وتقدم آخر من شركة زيت فاكوم ليتلقى
 أمرى بتوريد الجازولين . ولقد كانت دهشتى عظيمة لان كل
 الترتيبات التى فكرت فيها وجدت الممثلين لها حاضرين .
 وأمسك بلايث بذراعى قائلا أنه جمع الصحفيين للحديث .
 ووجدت عشرين منهم أو ثلاثين فى مكتب يجاور احدى الحظائر .
 وابتدأت الاسئلة :

— «متى تزمع التحليق لباريس ؟»

فأجبت «بأن المحرك يحتاج الى بعض الاصلاح ، كما أنى
 اركب بوصلة جديدة ، ومتى وجدت نفسى على تمام الأهبة
 فسأحلق عندما يسمح الجو .»

— «هل تعتقد أنك تستطيع التحليق فى الصباح ؟»

— «لست أعرف الآن متى أحلق . وقد أبقى عدة أيام»

— «أى نوع من الملاحه تتبع ؟»

— «الطيران الأعمى .»

— «هل تحمل آلة السدس لتحديد خطوط الطول ؟»

— «لا» .

— «ما رأيك فى جهاز راديو ؟»

— «لا أحمل راديو لانه ثقيل ولم يهذب التهذيب الكافى.»

— «ولكن بيرد وتشمبرلين سيحملان راديو وآلة السدس»

— «فكرت فى الامر مليا وفضلت أن أحمل بدلها وقودا»

وانتهت الاجابة عن الاسئلة الخاصة بالطائرة والطيّران ،
وبدأت أسئلة اعتبرها شخصية محضة أو سخيّة !!

« هل تحمل قدم أرنب ؟ »

« ما هي فطيرتك المفضلة ؟ »

« ما هو شعورك بالنسبة للفتيات ؟ »

وأقبل الظلام مع انتشار الليل ، وذهبت الى غرفتي
بفندق جاردن سيتي القريب من المطار . وأثناء العشاء دخل
علي أصحابي الجدد ، ومنهم بلايث ، وسألني أن أحدد موعد
القيام لان طريق السير في مطار روزفلت مغلّق لمسافة ميل .
وهو المكان الوحيد الصالح لتخليق طائرة ذات حمل ثقيل .
وقد استأجر الكوماندير رتشارد بيرد المطار، ولكنني قدأحصل
لك على أجازة استعمال طريق المسير . وطائرته « فوكر » ذات
الثلاثة المحركات رابضة في احدى حظائره . و« بلانكا » في مطار
كورتس قريبا من «روح سانت لويس» . فسألت: لماذا لم تقم
بلانكا الى باريس .

قال بلايث : «انها مشكلات الجو والموظفين . وقد قامت
مشاحنات بسببها، ولعلك قرأت شيئا عنها . »

فتذكرت حكاية نشرت في بعض الجرائد في ابريل الماضي
تقول أن تشارلس ليفين صاحب بلانكا أعلن على خلاف المتوقع
انه اختار لويد برتود ملاحا لها، وان كلارانس تشمبرلين وبرت
اكوستا قد اقترعا على أيهما يتولى قيادتها .

وقال بلايث ان اكوستا قد انسحب وانه سيرافق بيرد .
وبعد العشاء ركبنا سيارة الى مطار كورتس، ووجدنا موليجان
يشتغل في المحرك، وبودكر يخلع سترته ويبدأ العمل . وغادر
بلايث الحظيرة ليتحدث الى مخبري الجرائد ، ولما عاد قال ان
وصولي الفجائي قد حرك حمية المتنافسين، وقال صبية الجرائد:
« يظهر أن الميكانيكيين سيعملون طول الليل في فوكر وبلانكا »

عدت الى الفندق ونمت ليلتي . وفي الصباح أحضر لي بلايث
صحف نيويورك، فحملت فيها وعرتني دهشة حين وجدت
اسمي مكتوبا بخط كبير في الصفحة الاولى :

لندبرج هنا متأهب لعبور البحر تشمبرلين ولندبرج يستعدان للذهاب

قال بلايث : « لقد حظيت بالاعجاب ، ولا يمكن أن يسخر أحد من طيرانك من كاليفورنيا .

وسألته : « ما حالة الجو ؟ »

فأجاب : « لا يزال سيئا . »

ولما وصلنا الى مطار كورتس حياتا بودكر وموليغان ، وقد عملا أغلب الليل في « روح سانت لويس » .

قال موليغان : « أن المروحة لدى شركة كورتس ، فقد وجدوا شرخا في المحور ، وهم يركون لها محورا جديدا .

وتبرعت شركة كورتس وهي منافسة قوية لشركة رايت بأصلاح المحور مجانا . وكان هذا هو الحال اينما ذهبت . ووقف كلارانس تشمبرلين يودعنى ويدعولى بالسلامة . وحضر الكوماندور بيرد الى حظيرتى ليدعونى الى استعمال طريق مطار روزفلت دون مقابل ، ولو انه يود أن يكون أول الهابطين في مطار لى بورجيه .

واشتغلت في « روح سانت لويس » أغلب الصباح مع الميكانيكيين وخبراء الآلات . وأخذ موليغان يركب سخان هواء (كاربوراتور) ، اذ أكبر الظن أن الخلل الذى طرأ على المحرك فوق الجبال القريبة كان سببه الهواء البارد . ومشيت بعد الغداء الى مطار روزفلت لأفحص طريق المسير خطوة خطوة ، فوجدت سطحه أميل الى النعومة ، وعلى أن أقطع طريقا أطول مما توقعت لأطوف حول نيويورك . ودخلت المطار سيارة لتنقلنى ، ورجل من الشرطة على موتوسيكل لحراستى الى حظائر مطار كورتس . وسلمنى بلايث ربطة جرائد قائلا : « أعرف أنك لا تحبها كثيرا . »

واسمئنى احدى الصحف « الطيار الأبله » وقالت اننى

سأطير اليوم الى باريس . ألم أقل للمخبرين أمس اننى لا ابرح حتى يتحسن الجو ، وتركب البوصلات ؟ وجاء فى صحيفة اخرى أن والدتى التى تعيش فى ديترويت يحاصرها المخبرون . ووددت لو أنهم تركوها وشأنها .

ما أعجب هذه الحكايات ! لقد علمت من الصحف أنى ولدت فى مينيسوتا وفى متشيغان وفى نبراسكا ، وان اسمى المستعار هو « لاكى » ، واننى أحلق وأهبط بعد أن أنظر من خلال منظار معين ، وأننى أحمل تعاويذ تجعلنى أغفو فى طريقى حتى أصل بباريس . هل يجب أن تكون « الحكايات اللطيفة » غير صحيحة أو غير دقيقة ؟ أنا لا أثق بالناس الذين لا يراعون الدقة . فالآلات غير الدقيقة تجعل الطائرات ترتطم ، واذا لم يراع قادتها الدقة ضلوا ، وقد يهلكون .

وكنت كلما خرجت من الحظيرة التف حولى الناس وحرصنى الشرطة ، فلا أجد نفسى حرا الا حين أدخل غرفتى فى الفندق . وهذا هو السبب فى أن موليجان وبلايث وكنلين كانوا يلازمونى فى انتظار خدم الغرف ليحملوا لينا العشاء على الصوانى . وكم أحب أن أقضى ساعة عادية أغير فيها هذا الضرب من الحياة .

وسمعت الباب يترك ، ودخل صبي فسلمنى بريقة من والدتى تنبئنى فيها أنها ستصل نيويورك صباح الغد . واعتقد أنها كانت تقرأ الحكايات التى تقول أننى سوف أقع مثل فونك وديفيز ، أو أهلك فى البحر مثل نجس و كولى . ومن يدرى فلعل مخبرى ديترويت يزعمونها فى التليفون باستمرار .

وأحضر لنا الخادم العشاء ، وذهب لشأنه ، فابتدا حديثنا من جديد .

- « هل تحدثت الى الرجل أشيب اللحية ، يقول انه ابتدع طريقة لاستنباط قوة أكبر من جالون واحد من البنزين »
- « هل سمعت عن الرجل الذى يصاحب فتاة تلعب على

الجبل . انه يريد ان يصورها وهى تقف فوق مروحة « روح سانت لويس » .

ودق للتليفون ، وجاء تقرير آخر عن الجو يقول ان الاطلنطى لايزال مغطى جزئيا بمساحات من الضباب والأعاصير . وقال بلايث : « يجب أن أزور مكتب الارصاد فى نيويورك . أن دوک كمبرول يستطيع أن يزودك بشيء من السكينة . انه يضع خرائط لحساب

وانفتح الباب بقوة ، ودخل الغرفة رجلان ، فقفزنا واقفين ، وبدأ يصويان الينا عدساتهما . فصرخنا فيهما :

« أخرجنا من هنا » . ودفعناهما دفعا الى خارج الغرفة ، وكنت أشعر اننى أحارب كالمجنون .

وضحك بلايث وقال : « ستجد كثيرين مثلهما هنا وهناك »

هذا هو يومى السابع فى لوندج ايلاند . وكانت « روح سانت لويس » مستعدة منذ يوم الاثنين لتشق طريقها الى باريس ، ولكن الطريق لايزال مغطى بالضباب والزوابع . وحضرت والديتى وسافرت بعد أن قضت معى يوما . وقد أقلقته روايات الجراند والتليفونات فى ديترويت ، حتى اضطرت أن تخاطبني لتسألنى هل أنوى حقا أن أطيء الى باريس ، وهل هذه الفكرة صحيحة ؟

ولم يتحرج القوم من ازعاجها وهى هنا . وسألوها : هل تعرف المخاطر التى يتعرض لها ابنتها فى هذه الرحلة ؟ وهل عرفت كم طيارا قضى نحبه فى هذا المشروع ؟ انهم كانوا يريدون أن تصف لهم مشاعرها لينقلوها الى قرائها .

ومع ذلك فقد كان فى نيويورك قوم طيبون ، مثل دكتور كمبرول الذى أجهد نفسه فى شرح خرائطه الاخيرة عن الجو ، عندما زرته يوم الاثنين الماضى فى مكتب الارصاد فى مانهاتان . وقبلت تحت تأثير تنبؤاته عن استمرار الاحوال السيئة فوق الاطلنطى ، بعض الدعوات لزيارات خاصة . فالיום تناولت طعام الغداء مع الكولونيل تيودور روزفلت الصغير فى اويسترباى ، واعطاني

عدة خطابات توصية لاصدقائه في اوربا ، ولم أستطع رفضها ، وان كنت قد رفضت عرضا من أحد جامعى الطوايع بالف دولار لاحمل معى رطلا واحدا من البريد . ولقد كان مسلك شركائى فى سانت لويس أكبرعصد لى ، فقد تأخر بيرد بناء على أصرار مموليه على اجراء اختبارات « علمية » على طائرة « فوكر » ، وقامت مشادات عنيفة فى معسكر « بلانكا » ، إذ بلغ ليفين مالك الطائرة طياره برتود بأنه لايرغب فى أن يكون ملاحا لها ، فقاضاه برتود . ولكن على العكس من ذلك كانت منظمة « روح سانت لويس » تسير بغيرعقبات - وقد تحدثت تليفونيا فى مستهل الاسبوع الى هارى نايت فى سانت لويس وأخبرته أننى قد أطيروا الى باريس قبل أن أكون مرشحا لجائزة أورتيج ذات الـ ٢٥٠٠٠ دولار ، اذا عرفت أننى ساكون أول من يصل الى باريس . والقاعدة هى أنه يجب أن تنقضى ٦٠ يوما بين قبول الطيار رسميا وبين ميعاد طيرانه ، ولم تنقض هذه الفترة بعد .

فكان جواب نايت : « لتذهب هذه الجائزة الى الجحيم . ولتنطلق عندما تسنح الفرصة »

نحن الآن فى عصر يوم الخميس ، وافق ١٩ مايو ، أى بعد أسبوع من هبوطى فى نيويورك ، والسماء تمطر رذاذا ، ويسود سواحل نوفاسكوتشيا ونيوفوندىلاند ضباب كثيف ، وهما فى طريقى الدائرى . وقد كنت مستعدا للتطيق منذ يوم الاثنين ، ولكن تقارير الجو تبعث على اليأس . فتركت « روح سانت لويس » تحت الحراسة ، وركبت سيارة مع لين وبلايث وأصدقاء آخرين ، وذهبنا فى المساء الى مناهتان لنشهد الكوميديا الموسيقية ريو ريتسا .

نحن الآن فى الشارع ٤٢ وقال لين : « هل نسأل الدكتور كمبول عن حالة الجو؟ » فأجبت : « أعتقد أنه يحسن ذلك » وعرفت من التنبؤات السابقة واختفاء أعالي ناطحات السحاب

في الضباب أن من اضاعة الوقت اتصالنا لمعرفة أنباء الجو . ومع ذلك أوقفنا السيارة في منحني الطريق حتى يبحث بلايث عن تليفون . ولما رجع عرفت من ملامح وجهه أنه يحمل أخبارا جديدة .

وقال : « أخذ الجو في التحسن فوق المحيط وهذا تغير مفاجيء » . ووقف يتحدث إلينا من نافذة السيارة دون أن يحفل بالمطر ، فقال : « أخذت منطقة الضغط المنخفض فوق نيو فونلاند تتراجع وتحل محلها منطقة ضغط مرتفع » . ثم أضاف : « ليست الأحوال الجوية بالطبع على مايرام على طول الطريق ، وقد يمر يوم أو يومان حتى تستقر حالة الضغط . »

اذن قد أستطيع الطيران في الفجر ، وصرفت النظر عن المسرح ، وذهبنا توا الى المطار . وفي ميدان كويسنزبور ووقفنا لتناول عشاء سريع . وقام لين بتموين الطائرة وفحصها نهائيا ، يساعده في ذلك بوديكرو وموليغان وأصدقاء آخرون . وسيضيف كارل سكورى ، وهو يمثل جمعية الطيران الاهلية ، الى الطائرة ، راسمة الضغط ، ويجب تركيبها قبل الصباح . وهذه الآله (البروجراف) تبين الوقت والارتفاع على اسطوانة دوارة ، وبدونها لن يكون تقريرى عن الرحلة مقبولا رسميا .

ولم أجد عند وصولى للمطار دلائل استعداد فى معسكرات بيرد أو تشمبرلين . ويبدو أن كل الآخرين يترقبون معلومات أو فى عن صفاء السماء ، ولكن الملاح الماهر يستطيع أن يجتاز هذه العوائق . وقد أختبرت ذلك أثناء قيادتى طائرات البريد بين سانت لويس وشيكاجو . ولماذا أنتظر تأكيدات تحسن الجو على طول الطريق الى أوروبا ؟ أن فرصتى سانحة وسأحلق عند الفجر . وطبقا للخطة المرسومة تركت زملائى فى مطار كورتيس وقصدت الى فندقى القريب لانام . ولكن الشائعات انتشرت وتجمع المخبرون الصحفيون فى الردهة . وفى أثناء اجاباتى عن أسئلتهم طلب منى كثير من الناس توقيعى ، وسألنى

أحدهم أن أوقع عقدا للسينما بمبلغ ٢٥٠.٠٠٠ دولار ، وطلب منى غيره أن أظهر على المسرح فى مقابل ٥٠ ألف دولار ، فكان ردى أننى لا أستطيع أن أقرر خطى الأبعد وصولى الى باريس .

وقد ناهز الوقت منتصف الليل عندما دخلت غرفتى ، واضطجعت على أن أنهض فى الفجر للطيران . ولكن يجب عمل أشياء كثيرة قبل التحليق ، ولم يبق لى الا ساعتان ونصف للنوم ، وتركت رأسى تفرق فى الوسادة ، والمختصون يجرون الألام فى « روح سانت لويس » . وجلس أحد أصدقائى فى الردهة يحرس باب غرفتى ويبعد الفضوليين ثم ليوقظنى الساعة ٢١٥

أما الآن فيجب أنام ، وكان ينبغى أن أكون نائما منذ ساعات . يجب أن يكون الطيار نشيطا ليتسنى له أن يضرب أرقاما قياسية . لعل الجو يكون حسنا فى الصباح ، ولعل هواء خفيفا يصادفنى فى المدرج ، إذ لا يمكننى أن أحلق مع وجود ربح مضادة قوية وأنا محمل بالانقال . ليت المدرج كان أوسع قليلا ، والميدان أكثر طولا . ووددت لو استطعت النوم قبل القيام ، فلا ينبغى للطيار أن ينهار وهو فى الجو . وقد سبقت الآن يرد وتشمبرلين ، وفى مكنتى أن ارتاح ساعتين .

وسمعت طرقا عاليا على الباب ، ودخل رجل . الرجل الذى وضعته فى الردهة ليمنع عنى الفضوليين ، فهل ياترى حدث مكروه ؟ واتكأت على مرفقى ، وجلس على حافة السرير وقال : « سليم . ماذا أفعل عندما تغيب عنى ؟ »

يا الهى ! أهذا الوقت مناسب لمثل هذا السؤال ؟ لست أدرى ! فقلت له : « أن أمامى أمورا أهم من هذا تنتظر الحل . »

فانصرف ، ولكنى بقيت فى يقظة تامة . وبعد ساعتين يجب أن أبدأ يوم طيرانى الى باريس . ووددت لو أن الجو أصبح سيئا ، فلا يطير أحد ، وأستطيع أن أنام ليلة كاملة . يارب ! انها الساعة ١٢ ونصف صباحا ، وقد لا أنام مطلقا ، وهذه حالة سيئة لبدء طيران فوق المحيط - لانوم مدة يوم كامل قبل التحليق .

هل أخطأت عندما كلفت لين ملء كل الصهاريج بالجازولين ؟
يجب ان احمل ٤٥ جالوناعلى متن الهواء ، وهذا أكثر مما
صممت له الطائرة ، اذ صنعت الصهاريج لتسع لخمسـة
وعشرين جالونا فوق التصميم . قد لا تقوى «روح سانت لويس»
عبر الارتفاع بهذه الحمولة ! وهذا هو ما وقع لطائرة دافيز ،
كما ان فملك لم يستطع ان يبرح الارض بطائرته سيكورسكى .
الساعة الآن . ٤را . وهذا هو الوقت الذى يجب ان ارتدى
ملابسى فيه . اذن فلا نوم . لقد فات الليل وابتدا اليوم
الجديد . اشعر اننى أشتاق الى الرحيل .

ونقلنى اصدقائى الى مطار كورتس ، فوصلناه قبل الساعة
الثالثة صباحا ، وكانت السحب منخفضة ، ويتساقط مطر
خفيف . وكان لين ينتظرنى فى الحظيرة مع ب. ف. ماهونى
رئيس الشركة التى صنعت طائرتى . وقالوا ان أحدا آخر
ليس مستعدا للرحيل الى باريس .

وقال لى لين انه وجد طريقة لنقل طائرتى الى مطار روزفلت
دون أن أطير بها ، وقد أحضرنا نقالة لهذا الغرض .

ماهى آخر الانباء عن الجو ؟

لا يزال غير حسن ولكنه يتحسن .

وكانت الاضواء الفائمة التى تنبعث من جاردن سيبتى تدل
على الرؤية الضعيفة وقلة الارتفاع ، والارض موحلة زلقة .
وجاء آخر خبر من الدكتور كمبول يقول ان الضباب بحسب
تقارير المحطات بين نيويورك ونيوفونلاند يتقشم وتتحرك
منطقة من الضغط العالى فوق شمال الاطلنطى . وهناك زوابع
محلية باقية على طول شاطئ أوروبا . وماذا يهم ان أطير
طيرنا غير مرتفع فى نيويورك ، وسأطير مع الفجر ، فاذا لم
أوفق ففى وسعى ان أعود ادراجى .

وأصدرت امرى بترحيل «روح سانت لويس» الى مطار
روزفلت ، وبأن تكون صهاريجها معبأة . وربط الميكانيكيون ذيل

الطائرة في ظهر جرار وغطوا المحرك بقماش . وزرر مخبرو
الجرائد معاطف المطر ، وحملق الناس في الليل وهزوا رؤوسهم ،
وقد انجذبت الطائرة في منخفض خلفى من الارض ، وكان منظرها
كثيبا ، وبدت غير قادرة على الطيران وهى تتعثر . وبدانا
الرحلة يصاحبنا رجال الشرطة على موتوسيكلاتهم ، ورجال
الصحافة والطيران ، وحفنة من المتفرجين ، فكان ذلك كله اشبه
بجنازة منه ببداية رحلة طيران الى باريس !!



والدة لندبرج تودع ابنها
« سمحت بها شركة اندروود واندروود »

الفصل الخامس

ثلاثون لفة أقل من المعدل ! ان هدير المحرك المتردد يتجاوب صدها في أعماق الطائرة ، ويدق في عنق جلد الهيكل المشدود . فغلقت الصمام وأخذت أطلع الى الرجال الواقفين بجوار طائرتى ، ورأيت الحياة والموت ينعكسان في وجوههم ، فهم مرهفون صامتون ، يترقبون كلمتى .

ثلاثون لفة أقل من المعدل ! . ثم طريق رخو ، وريح مسابرة ، ووزن زائد ، وانى لارمق العجلات فأراها تفوص عميقا بأطاراتها المنبعدة في حمأة الرمال البتلة .

وتحولت الريح عند الفجر . تحولت بعد أن تأهبت طائرتى للتخليق من الجانب الغربى لمطار روزفلت . تحولت بعد أن أفرغت كل تلك البراميل من الجازولين في الخزانات . تحولت رأسا على عقب . . وصارت خمسة أميال في الساعة .

بيد أن هذه الريح لا تكفى الالرفع منديل في اليد . . ولو دفعنا الطائرة الى الجانب الآخر من المدرج فقد تشتت الريح ثانية كما كانت من قبيل . فالتخليق من الغرب الى الشرق مع ريح مسابرة الاتجاه فيه خطر كاف ، فهناك أسلاك التليفون عند طرف المطار البعيد . أما الطيران من الشرق الى الغرب فمعناه الطيران فوق الحظائر والمباني ، ولا فرصة للنجاة بحياتى لو اختل شئ . فلو اضطرب « سلندر » لكنت النتيجة أن تظهر الصحف وفيها نى « صدمت بيتا . تحطمت . احترقت . هذا مصرح محاولة أخرى للطيران عبر الاطلنطى » انى لا يستطيع أن أسمع الطيارين يرددون هذه العبارات !

وبعد فليس لدينا وقت ندفع فيه الطائرة . انها جد صغيرة وجد رقيقة ، وجد ثقيلة . . طنان ونصف طن فوق هذه الاطارات الصغيرة بجميع ما فيها من الوقود . وكان ينبغي أن تشد بالحبال . وكان لابد أن نرسل فى طلب جرار ، اذ ليس فى مقدورى أن أجرها خمسة آلاف قدم على أرض موحلة .

وسوف تسخن الماكينة أكثر مما يجب ، وتحتاج خزانات الوقود الى ملئها مرة اخرى . . وتمر ساعات سدى . . ويخيم الليل على الساحل الايرلندى ، وقد تأخرت من قبل ، فالوقت بعد الفجر بكثير .

ان طريق المدرج الطويل الضيق يمتد امامنا . . وفي نهايته عبر الاسلاك التليفونية يربض المحيط ، ومن وراء هذا أوروبا وباريس . هذه هى اللحظة التى تأهبت لها ليل نهار طوال هذه الشهور الماضية جمعاء . ان القرار من وحى نفسى ، وهؤلاء الميكانيكيون والمهندسون وضباط البوليس ذوو الحلل الزرقاء - كل هؤلاء الذين يقفون عن كئيب ، قد شاهدوا من قبل طائرات تتحطم ، فهم يعرفون ما معنى القرار الخاطىء . ولوانى هزرت رأسى فلن يكون ثمة انتقاد . . ستلقى الرحلة وسنطلق ضاحكين سويا ، نرسم خططا جديدة ، ونضرب بأقدامنا فوق العشب المبتل نحو فطور ساخن . . ولواومات برأسى فسوف نفترق وربما الى الابد .

ثلاثون لفة اقل من المعدل .

وقال الميكانيكى : « انه الجو ! فلم يضطرب كما اضطرب اليوم » وكانت فى نبرات صوته خشية وتوجس . هاهوذا الآن يقف وراء جناحى الفضى فى يقظة وعزم ينتظر اشارتى - لقد فحص الماكينة قطعة قطعة . . . ونظر فى مؤخرة الهيكل ليتفحص جسم الطائرة ومعدات القيادة ، وهو يعلم ان حوامل العجلات قد زيتت منذ هنيهة ، وان الاطارات قد دهنت بالشحم حتى لا يلصق الوحل بها . . فعمله قد انتهى ، ورغم هذا فانه يستشعر التبعة نحو الطائرة ، ونحوى ، بل نحو الجو ايضا . .

هأنذا اتكئ على جانب الكابينة وأشخص بصرى خلال نصول المروحة الساكنة الى سطح المدرج المبتل المتلألئ امامى ، واخذت ادرس امر الاسلاك التليفونية فى نهايته ،

ومناقع الماء الضحلة التي ينبغي لعجلاتي ان تجتازها . ان ستارا
من الضباب يحجب عنى كل اثر للافق . .

الريح ، الجو ، القوة ، الحمولة . . كم مرة وازنت فيها هذه
العناصر في ذهني خلال سياحتى فوق احد مراعى البقر في
أواسط الغرب ؟ ان الطيار في رحلاته يتعلم كيف يقدر مدرج
المطار في دقة بالفة ، حتى يمكنه ان يحدد اين تفارق عجلاته
الارض تماما . ولكن لم يحدث قط ان اقلعت طائرة عن الارض
وهي بمثل هذا الثقل الضخم . . وتشير تحليقاتنا الاختبارية
الى ان « روح سانت لويس » سوف تطير من الوجهة النظرية ،
الا اننا لم نجرؤ على تجربة الطيران بشحنة وافية من ارض
« كامب كيرنى » الصخرية . وذلك الرسم البياني العملية -
الذى خططناه على الورق في حرص وعناية - لم يحسب حسابا
لضباب ، او ربح مسابرة ، او طريق رخو . ثم ماذا عن
الثلاثين لفة الضائعة ، وعن تأثير الرطوبة على الجلد ؟ ليس امامى
آلة للحساب أستعين بها ، ماعدا الخبرة والسليقة والالهام ، فهى
التي تهدينى الآن سواء السبيل . .

ولو أبطأت « روح سانت لويس » في سرعتها ، أو كانت
ضوابطها غير محكمة وثقيلة ففي استطاعتى أن أقفل مفتاح
البنزين وأتوقف . هذا اذا لم انتظر طويلا . أما اذا انتظرت
طويلا جدا ، ويتوقف الامر على بضع ثوان . . أجل ! فى شهر
سبتمبر الماضى تحطمت طائرة اخرى كانت تحاول الطيران من
نيويورك الى باريس ، تحطمت عند نهاية هذا المطار ذاته . .
بل على بعد ياردات معدودة ، ولقى اثنان من ملاحى « فونك »
حتفهما محترقين .

ثم هناك هذه المعضلة الجديدة - معضلة الاحتفاظ
بالمجلات على مدرج المطار أثناء جلوسى خلف خزان للوقود ،
لايسمح لى برؤية شىء امامى مباشرة . وای انحراف ضئيل
فى القيادة وقت التحليق قديودى فى سر الى كارثة ، والطريق
فى خير الظروف ضيق تماما . . فما بالك الآن مع هذا الوحل
وهذه الرياح المعاكسة . وهذه الآلة التي لا تدور . .

واستلقيت الى الخلف في مقعد القيادة مجيلا الطرف مرة اخرى على العدد .. لاشيء فيها يعروه الخلل . فهل في قدرة الماكينة ان تصمد امام مثل هذا الجرى الطويل على الارض ، وصمام الوقود مفتوح على وسعه ، أم انها سوف تسخن فوق الطاقة وتأخذ في الاختلال ؟! .. لنفترض أنى أقلعت فعلا عن الارض ثم انهارت درجة التحليق الى الصفر ، فلا يمكننى الطيران الاعمى بهذا الوقود الزائد ، وهذه العجلات التى لا يؤمن لها عند الهبوط مع الوزن الهائل . وهل أنتظر يوما آخر أتيقن فيه من اعتدال الجو ؟! ولكنى اذا رحلت الآن فسوف اسبق فوكر وبلانكا الريح ، الجو ، القوة ، الحمولة ، أخذت هذه الامور تفارق ذهنى شيئا فشيئا . وسرى فى نفسى وأنا جالس فى «الكابينة» ان العجلات سوف تفارق الارض ، وأن الاجنحة سوف تعلق الاسلاك ، وان هذا هو وقت الرحيل . . . هانذا أوثق حزام الامان حولى ، وأضع النظارات فوق عيني ، ثم أستدير الى الرجال القائمين عند عوائق العجلات ، وأومى برأسى . . . الاشباح الجامدة تنتفض متحركة ، ثم تجذب الجبال فجأة ، واذا بالعجلات تصبح حرة خالصة . فأشد نفسى الى الجانب الايسر من الكابينة وأفتح الصمام الى آخره ، وأمد بصرى الى نهاية المدرج . . . والآن فى ثوان سوف يأتينا الجواب ! ...

مائة قدم اخرى قبل الاستسلام

ولكن ما أقل أثر فتح الصمام الا من هذا الضجيج والعجيج ! . . ان الطائرة تزحف فى جهدها الى الامام ، ويدفع عدد من الرجال أجنحتها كي يعينوها على القيام ، ولكن كيف يمكن أن اظفر بسرعة الطيران ؟ ولماذا ظننت يوما ان الهواء يقدر على حمل مثل هذا الوزن ؟ ان «روح سانت لويس» تبدو كعربة نقل مثقلة ، فالاطارات تخضع فى الطين ، ولا يبدو اى أمل فى التحليق ، ومع ذلك ففى استطاعتى ان امضى فى

سبيلي مائة قدم أخرى قبل ان أرفع يد الاستسلام .. زد على ذلك أنه من الممكن ..

وتزيد السرعة رويدا رويدا ، وان كنت لا أحس بالاندفاع الذى أعده ، أو بخفة فى الجناح ، أو زيادة فى القوة .. ولكن عصا القيادة ترتج مخلخلة من جانب الى آخر . وبدأ الرجال ينكفئون بعيدا عن دعائم الاجنحة .. اننا نزداد سرعة فوق سرعة ..

وتمر مائة ياردة من الطريق .. ويتساقط آخر رجل بعيدا عن الاجنحة .. الى اى مدى يمكن لجهاز الهبوط ان يتحمل الجهد الشديد ؟ انه ينوء بثقل خمسة آلاف رطل . ان عيني لا تفارق حافة المدرج ، ولا بدلى ان احتفظ بالطائرة مستوية قوية . ولو انحرفت عجلة من العجلات عن جادة الطريق لدارت الطائرة على نفسها ، وتحطمت فى الوحل .. واخذت معدات القيادة تشتد تحت ضغط يدي وقدمي ، وعلى أن أدفع عصا القيادة بقوة حتى أحركها الى الامام . وأقل حركة فى الدفة تجعل مقدم الطائرة مستويا .. كل الدلائل طيبة ، وقد قطعت أكثر من الف قدم . الا يزال هناك وقت ومكان ؟

السرعة تزداد ، والمروج تغدو بقعة غامضة المعالم ، ويرتفع الذيل ، وهذه علامة منتصف الطريق أمامي تماما على الرغم من أنى لم أبلغ بعد هذا الذى يسمى بسرعة الطيران .. هاهوذا المحرك يسرع عن ذى قبل - ثم تنساب الطائرة فى خفة ورفق . المروحة تسير سيرا حسنا ، وأستطيع ان أعرفها من صوتها .. ما هو عدد اللغات فى الدقيقة؟ غير أنى لا أستطيع النظر الى العدد ، فمن واجبي أن ارقب الطريق .

وتمضى علامة منتصف الطريق مسرعة .. لم يبق سوى ثوان لاقرر .. هل أغلق الصمام؟ ان القرار الخاطيء معناه كارثة ، وربما كان معناه احتراقا .. ثم أجذب عصا القيادة الى الورا فى حزم وعزم ، ثم ها هى العجلات تفارق الارض . اذن

فسوف أطيّر! .. وتمس العجلات الأرض ثانية! فأريح العصا إلى الامام - انها سرعة الطيران في الغالب! - وما يزال امامي ألفا قدم من المطار تقريبا .. هاك مستنقعا ضحلا على الطريق .. الماء ينزل من الاطارات رذاذا .. هاك جناحا يتهاوى - ثم يعلو حين أذفع إليه بالجناح المساعد .. واذا الطائرة كلها ترتجف من الصدمة .. بعيدا مرة اخرى .. الجناح الايمن منخفض .. فأجذبه إلى اعلى .. تستوى ثانية على الطريق .. الدفة اليسرى .. تظل في الوسط .. يجب ان تبقى مستوية قويمه .. مستنقع آخر .. الماء يقرع هيكل الطائرة .. الطفرة التالية اطول مدى .. ربما أمكنني أن أظل عاليا .. ولكني ادع العجلات تمس الأرض مرة اخرى في خفة ورفق .. من الخير كل الخير ان اتمكن جيدا من التحكم فيها .. والتحكم يتطلب سرعة ..

هاهى ذى « روح سانت لويس » تطلق في النوبة الثانية ، فقد بلغت سرعة الطيران تمامها . ومفاتيح القيادة محكمة ومتماسكة وفعالة . لم يبق الا الف قدم بينى وبين شبكة الاسلاك التليفونية ، وعلى الآن أن اخطو الخطوة التالية انها سوف تلاصقها .. هأنذا أبقي المقدمة إلى اسفل مكتسبا سرعة كل لحظة وصاعدا في السماء على مهل .. لو يستطيع المحرك ان يحافظ على حاله دقيقة واحدة اخرى .. خمسة اقدام فوق الأرض .. عشرون .. اربعون .. الاسلاك تبرق من تحتى .. عشرون قدما تفصل بيننا ..

اننى فى حلبة والناس يتطلعون فوقهم .. أمامى تل واطىء مغطى بالشجر .. هأنذا انحرف جانبا كي أتفاداه .. لا أكاد أجرؤ على ايزال جناح لأدور ، ولا أكاد أجرؤ على تحريك الدفة .. ان « روح سانت لويس » تبدو كأنها تتمايل فوق رأس دبوس ، كما ان أقل حركة فى مفاتيح القيادة تجعلها تنقلب رأسا على عقب وتهوى .. خمسة آلاف رطل كانت تهتز عند عصفه هواء .. الطائرة ترتفع سريعا ، اننى فوق الشجر على قمة الجبل ..

والآن لو اختل نظام الموتور ، فهناك اماكن اهبط فيها ، وهى حقول مستوية بين الجبال . . وقد تنفجر خزانات الوقود ، ولكنى اذا قطعت المحول الكهربائى فهناك فرصة فى ان تزحف الطائرة الى الامام دون ان تشتعل فيها النار . .

انى الآن على ارتفاع كاف لان استرق النظرات الى لوحة الاجهزة . تشير ابرة التاكومترالى ١٨٢٥ لفة فى الدقيقة ، ولا دليل على ارتفاع درجة حرارة المحرك . ثم احرك الصمام الى الخلف فى ببطء . . نظرة الى الفضاء امامى واخرى الى التاكومتر - ١٨٠٠ - ١٧٧٥ لفة ، ثم اجذب جزء الاتزان الى الخلف قيد أنملة . . ما فتئت سرعة الهواء تنيف على مائة ميل فى الساعة . . اُغلق الصمام الى ١٧٥٠ - ولا تزال الدفة فى عل - مفاتيح القيادة محكمة . . لو استطاعت «روح سانت لويس» أن تنطلق بمقدار ١٧٥٠ لفة ، وهى بهذا الثقل ، اذن سوف يبقى لدى وقود اكثر مما يكفى للوصول الى باريس . .

ان بوصلة الاتصال الارضى تنعطف ابرتها الى اليمين بشدة . . فأنحرف بحذر نحو الشمال حتى تعود الابرة الى خط المركز - ٦٥ درجة ، والبوصلة تشير الى قسم مائة الميل الاولى من طريقى الدائرى الى فرنسا وباريس . . انها الساعة السابعة والدقيقة ٥٤ صباحا ، وقت النهار فى الشرق .

هذه سحابة من الضباب تمضى حذائى ، ولا استطيع ان ابصر امامى اكثر من ثلاثة اميال فقط . ماذا يكمن وراء تلك السحابة ؟ ان آخر نشرة قالت ان الطقس على طول الساحل كان صحوا معتدلا ، ولكن عددا من المحطات كان لا يزال يتنبأ بالضباب . هانذا اجذب خريطة ولاية نيويورك من جيبها القماشى على جانبى . . كلما ساء حال الجو صارت الملاحظة الؤرم وادق . لا بد لى أن ارقب علامات الطريق ، وان اراجعها على مختلف البوصلات .

وتعاقب اراضى لونج ايلاند الرائعة مسرعة تحتى . . ذلك

الاصبع عن يسارى جزء من شاطئ القناة . الرؤية تجاه الشمال جلية متحسنة . انى أستقر فى مقعدى مجيلا الطرف فوق لوحة الاجهزة خلال نظرى الى الارض ، ضغط الزيت ٥٦ رطلا ، وذرجة حرارة الزيت ٥٣٤ مئوية ، وضغط الوقود ثلاثة ارباط ونصف رطل . . فوق قمم الاشجار بقليل . . اريح عصا القيادة الى الخلف . . التاكومتر ١٧٥٠ لفة . . سرعة الهواء ١٠٥ ميل فى الساعة . . بعدت عن خط الرأس قليلا - الدفة اليسرى تتحرك ثلاث درجات . الارتفاع ٢٠٠ قدم . الوقت ٧ . ق و ٨ س صباحا . . خمس عشرة دقيقة و لت . . وبقيّة القراءات كلها عادية . . ثم انتقل بعيدا عن خزان الجناح المركزى الى خزان المقدمة . . خمس عشرة دقيقة من الطيران . على كل خزان من خزانات الوقود الخمسة ينبغى أن يدع فراغا من الهواء يكفى لوقف فيضانه . . وكل قطرة من الجازولين يجب على أن ادخرها .

فى طريقى الدائرى الكبير لاتعدو المسافة عبرقناة لونيغ ايلاند الى كونتيكوت خمسة وثلاثين ميلا فقط . ولكن لم يحدث لى من قبل ان طرت فوق هذا الماء الخضم الفياض . . اننى نقطة المركز فى دائرة من الضباب . الضباب الاشهب الممتزج بالماء الاشهب ، حتى أننى لا أستطيع ان اعرف اين ينتهى البحر ولا اين تبدىء السماء . . ثم أسترخى فى « الكابينة » ، وهى خزانة صغيرة ذات جدران مشدودة ، وقد قدر لى ان اركب فيها طيلة اجتيازى المحيط . . ولن أبرحها مدة يوم ونصف يوم حتى تطأ قدماى ارض فرنسا فى مطار ليورجيه . وفى استطاعتى ان اضغط كلا جانبي الطائرة لو بسطت مرفقى . . وفى السقف حنية تتسع لحوذتى . . لقد فصلت على « كابيتى » كما لو كانت بذلة من القماش .

ما اعظم فوائد الطيران وحيدا ! . . اننى أدرك الآن ما عنياه والذى حين حذرنى منذ سنوات خلت ، ان اعتمد كثيرا على غيرى ، وقد دأب على ترديد مثل يقوله اهل منيسوتا القدامى : « ولد

واحد هو ولد ، وولدان هما نصف ولد ، وثلاثة ولدان هم
لاشى أبدا » .

كان ذلك يفيد كثيرا في الصيد والكشف أيام كان الهنود اعمدانا،
اما الآن فالى أى حد تنطبق على هذا الطيران الذى أقوم به
فبالطيران وحدى اكتسبت الوقت والحسرية . . . ولم أزن
قراراتى التى اتخذتها بمسئوليتها نحو حياة انسان آخر . . .
ولم الجأ لاحد استفتيه فى أمر اعداد الطائرة قبيل الفجر . . .
وحينما كنت قابعا فى « الكايننة » على الطريق الموصل ، وفى الريح
المسيرة ، لم اجد معنى من يسفه قضائى بقوله « ياللجحيم ! دعنا
نجره ! » أو « انه يبدو سيئا تماما فى عينى » . . ولم أقع فى
جائز المشاكل التنظيمية . . . فهأنذا وفقا لما كان والذى يقوله
- ولد كامل - مستقل منفرد . . .

ان جبال نيوانجلاند الشجرء تبدو خلال الضباب . . اذن
فلاطو خريطة نيويورك واستخرج أخرى لولاية كونكتيكوت . .
ليس ثمة فضاء كبير فى الداخل بين الجبال الخضراء والسحب
المنخفضة . . فأصعد فى ببطء الى ارتفاع خمسمائة قدم ، وأدفع
« البريسكوب » الى الخارج . انه صناعة محلية . . . أسسه أحد
العمال فى مصنع ريان بسان دييجو ، انه مجرد مرأتين
مستويتين تلتقيان بزاوية عند لولب يمكن أن يمد من الجانب
الايسر للطائرة . . ومجال الرؤية الى الامام رأسا يكفى ليحذرنى
من التلال والعوائق عند طيرانى على ارتفاع منخفض . . . ولا
يقتضىنى الامر أن انحنى الى الامام على احد الجانبين لكى أبصر من
حول خزان الطائرة وفى مقدورى أن اخلع نظارتى وأجلس
فى وسط « الكايننة » هادئا وادعا . . .

الجبال تعلو وتخرق السحب من جهة الشمال ، ولو هبطت
درجة الارتفاع مائة قدم أخرى فسأضطر الى أن استدير على
عقبى ، غير أنى سوف أواصل المسير مادمت أرى طبقة من
الهواء الفسيح أمامى . . بصرف النظر عن مقدار كثافتها ، اذ
ينبغى على أولا وقبل كل شئ ألا أياس كثيرا لو اضطررت الى

العودة . فأنى لم أعول قطع على بلوغ باريس من أول محاولة .
ولو خيم الضباب على المنطقة التي أمامي بأسرها ، فسود
أعدل عنها الى محاولة كسب الرقم القياسي في احتمال الطيران
حول نيويورك .

انها الساعة الثامنة والدقيقة الثانية والخمسون صباحا . لقد
طرت مدة ساعة تماما . . وهامى اجهزتى تقرر ان الارتفاع
٦٠٠ قدم ، وأن سرعة الريح ١٠٢ ميلا في الساعة ، وأن دورة الماكينة
١٧٥٠ لفة في الدقيقة ، وأن ضغط الزيت ٥٩ رطلا ، وأن
حرارة الزيت ٥٣٨ سنتجراد ، وأن ضغط الوقود ٣٥ ، وأننى
قطعت مائة ميل ، وأن وزن الطائرة أخف بمقدار مائة رطل
تقريبا . . وأسجل قراءات الاجهزة على ورقة في سجلي ، ثم
أدير المحول من خزان الجازولين الرابع الى الخامس . . وأستعيد
وضع بوصلة الاتصال الارضى . .

هنا في نيوانجلاند تبدو الولايات مثل المقاطعات في حجمها . . .
ها هي ذى بروفيدانس ورودايلاند أسفل جناحى الايسر -
والسما صحو . . فأنشر خريطة ماساشوستس . .

يبنو خط السماء تحت جناحى كأنه خط فاصل . . . ففي
أسفل الخط المستقيم للأفق أرى خطا أسود . . هو ساحل المحيط
الاطلنطى ، وهناك في أعلاه يوجد المحيط ذاته . . المحيط الحقيقى
المائى اللانهائى . ووضعت خريطة ماساشوستس في الجيب . . .
واستخرجت خريطة شمال المحيط الاطلنطى . . وحين كانت
طائرتى تبنى في سان دييجو ظلت أياما أعمل على هذه
الخريطة ، وأرسم بالجر الطريق بين نيويورك وباريس على هيئة
منحن مقسم الى أقسام عديدة قدر كل منها مائة ميل ، وقد
قيست المنحنيات وخططت فى براعة ودقة . تقول الخريطة :
عشرون ميلا بعد اجتياز ساحل ماساشوستس غير المسار الى
٥٧١ مغناطيسية . تقدم مسافة مائة ميل ثم غير المسار الى ٥٧٤
... دع فسحة لاي رياح تهب ، وفى خلال ساعة اخرى سوف

تقرب من نوفاسكوتشيا .. وبتغيير أكثر في المسار سوف تطفأ
الارض قريبا من فم خليج سانت ماري .. وبعد تنفيذ التعليمات
السبعة والثلاثين على الجدول سوف ترى مدينة باريس رابضة
على بعد عشرة أميال أمامك .. در دورة طويلة قرب منتصف
المدينة ، ثم اتخذ طريقك صوب الشمال الشرقي ، وفي ظرف عشر
دقائق ستصادف مطارا عظيما يسمى ليورجيه ..

بدأت الساعة الثالثة زهآندا أملاً فراغا آخر على ورقة المسجل
بالقراءات التى تبينها الاجهزة. الرؤية لا يعوقها شيء ودرجة
الارتفاع ... ٤٠٠٠ قدم .. ها هو ذا رأس كود يشق الآفاق عن
يمينى .. ثم يتلاشى ساحل أمريكا بسرعة ورائى .
وأنظر أمامى الى رقعة الماء غير المحدودة فأتساءل فى نفسى :
لماذا كنت موقنا هكذا من أنى أستطيع العثور على نوفاسكوتشيا
ونيو فوندلاند وايرلندا ، ثم أخيرا بقعة تناهت فى الضآلة تدعى
ليبورجيه . لا أستطيع الملاحه على هدى النجوم ، اذ ليس معى
آلة السدس ، ولا أستطيع الاعتماد على محطات الاذاعة
الاوربية اذ ليس معى راديو .. اذن يجب على أن أمضى على هدى
الحساب المحض .

والآن سوف لا يقع بصرى على منظر أرض اكثر من ساعتين ،
مسترشدا فقط بهذا الخط الاسود على الخريطة . وفى هذا
اختبار لقدرتى على الاهتداء ببوصلة فوق الماء .. انها مسافة
مائتين وخمسين ميلا تقريبا من ماساشوستس الى ساحل
نوفاسكوتشيا ، وأقل قليلا من الفين بين نيو فوندلاند وايرلندا .
ولو أننى ضاعفت خطاى فى الاميال ثمانى مرات حين أطرق أرض
نوفاسكوتشيا ، فالنتيجة سوف تبين على وجه التقريب مقدار
بعدى عن شواطىء أوروبا . ان عشرة أميال بعيدا عند نوفاسكوتشيا
تعادل ثمانين ميلا عند ايرلندا . ونزلت بالمقدمة مقتربا
من الامواج المندفعة المنخفضة .. ورأيت طبقة من الهواء
قريبة من الماء وأخذت الاجنحة تنساب فى خفة اكثر . هآندا

أهبط أيضا الى ان تصبح عجلاتي أقل من قامة انسان فوق
الموج . أن الاميال تكرر سريعة من حولي الى ان يذكرني قارب
صيد بدا بعيدا عن الجناح الايمن اننى أطيّر على ارتفاع
منخفض عن المستوى ، فأدع الطائرة تعلو اقداما عدة ، وأركز
ناظري على البيرسكوب اكثر من قبل .

الساعة العاشرة والدقيقة الثانية والخمسون صباحا . انقضت
ثلاث ساعات . وقد استهلكت الطائرة حوالي ثلاثمائة رطل من
الوقود بمعدل ستة عشر جالونافي الساعة . وهى تبدو أخف
بمقدار وزن برميل على الاغلب . هأنذا ادفع الصمام الى الخلف
عند ١٧٢٥ لفة في الدقيقة ، واميل المخلوط الى الخارج مرة
أخرى . تهبط سرعة الهواء قليلا الى ١٠٤ ميل في الساعة . .
توجد موجات خفيفة فوق الماء ونسيم من الشمال الغربى .
هأنذا أصل الى أسفل واعوض خمس درجات على قرص بوصلة
الاتصال الارضى لكى أفسح فى المجال للتيار . . الرياح الجانبية
ليست بشير خير . . وقد كنت أأمل أن اصادف ريحا مسارية
فى هذه المنطقة مع خلاء فوق المحيط ذى ضغط عال ، فهل
ينذر اتجاه الرياح بعاصفة قادمة؟! . .

اننى أحس التعب قليلا ورجلاى متصلبتان متخدرتان . .
بيد ان هذا لن يدوم اكثر من ساعات ثلاث أو اربع . . لقد
بلوت هذا الاحساس من قبل . فالالم الرذيل يبدأ بعد ثلاث
ساعات من الطيران تقريبا . . وينتهى بعد سبع تقريبا أيضا .
اذ بعد الساعة السابعة تكف أعضائى عن التألم . .
قد يكون لذيذا أن تغفو عينائى بضع ثوان . ولكن ينبغى ألا
أذوق النوم فى هذه المرحلة من رحلتى ! أجل ! فمازلت على أقل
من عشر الطريق الى باريس . . ولم يحن بعد ظهر اليوم الاول ،
ولا يزال أمامى بقية اليوم وطيلة الليلة ، ثم الغد ، ثم جزء من ليلة
الغد أو الليلة كلها . . الى اى مدى أستطيع الطيران دون
نوم؟! . . اننى لم أذق طعام النوم منذ صحوت فى صبيحة

أمس . . ولكنى لا أستطيع التفكير فى تعبى الآن . . فىكم
يكون خجلى حين ادع أحدا يعلم بتعبى ساعة رحيلى فحسب .
سوف يقول الناس وانى لاكاد أسمعهم : « لقد طارت الطائرة
فى أمان ، ولكن الطيار عجز عن تحمل الجهد والارهاق ؟ »
وشربت بعض الماء من الوعاء المعلق بجانبى . وفى أسفله
حقيبة من الورق بها خمسة سندوتشات معلقة بين المقعد
وهيكل الطائرة . ولكنى غير جوعان ، ومن اليسير على أن ألبث
يقظا ومعدتى خاوية .

سوف أصعد مائتين أو ثلاثمائة قدم واكف عن رؤية مرآة
البيرسكوب بحثا عن ساريات القوارب العالية . انه مجهود
ضخم جدا . أريد أن أجلس فى هدوء وأستريح . ان حاجتى
للتنوم التى أستشعرها الآن فى الحادية عشرة صباحا ليست
سوى ذرة رمل بالنسبة لهذا الجبل الذى سيطبق على رأسى
حين يبرز فجر الغد . . اننى افكر فى ساعات الفجر على المسار
الجوى بين سانت لويس وشيكاغو - حينما ردتنى العزة وحدها
عن الهبوط فى أحد المراعى ، فتخلت عن المحرك واستلقيت
الى الوراء فى « كابينتى » لانام . ولكن هذه اللحظات كانت دائما
عند الفجر . أما هذا فأجل خطرا ، اذ اننى أريد التنوم فى
وضح النهار قبيل ظهر اليوم الاول . .

هأنذا أثنى يدي فى التيسار المناسب ، وأعكس الهواء البارد
على وجهى ، ثم أراجع الاجهزة . . فقد يعيننى ذلك . لا يزال
البيرسكوب فى الخارج . . فأخذته ثانية فى داخل « الكابينة » . .
ان سحبه الى الداخل ينقص قليلا من مقاومة الهواء . . ربما
أوفر جالونا أو اثنين من الوقود . فضلا عن ذلك فأنا متمسك
بالمبدأ الذى التزمته ، وهو أنهما من ذرة مهما دقت الا ينبغي
أن يحسب حسابها . . فلقد صنعت أحذية الطيران من مادة
خفيفة لاقتصد فى الوزن . . كما قطعت الفائض عن الحاجة فى
جداولى لاربح بعض اوقيات زائدة . .

الارض امامى ! - ان كتلة خضراء شاسعة تنبسط الى افق من الجبال .. هذه نوفاسكوتيشيا . . وارمق الساعة - انها الثانية عشرة وثمانى دقائق .. الى اى حد من الدقة والضبط لازمت طريقى ؟ ! .. ليس من العسير ان اطابق خطوط الجدول على الشاطئ فى أسفل على ارتفاع ألف قدم .. فهذه شبه جزيرة عن يسارى ، وهذه رأس عن يمينى .. لقد جعلت هبوطى عند فم خليج سانت مارى بعيدا عن المسار بستة اميال نحو الجنوب الشرقى تقريبا . . وقد سمحت لنفسى أثناء قيامى بعمل الجداول ان تعد الخطأ فى خمس درجات بعد انجاز العملية الحسابية امرا مقبولا .. زهاندا الآن لم أحد عن طريقى الا بمقدار درجتين .. ان ستة اميال بعيدا عن نوفاسكوتيشيا تعادل ما يقرب من خمسين ميلا عن ايرلندا ، وسوف أشعر بالرضى التام اذا ما تمكنت من المواظبة على التزام طريقى بهذه الحال . .

وبهذا قطعت مسافة ٤٤٠ ميلا فى أربع ساعات وتسع عشرة دقيقة ، أى بمعدل مائة ميل واثنين فى الساعة . . والبلد الذى تحت طائرتى تغشى أرضه الغابات والبرك والغياض ، فهو من هذه الناحية لا يصلح لاي هبوط اضطرارى . ولو انى حطت فى احدى البرك فسوف تغوص الطائرة فى الماء .. ولكن دون ان تشتعل فيها النار . وربما لا يكون المستنقع ضارا جدا وقت الضرورة ..

منذ أربع سنوات رسوت بطائرتى القديمة «جينى» فى احدى غياض منيسوتا ، على اثر انفصال ثلاثة سلندرات منها . وقد غاصت العجلات حتى عامود الانتشار بأسفل الطائرة . . وفى لحظة وجدت نفسى معلقا من قدمى ، وعينائى تحديقان فى بعض نصال العشب الطويلة . غير ان «جينى» تلك لم يكن فى خزانها سوى جالونات قليلة من الجازوين . . أما «روح سانت لويس» ففى خزانها كما أرى أربع مائة جالون ، لاننى أطير منذ أربع ساعات ونصف ساعة . . ومن المؤكد ان خزانات الوقود

تنفجر اذا هبطت على مستنقعما . . . وكم اكون سعيد الحظ
اذا لم تلحق بها النار .

الساعة ١٢ر٥٢ بعد الظهر . الرياح تهب ، فأتحرف خمس
عشرة درجة لاوازن الاتجاه . . . والتلال أمامي تتدافع الى سلسلة
من الجبال . . . هاأذا أسقط يدي في جعبة « السندويتشات »
ولكنى غير جوعان ! . . . هل آكل لان الوقت بكل بساطة وقت
غداء ؟ ان جرعة من الماء سوف تكفى .

وبينما كنت أعلق الوعاء اذاى أدع الخريطة تفلت من يدي
نحو النافذة المفتوحة فتصطفق في مهب الريح . . . وبوئبة مفاجئة
أدفعها بعيدا عن النافذة . لو كنت فقدت هذه الصحيفة ،
هذا المفتاح الى باريس ، لتحتم على الآن أن اعود ادراجى . . .
« على الطريق ، وقدر كبير من الوقود ، وجميع القراءات
طبيعية ، ولكن الخريطة طيرها الهواء من النافذة » . . . أى
تأويل عظيم سوف يكون ذلك !! . . .

أخذت السماء تتلبد بالغيوم شيئا فشيئا . ففي بادئ الامر
بعض السحاب الشهباء المنفرقة تحجب ضوء الشمس ، ثم ركام
منها تعلوه طبقة تموج وتتهادى . . . وتلك كتلة صماء تسد
الشمال ، انها هائلة داكنة تنذر بالمطر . . . شأيب المطر تقرع
الافق أمامى . . . والرياح الآن تهب عبر طريقى مباشرة وتشد في
سرعتها مثل الاعصار . . . لا بد لى أن اميل خمسا وعشرين
درجة لاتفادى شدتها . . . ولكن هذا سوف يدع طائرتى تخوض
معمعان العاصفة الداكن الهائل . حقا الهواء يعنف ، فها هى ذى
أطراف الجناح تتثنى بحركات وشيكة ، وها هى ذى الكايينة
ترتج أركانها جميعا . . . اننى أوثق حزام الامان . . . ان « روح
سانت لويس » أخف مما كانت عليه عند التحليق بمقدار
خمسائة رطل ، ولكنها بغض النظر عن طن الوقود الذى
استنفدته ، لا تزال مثقلة الى حد الخطر . . . وربما تحطم
عصفا من عصفات الريح عارضة من عوارضها . . . ان الرياح

تستجمع طائرتى بين انيابه كما يفعل الكلب بالارنب . فأغلق صمام المحرك الى ١٦٢٥ لفة في الدقيقة ، واترك سرعة الهواء تهبط الى تسعين ميلا في الساعة .

لو كان معى الآن باراشوت !! ولكنى عارضت بشدة في أخذه اذ سوف يكلفنى عشرين رطلا أى مقدار ثلث ساعة من الوقود . ومع ذلك فقد كان سينشط حثيثا ليخرج من كابينتى اذا ما انهار أحد الاجنحة الآن . اننى على ارتفاع ١٥٠٠ قدم فقط . لست اعلى بكثير مما كان عليه اللفتنان سميت حينما فقد جناحا معقودا بطائرة الحرس الوطنى من طراز « جينى » .. انه لم يخلص من طائرته قط . ولما كنت وقتئذ أرقى ضباط الميدان رتبة فقد توليت حراسة الحطام . وحينما توصلت الى جسد سميت المتحطم وجدت مظلة مفتوحة بجانب الطائرة .. من الجلى ان قدمه قد حشرت بين طرف الكابينة وطوق من السلك . ولا بد انه جذب حبل المظلة قبل ان يهبط مباشرة على أمل يانس من ان المظلة سوف تلقيه بعيدا مطلق السراح . أما ملاحظ سميت فقد قفز على ارتفاع ثمانمائة قدم .. وقد رأيت شبحه يمخر خلال الهواء ، وان لم يكن ثمة دليل على وجود مظلة مفتوحة . وقد طرق جسده ارض حقل من القمح ، وارتد ثانية فى الهواء ستة اقدام . لم تفد المظلات اولئك الطيارين شيئا ، حتى مع الكابينات المفتوحة التى يقفز منها . . . اما « روح سانت لويس » فلو أن جناحا انفصم منها فسوف تهوى الى الارض أسرع من «جينى» تلك . وقد كنت على حق - بعد ان قدرت كل شيء - حين قررت الا آخذ معى مظلة .. ورغم ذلك فقد كنت أشه .. احة لو ان معى واحدة الآن .. ان المنطق لا يمكن ان ينسينى ما هو احساس المرء حين يتبدد ما يمسه فى الهواء . . الارتجاج الجسمانى ، والصدمة العقلية . .

حدث مرة ان جناحا فى طائرتى أصبح معوجا ، وكان ذلك خلال مناورة فى تكساس ايام ان كنت أخدم فى طيران الجيش .

وكان سرب طائراتنا المطاردة قد اندفع الى أسفل في هجوم وهمي على مقربة من مطار « كيلى » . وقد انقضضنا على العدو في ثلاث وحدات كل واحدة منها ذات ثلاث طائرات . وأمسكت بعض القيادة في هذا الانقضاض ، وضربت برجلى الدفة يسارا الى ماظنته الفضاء في السماء .

ثم وقعت الواقعة ، اذ سمعت قرععة انفصال شيء معدنى وصرير الخشب المتقطع ، بينما ارتطمت جبهتى بكبوت الكابينة ودارت طائرتى فى وأغلقت الصمام فى عنف . . وهناك كانت طائرة اللفتنانت ماكليستر تنحدر جانبا على مسافة تقرب من اثنى عشر قدما أسفل منى . والتصقت اجنحتنا الممزقة معا . . ورأيت ماكليستر يتناول حزام أمنه ويقوم فى مقعده . . ثم بدأنا ندور فى الهواء . . وانطوى طرف متدل من الجناح المكسور فوق الكابينة ، وظل يرج خوذتى . كانت طائراتنا تدور مثل طواحين الهواء . . فاندفعت عبر الجناح المكسور ، وشبكت أقدامى فى الكبوت وقفزت فى الفضاء .

لم تكذ مظلتي تنفتح حتى اندفعت طائراتنا المحطمة مارة بنا . . وكانت مظلة ماكليستر تتأرجح وهى تهبط . . ووصلنا الارض سالمين فى أرض محروثة . . ماذا يحدث لو لم تكن معى مظلة وقت هذا الطيران ؟ قد يحدث ذلك بكل سهولة ولكن . . فرقتنا كانت الاولى التى تذهب الى مطار كيلى وهى مزودة بها . . ولو كنت بكرت فى مرانى سنة . . أجل . . ربما لم آت الى هنا الآن طائرا فوق نوفاسكوتشيا وسط عاصفة تجاهد فى تبديد اجنحتى .

الفصل السادس

لم يكن هبوب الرياح أول الامر شديدا ، فاستطعت ان أرى
من خلال الضباب والمطر تلال نوفا سكوتشيا وقد نثر عليها نقاب
بيض خفيف ، ولكن كلما توالى هبوبها بعد ذلك كان الظلام
يشد حلكة والمطر هطولا ويلمع البرق فيسطع ضوءه على
الاشجار والصخور . ثم أخذت الرياح فجأة تدق طائرتى مهددة
بكسر صواريخها وأجهزتها ، فاضطرت ازاء ذلك الى تهدئة
السرعة لى أنقص من حدة الصدمة .

وأخيرا عدلت عن طريقي ، واتجهت شرقا لاتفادى حدة الزوبعة
معرجا بين دخول فى صخب من السحب ، وخروج الى رقعة من
السما الصافية ، منصرفا عن متابعة طريقي حتى لا اقتحم
الزوبعة . وكان الماء يلطم الاجنحة ويتسرب منها الى كابينه
القيادة ناشرا رذاذه على خرائطى .

ومرت لحظات تبينت فيها بجهد ملامح الارض ، وأنا لا زال
اهبط بمقدم الطائرة فى اتجاه الوادى ، وعلى استعداد دائما
لمعاودة الارتفاع عندما ترتفع السحب المتجمعة . والآن هل
تقوى أجهزة الاحتراق على تحمل هذا البلل ؟ انى لم
أختبر « روح سانت لويس » فى مثل هذه السحب الكثيفة ، كما
انى لم اكن أجرؤ وقتئذ على فحص المولدات الكهربائية -
وانعكست الريح فى اتجاهها من الشمال الغربى الى الجنوب
الشرقى - ثم ارتفعت نحو الغرب ، دائرة الى الخلف والى الامام
فى كل هبة . واستقرت اخيرانحو الجنوب الشرقى ثم أخذت
فى السكون . - وكان هبوبها من الشمال الغربى الى الجنوب
الشرقى بشير الخير ، فهذا هو الانحراف العادى للرياح عندما
تكون الزوبعة فى دائرة ضيقة .

الساعة الواحدة والدقيقة الثانية والخمسون - ومنذ
ست ساعات مضت كنت قد بدأت التحليق من مطار روزفلت
فى لونيغايلا ند - وقدحان الوقت لادون سلسلة من التسجيلات

في صحيفة الملاحة : فلأتبين ضريق سبرى - الطريق
الصحيح يكون على ٦١ درجة بضاف اليها ٢٣ درجة بانحراف
غربا - الخط المغناطيسى ٨٤ درجة ولا يوجد انحراف في البوصلة -
لنفترض ان زاوية السير مع الرياح ٥ درجات الى اليسار ، وبهذا تكون
رأس ابرة البوصلة عند ٨٩ درجة - فدونت هذه الارقام
واضفت اليها ارقاما اخرى قمت بقراءتها من اجهزة اللوحة فيما
يتعلق بتحديد الارتفاع والرؤية وسرعة الرياح .

لقد قطعت ستمائة ميل ، وعلى ان اقطع ثلاثة آلاف اخرى
- وبدت اعمدة الارقام التي دونتها في صحيفة الملاحة مثيرة ،
وعندما تصل الى ستة امثالها كون محلقا فوق باريس . ولكنى
عندما ضربت المسافة في ستة امثالها كنت قد اغفلت من
حسابى عامل التعب . لا بد ان اذكر ان التعب يتضاعف مثلما
تتضاعف مقاومة الطائرة للهواء . . فلو انك ضاعفت سرعة
الطيران وضاعفت السير بلا نوم ، فانك تواجه اربعة امثال
مقاومة الهواء - ويتضاعف لديك التعب الى مثل ذلك - انى
أشعر الآن بالتعب ، لانى لم أنم الليلة الماضية ، وقدمضت ثلاثون
ساعة وانا متيقظ ، ويجب ان استمر كذلك نحو ثلاثين ساعة
اخرى حتى اصل الى باريس .

ورأيت تحت اجنحتى ارضاقفراء ليس بها طريق او حقل
او كوخ . وقد امتلأت الوديان بخضرة قاتمة من ظلال الاشجار ،
وكانت اسراب البط تغلو سطح البحيرات ، ولا بد ان جدى عندما
رحل من السويد مهاجرا الى امريكا قدنزل في مثل هذا الاقليم .
ولم يكن والدى وقتئذ قد جاوز من العمر الا شهورا قليلة . ثم
رحلت اسرتى شطر الغرب واستقرت بولاية منيسوتا الجديدة
حيث اقاموا كوخا من الخشب في المنطقة التي كانت الى ما قبل
ذلك العهد بسنوات قليلة طريق حروب بين قبائل الشيباوا
والسيوك . وعندما اصبح والدى قادرا على حمل السلاح كان

عليه ان يوفر مؤونة الاسرة من اللحم . وكم كنت احلم بمثل
تلك البلاد مقتديا بطفولة ابي فاذا بي الآن اشرف عليها من
نافذتي . . انها ارض الروادبغاباتھا المليئة بالصيد ، وبالماء
الصافي المتدفق في جداولھا .

وأخذت أطراف الزوبعة في التراجع صوب الشمال، وتماوجت
مجموعات السحب المتراكمة في ارتفاعها الى آلاف الاقدام ،
مختركة اعلى درجات الطبقات الجوية . وبدت على الارض
أكوام من الثلج ، كانت تمسلاً الحفر ، وتغطي الصخور - ولقد
تركت الصيف صباح اليوم في لونج ايلاند ، وھا انذا الآن فوق
ارض تكاد تودع الشتاء . هذاولا يزال طريقي ينحرف نحو
الشمال بأكثر من الف ميل ،لأننى عندما عرجت في مسايرة
هبوب الرياح كنت قد ابتعدت قليلا عن طريقي . ولكن امامى
متسعا كبيرا من الوقت لأصحح اتجاهى قبل أن أصل الى
نيو فوندلاند .

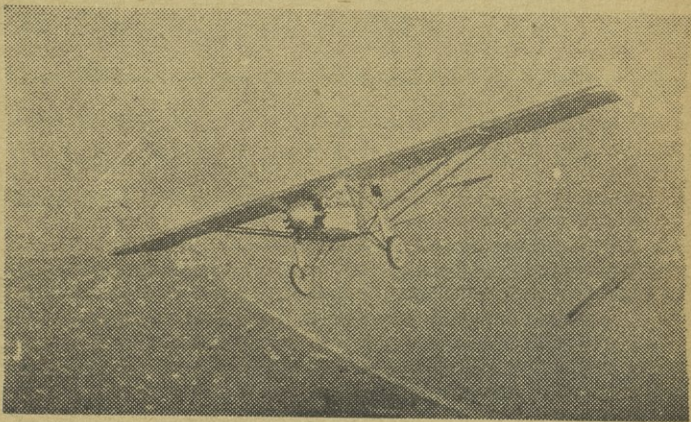
نظرت الى اعلى في المرآة العاكسة للوحة الاجهزة لاثقق من
اتجاهى بواسطة البوصلة السائلة ، اذ كانت البوصلة مثبتة في
هيكل الطائرة في وضع لا يستطيع معه ان اقرأ منها
مباشرة . لهذا عكست ارقامهاكى اقرأھا في المرآة . - ويوم
ادخلنا الطائرة احدى الحظائر في لونج ايلاند ، لم تكن لدينا
مرآة ، حتى جاءتنا احدى الطالبات ، وكانت ترقبنا من خلال
باب الحظيرة ، وأهدت الينا من مقتنياتھا التى تعزز بها هذه
المرآة الصغيرة . فشكرنا لهاصنيعھا ، ولصقنا المرآة بقطعة
من الصمغ في لوحة الاجهزة . وبعد ذلك اخفت الفتاة ، ولم
أرها بعد ذلك أبدا - ترى الى أى حد كانت تلك الفتاة تؤمن
بأن مرآتها ستصل الى باريس ؟لا بد انها قرأت عن تلك التكهانات
التي تنبأت بسقوطى عند التحليق أو من الاعياء في
منتصف الطريق وأنا اعبر المحيط . .

لقد حان الوقت لكى ادون عمودا آخر من الارقام في صحيفة

الملاحه . لقد انتهت ساعة ثانية . . كم بقى من الوقت الى
باريس ؟ لاتزال أمامى هوة أبدية يلزمنى عبورها - اننى اميش
فى « روح سانت لويس » داخل اطار من الزمان والمكان لا يقاس
بالساعات .

لقد توقف الساجل عن جولاته الى الوراى والى الامام ،
واستدار فجأة نحو الشمال الغربى - انها نهاية رأس جزيرة
بريتون . وقد عدت مرة أخرى الى التحليق فوق البحر - وبقيت
مائتان من الاميال حتى ابلغ نيوفوندلاند . وبعد ذلك . . بعد
ذلك . . هذا الصرح الهائل . . الاطنطى . .

ثم انخفضت « بروح سانت لويس » لالحق فى اتجاه الشاطئ
المقفر الموحش على مستوى من الارتفاع قدره عشرون قدما ،
فوق محيط أخضر بارد وقاس . ولقد خلفت ورائى طبقة
السحب التى كانت تتجمع شمالا عند جبال رأس بريتون ، ولم
يبق الا اجنحة من السحاب الرقيق تنساب من فوقى . ولقد
آن الوقت لانحرف الى اعلى عائدا الى طريقى الاصلى فوق
نيو فوندلاند . ورغبت فى التحليق فوق مدينة سانت جون ،
ولا يحتاج ذلك الى اكثر من تغيير طفيف فى الاتجاه لا يخرجنى
عن جادة الطريق . وقد يرانى بعض الناس فى سانت جون ،
فبعث برسالة يذكر فيها أنه شاهد مرورى .



الطائرة « روح سانت لويس » في تحليقها
سمحت بنشرها شركة اندروود واندروود

ان هؤلاء الرجال الذين عملوا طوال الليل بمطار لونج ايلاند حتى استطعت الرحيل عند بزوغ الفجر ، كم يثلج صدورهم خبر عابر يأتيهم مثل : « لقد شوهدت فوق سانت جون طائرة فضية صغيرة متجهة صوب الشرق في الساعة . . . » فلنحاول ذلك اذن . . يلزم لذلك ثلاثمائة ميل اى فرق ساعة من الزمن . . سأكون حوالى الساعة السابعة والدقيقة العشرين بتوقيت نيو فوندلاند .

وهؤلاء الرجال الذين ضربوا الرقم القياسى فى بناء طائرتى خلال شهرين بسانت دييجو ، وزملائى فى سانت لويس الذين عاونوا فى دفع نفقاتها ، لهم الحق فى ان يعلموا ان كل شىء على مايرام عند تركى القارة الامريكية . ولا بد ان تكون والدتى وهى تدرس الكيمياء فى ديترويت جالسة طوال يومها الى منضدتها فى المعمل ، قلقة تحاول عيشا ان تخرج من ذهنها كل ما لديها من افكار عن طيار وطائرتة ، لترکز انتباهها فيما تقوم به من اختبارات . ومنذ خمس سنوات ونصف سنة عندما قلت لها انى رغبى فى ترك الكلية لاتعمم الطيران ، اجابتنى : « اذا كنت حقا تود الطيران فعليك اذن ان تقوم به . يجب عليك ان تختار لنفسك لون حياتك . ولا يلزم ان أمنعك من ذلك » . . اننى اعرف كم تسعدها رسالة تصلها الليلة تنبئها انى بخير .

ولكن العاطفة التى يساء توجيهها قد تؤدى الى الموت . لقد سبق ان سحبت شيئاً من احتياطى الوقود عند انحرافى لاتفادى عواصف نوفاسيكوتشيا ، فاذا انحرفت مرة اخرى الى سانت جون ، فسيكلفنى هذا الامر المزيد من استهلاك الوقود ، مع انه لا بد لى ان اوفر كل قطرة منه للرياح المضادة او الزوابع ، او الضباب المنتشر فوق اوربا . ومع ذلك فلو اضطررت الى النزول هناك فسيكون من مصلحتى ، اذ ان الناس سوف يعرفون انى سقطت فى مكان ما فى شرق سانت جون . . وستضيق دائرة البحث ، فهناك بحارة السفن وهم يرقبون بنظرهم الحاد فى الليل اشارة من شعلة حمراء ، او ما قد يقع عليه بصرهم بالنهار من حطام غارق ، او قارب من المطاط . فلو آبيت

التصرف في جالون من الوقود من اجل العاطفة ، فاني استطع
التصرف فيه من اجل سلامتى . واعدت الاتجاه على البوصلة
وانحرفت قليلا ، « بروح سانت لويس » نحو الجنوب . وكانت
السماء صافية الزرقة فيما عدا زغب ابيض من السحاب العالى ،
وجميع ابر الاجهزة تشير الى علاماتها المضبوطة . ومن الآن
الى ان اقطع مائتين من الاميال يظهر في نهايتها ساحل نيوفونديلاند
ليس امامى ما اعمله الا اتباع البوصلة ، وازافة سلسلة من
التسجيل في صحيفتى .

واثنت على نفسى في الكاينة متخذا وضعا جديدا يزيد
في راحتى لبعض الوقت ، وبدأ النوم يتسلل الى جفنى . ولم
أكد احس بالنعاس اول الامر ، ولكن سلطانه كان يقوى من
دقيقة الى اخرى ، وهذا قد يرضى جسدى ، ولكنه كان
يزعج الاجزاء الواعية من عقلى .

ولم اشعر بالكثير من التعب عندما حلقت فوق نوفا سكوتشيا
وقلما كنت افكر في الليلة التى لم أنمها قبل الرحيل ، اذ كان لدى
الكثير مما يشغلنى بالتفكير فيه . . . العواصف ، والرياح ،
والبحيرات ، والاراضى الخضراء . واما الآن فلو استطعت ان
القى بنفسى على فراش نمت في لحظة ، وفي الامكان ان يغلبنى
النعاس ، وانا جالس في مقعد القيادة .

لقد جفت عيناى واصبحتا كالا حجار ، وتناقل جفناى كأن
عليهما اربالا من الاثقال ، حتى لتلزمنى قوة خارقة لاحتفظ
بهما مفتوحين . وجاهدت دقيقة او دقيقتين ثم استسلمت ،
وأسبتهما ، وبعد ذلك ضغطت بشدة عليهما معا لاضطر ذهنى
للتفكير فيما افعل . ولم انس ان افتحهما مرة اخرى . ولم
احرك عصا قيادة الطائرة ، كمالم احرك دفنها ، فلا بد ان الطائرة
كانت تسير في الطريق الصحيح عندما فتحت جفنى المتثاقلين .
ونجحت هذه الطريقة اول الامر ، ولكنى سرعان ملاحظت ان
عقرب الدقائق في الساعة قد سار شوطا طويلا ، بينما كنت
احسب انها ثوان . ثم حاولت ان اغمض عيناى ، واحتفظ
بالاخرى مفتوحة . ولكن المجهود كان شاقا للغاية ، وغلبنى النوم .
وكانت كل جارحة في جسدى تحدثنى انه لا شىء في الحياة

نستطيعه اكثر من النوم . ثم أخذ ذهني يفقد سلطانه .
وكانت الشمس قد اشرفت على المغيب ، واصبحت اواجه
الليل لا النهار . فاذا كان التوم يقالبنى الآن ، فما عساي أن
أفعل بالليل ؟ ناهيك عن الفجر، وعن نهار آخر ، ثم ليل آخر ،
وربما الفجر الذي يليه ؟ لا بداذن من عمل شيء في الحال . .
فارتفعت « بروح سانت لويس » لمسافة مائتين او ثلاثمائة

قدم عن سطح الماء ، وجعلت اهزراسي وجسمي بخشونة ، واثني
ذراعي وساقى ، واضرب الارض بقدمي . فانحرف مقدم الطائرة
بشدة الى جهة اليسار وضغطت بقدمي دواسة الدفة لاعيد
الطائرة الى استقامتها ، وتنفست عميقا واثنيت بشدة . لا بد لي
ان احتفظ بجسمي متيقظا بطريقة ما ، ولا بد من ان اجهد
ذهني حتى يتركز . وبالطبع لا يمكنني ان افكر في التوم ، اذ
يجب ان اعبر المحيط وان اصل الى باريس ، وبعد ذلك يستطيع
ان يأتيني التوم عندما أكون قد هبطت في مطار ليوجيه .

ولقد فارقتني ما كنت اشعر به من تخاذل في ساقى ، وبقيت
الام مضنية في ظهري وكففى . واذا زادت حدة الالم ، فربما
تساعدني على ان اظل متيقظا ، واصبحت كمن وقع في عاصفة
ثلجية وهو يقاوم الاغماء الذي قد يؤدي الى الموت ، ولكن
الرجل الذي يقع في العاصفة الثلجية يستطيع ان يحتفظ
بيقظته متى حرك جسمه بعنف، بينما يجب على - وانا محجوز
في كايينة القيادة - ان احتفظ بيقظتى بارادة ذهني وحدها .

لقد صادفتني مرة زوبعة ثلجية في مينيسوتا وانا في السابعة
عشرة من العمر ، وكنت أتجر في آلات الحليب وماكينات الزراعة،
وقد امتطيت حصانا طوال النهار لزيارة العملاء ، وفاجأني المساء
وانا بعيد عن منزلى . وكان الليل شديد الظلام ، واشتدت
كثافة الثلج مع اشتداد هبوب الرياح التي كانت تلطم عيني
وتجرف ما في الطريق . وفي وقت ما بعد منتصف الليل
توقفت الزوبعة ، ونزلت من فوق حصانى ، وقدمته الميل تلو الآخر،
وتوقفت مرة لارقد واستريح وسط الثلج . .

يجب الا اترك ذهني يشط . اننى لست في مينيسوتا . اننى
في طائرة تقترب من نيوفونلاند . ما أحسن أن تكون قد خلفت
وراءك ثمانمائة من الاميال - كلا ! لقد تقدم التوم في زحفه

درجة . ان التفكير فى اى شىء مريح يجلب الاسترخاء ، ولن
استطيع ان استرخى ، فيلزمنى اذن التفكير فيما هو امامى من
متاعب . ووجدت نفسى احدثها قائلًا :

- لو كان لديك جدول فلكى لاستطعت الليلة أن تشاهد فيه
النجوم .

- لا يمكننى المشاهدة وقيادة الطائرة فى آن واحد .
- انك حقًا لم تحاول ذلك ولكنك سلمت بكلام الناس فيه .

- ولكنى اتبعت نصائح الخبراء . .
- الخبراء قالوا انك لن تستطيع القيام بهذه الرحلة مطلقًا .
ولم يكن فى استطاعتى الاستعانة بجدول فلكى لان « روح

سانت لويس » لا يمكن ان تتابع وحدها ثانيتهن السير فى طريق
مستقيم . وهناك الى جانب ذلك مسألة الوزن ، فلو انى

حملت معى كل اجهزة النجاة - المظلة - الجدول الفلكى -
الراديو - لما استطاعت الطائرة ان ترتفع عن الارض .

- ولكنك لم تترك كل شىء . فلديك ثلاثون رطلا لاجهزة
الطوارئ - قارب المطاط والمشاغل و . .

كنت اعمل بذلك على زيادة اجهاد ذهنى ، ويجب ان اركزه
فى الملاحظة ، اذ لا بد ان اصل الى اوربا وفق التقديرات

الحسابية فقط . فلو توقعت ارضا بعد قليل فيحتمل ان تكون
ايرلندا ، ولو اختلف التقدير بعض الشىء ، فانما يرجع ذلك

الى مقاومة الرياح ، او ان ربحا عابرة ربما تكون قد جرفتنى
معها شمالا نحو اسكتلندا . واذا طرت لمدة ساعتين او ثلاث

ساعات زيادة على الوقت المقدر لعبورى ولم ار اى ارض ، فربما
اكون قد انحرفت الى جنوب طريقي . وفى هذه الحالة سوف اتجه

شمالا بشرق ، على امل ان تلوح لى انجلترا او بحر المانش .
وترتفع فى ايرلنده جبال خضراء تبرز من ساحل متعرج

كثير الخلجان . وقد حفظت تلك الحقائق عندما كنت بسانت
دييجو انتظر بناء طائرتى - وتقع غربى اسكتلندا جزر كبيرة .

فكورنوول لها ساحل صخرى شديد الانحدار ، وهو ساحل
ضيق يستطيع الطيران ان يرى ما وراءه . واما الساحل الفرنسى

فهو أكثر انخفاضا * أما إسبانيا - أجل ، لو انى تشككت في موقعي فعندئذ سأهبط وأحوم فوق القرى لاتبين بأى لفة كتبت لافتات المتاجر . واذا فرضنا أن الضباب كان يخيم على أوروبا وان الارض قد لاحت في وقت الظلام ، فما العمل إذن ؟ اذن سوف استمر في طريقى حتى حتى

ان هناك اضطرابا في القيادة، فقد غفوت مرة ثانية ، وانحرفت ابرة البوصلة عشر درجات عن يمين خط التعادل ، فأعدت «روح سانت لويس» الى الطريق الاصلى حتى استقرت الابرة تماما في مكانها .

كنت أحملق في الافق ، ثم صوبت عيني الى البوصلة لمراجعتها . وفجأة شعرت بأن المحيط أمامى أصبح أكثر لمعانا انه حقل من الجليد . ان ضوءه المنعكس على أشعة الشمس يبهر البصر حين أمر بجناح الطائرة من فوقه . ورأيت حشدا من كتل كبيرة من الجليد بينها أخاديد من الثلج مكومة حول حوافيها . وعلى مدى ما استطعت أن أرى أمامى ، كان المحيط يتوهج بياضا .

وقد أبقتني لمعان الضوء ، فكل تغيير ينشط الحواس . ولا بد أن أبحث عن المفارقات ، وأن أبلغ فى السعى وراءها . فكنت أطر برهة عاليا ، ثم منخفضا ، وأمسك عصا القيادة بيمنى ، ثم بيسارى . وقد أجلس مستقيما جامدا . أو اتراخى أو أنثنى الى جانبى . كما كنت أراجع جدا و الطيران ، أو أتجرع من آن لآخر بعض الماء .

ثم هناك ما أقوم به كل ساعة من أعمال تقليدية تختص بخزانات الوقود ، والاتجاه ، وقراءة الاجهزة . كان يلزمنى أن أقوم بجمع هذه الحيل ، وأن أفكر أيضا في غيرها

الساعة الرابعة والدقيقة الثانية والخمسون - لقد احترق وقود تسع ساعات ، ومعنى هذا نقص الحمولة بما يقرب من ثمانمائة رطل . وقد خفت الطائرة كثيرا ، وأصبحت عصا القيادة تستجيب فى يدي لاقبل ضغط . فأبطأت سرعة المحرك الى ١٦٠ ر١ لفة فى الدقيقة ، وأنقصت خليط الاحتراق من الهواء والغاز بنصف درجة أخرى . وهبطت بالطائرة لأرى ظلها وهي تعبر الجليد . وقد بلغ عرض أكبر الكتل منه خمسين أو ستين

قدما ، وكان في استطاعتي أن أجعل عجلات الطائرة تقفز عليها
بتحريكى عصا القيادة الى نصف بوصة ...

والآن فلو أصيب محركى بعطب سرت بحداء الرياح ، وقطعت
توصيلة الكهرباء ، وجذبت عصا القيادة الى الخلف ، وهبطت
وأجنحة الطائرة أفقية • وإذا واثانى الحظ فقد أستقر على
الجليد بدلا من الماء • ثم ماذا ؟ كنت أشيد لنفسى مخبأ أقيم هيكله
وقماشه من الطائرة ، وكنت أشعل النار من زيت المحرك
وحطام الاعمدة التى تسند الاجنحة ، ومن الصواري • وإذا
سرت على أخاديد الجليد ، وعبرت قطاعات الماء بقارب المطاط ،
واتجهت رأسا الى مائة ميل نحو الشمال ، فسأجد ساحل
نيوفونلاند ...

وكانت مؤونتي تشتمل على جالون وربع من الماء ، ولن أحتاج
الا لجرعات قليلة منه ، وعلى خمسة سنديوتشات ، وخمس
علب من المأكولات المحفوظة ، سعة كل منها ثمانى أوقيات ،
وهى من مخصصات الجيش • وكنت أقتصد فى الاكل • وبعد
كل يوم أظيره ، أجدنى قد ازددت ضعفا • ولو كانت هناك
مياه مفتوحة وريح متجهة نحو الارض لدفعت بقارب المطاط ، وقد
صنعت له شرعا من غلاف الاجنحة ، ولكنى أجلس فيه مطمئنا ،
ولاحتجت الى طعام أقل •

ولكننى لم أبدأ بهذه الطائرة رحلتى لأنها مأمونة ، ولم أكن
هنا لولا أنى أحب السماء وأحب الطيران أكثر من أى شىء آخر على
ظهر الارض • وعندما كنت طالبا بالسنة الثانية فى جامعة
ويسكونس ، قررت ترك دراستى للهندسة الميكانيكية لا تعلم
الطيران • وكنت وقتئذ فى العشرين من العمر ، ولم أكن
اقتربت بعد من طائرة أو لستها • وفى ٩ ابريل سنة ١٩٢٢ طرت
لأول مرة فى مدينة لينكولن بولاية نبراسكا • وكان الطيار
هو أوتوتيم • وهأنا أذكر أول مرة ركبت فيها :

- « اتصال ! »

فيدفع الميكانيكى بساقيه وجسمه الى الوراء بينما يجذب
المروحة بذراعيه الى أسفل •

- « اندفاع ! »

فسمع تقطيعا شديدا ، ثم تزارر السلندرات بقوة •
وقد أوثقونى بحزام من أسفل المقعد الامامى ، وألبسونى خوذة

من الجلد ، ووضعوا على عيني نظارة واقية أحكموا شدها الى رأسى بأربطة من الجلد . وانشئت على نفسى لانظر خلفى الى الطيار الذى لم يبد على وجهه أى أثر لابتسامه ، فالطيران مسألة خطيرة .

ثم أصبح الزئير يصم الآذان . ومالت الطائرة الى الامام بينما ارتفع ذيلها ، ومحور العجلات يطقطع عندما كانت تصطدم بالارض ، والاشجار تندفع فى اتجاهنا وتبتعد الارض عنا . كنت أعيش فى عالم خالد ، عجب ، زاهر بالجمال ، مملوء بالمخاطر . وأصبحت حقول نيبراسكا المربعة كأنهارق متناثرة صغيرة تظهر على سطح كوكب .. الدنيا تميل ..

**لقد تارحت « روح سانت لويس » مرة أخرى عن خط السير -
لماذا لا أستطيع الاحتفاظ بآبرة البوصلة فى المتصف ؟ .**

فى ذلك الربيع كنت الطالب الوحيد فى اتحاد الطائرات بنبيراسكا . وكنت قد تلقيت ثمانى ساعات فى تعلم الطيران . ولكن رئيس الاتحاد رفض أن يدعى أظير وحدى حتى أقدم ضمانا ماليا يعطى ماقد يحدث من تحطيم لطائرة غالية الثمن ، ولم يكن لدى المال الكافى لهذا الضمان . ولما بدأت تقودى تنضب ، اشتغلت فى مصنع الطائرات ، وقمت فيه بأعمال غربية ، وبأجر قدره خمسة عشر دولارا فى الاسبوع .

وفى شهر يونية جاء الى مدينة لنكولن « شارلى هاردن » أحد منتجى المظلات الواقية ، يعرض إنتاجه . ورأيتنه يقفز من الطائرة ، وأقنعتنه بأن يسمح لى بمحاولة القفز ، وأردت القيام بقفزة مزدوجة ذات مظلتين ، بحيث أهوى الى أن تفتح المظلة ، ثم أحلها والقى بها فأهوى ثانية وأفتح المظلة الثانية . وقلت لهاردن : « انى أود أن أرى كيف يكون ذلك . أريد ان أتعلم الهبوط بها . انى قد أشتري مظلة واقية .. كم تساوى ؟ »

فاجانى هاردن ، بأنها تساوى ١٢٥ دولارا « ولكنك تستطيع شراؤها نقدا بمائة دولار ، بما فى ذلك كل معداتها وحقبيتها .

- « أهذا قارب صغير ذلك الذى أراه أمامى ؟ .. لا .. من غير شك ! انه ظل يقع على كتلة سميكة من الجليد .. »

ورأيت فى المطار أشباحا دقيقة ينتظر أصحابها ليرونى أفقر . وانخفض مقدم الطائرة ، ثم ارتفع ، ثم انخفض ثانيا ، وكانت تلك اشارتى . وكنت فى المقعد الامامى اتلفت حولى لانظر الى

الطيار • فأوماً لى برأسه • وكنت قد وضعت حقيبة المظلة الكبيرة على الجناح الايمن ، ولا بد أن أحبو لأصل اليها - وكانت أسلاك الطائرة تخز أصابعى • ثم اندفعت •• لا يوجد أمامى سوى الفضاء •• انه مخيف ، لكنه جميل •• وكنت أترجع فى حرية تحت الجناح ••

والآن يجب أن أقفز ، فمن المستحيل أن أعود الى الطائرة •• ثم ! •• بدأ الجناح يتراجع مبتعدا عنى •• ، ومن فوق لفافة من قماش أبيض •• ودردت فى الفضاء •• وانشدت الجبال وانفتحت المظلة فوقى وهى تستدير وتتسع •• ولكن هناك قفزة أخرى على أن أقوم بها ، فتللمست السكين وقطعت بها الجبل من فوقى ، فانفصلت المظلة بماطة ، وهويت أنا مرة أخرى ولكن بسرعة أشد من قبل •• حالا تصوير الجبال مشدودة •• ولكنها لم تتأخر فى المرة السالفة مثل هذه المرة ! •• انى أهوى بسرعة أكثر ! •• وأخيرا شدت الجبال وانفتحت مظلتى الثانية كزهرة بيضاء ••

« ان أقل حركة من جسمى كانت تميل «بروح سانت لويس» ثمانى درجات أو عشرا عن طريق السير • يجب أن أركز ابرة البوصلة الموصلة الارض عند المنتصف »

وتغيرت حياتى بعد هذه القفزة ، فقد خطوت فجأة نحو أعلى مراتب الجراءة أكثر مما وصل اليه أى طيار آخر • وكنت محتاجا الى المزيد من الخبرة لا قود طيارة بنفسى فى حدود معقولة من الامان • ووجدت السبيل الى ذلك ، اذ كان هناك طيارون يجوبون البلاد يبحثون عن ميكانيكيين لطائراتهم ، ورجال مظلات يقومون لهم باستعراضات القفز فى الاسواق التى تقام فى الاقاليم • فكنت أقوم بكل هذه الخدمات مقابل ساعات من الطيران ••

ولم أسع الى اختيار فروع الطيران المأمونة ، بل اخترت المشى على الأجنحة ، والقفز بالمظلة ، وركوب طائرات المطاردة ، وطائرات البريد الليلي ، ثم اخترت الآن هذا الطيران عبر المحيط • وان مجرد وجودى فى الهواء فى رحلة الى باريس عبر المحيط ليبرر مخاطرة الوقوع فى حقل لثلج المائل تحتى •• ونظرت تحتى •• أهو حقل الجليد ؟ انه ينحرف مبتعدا نحو المسافة الواقعة تحت جناحى الايمن • وأرى البحر أمامى مغطى

بالامواج • والى الامام أيضا على بعد بضعة أميال تقع الجزر
الفرنسية الصغيرة ميكيلون وسان بيير • وأبعد من ذلك أيضا كانت
تبرز من البحر جبال نيوفوندلاند بلونها البنفسجى •
وتستمر رحلتى مسافة ثلاثين ميلا من أول شبه جزيرة بيران،
محاذيا ساحل جبال جرداء من الجرانيت، تتخللها خلجان متعرجة
ورؤوس نائثة • ولا بد أن يكون نرجس وكولى قد سقطا بطائرتهما
فى مكان ما بهذه الجبال داخل البر • ولقد مضى اثنا عشر يوما
على اختفائهما عند محاولتهما الطيران من باريس الى نيويورك،
ولو أنهما وصلتا الى أمريكا الشمالية لظلا على قيد الحياة
يضربان فى أرض قاحلة مثل هذه، ولكن البعثات التى أرسلت للبحث
عنهما لم تعثر لهما على أثر • وقد يكون نرجس وكولى قد اختلفا الى
كوخ منعزل لأحد صيادى حيوانات الفراء ، وربما يعثر حطاب بعد
سنوات فى الغابة بأسلاك صدئة وعظام بيضاء وصواري تالفة ،
فاذا كانا قد سقطا فى البحر ، فلا بد أن يطفوا الى الشاطئ شئ
من الحطام ..

وازدت فى الارتفاع عندما اقتربت من شبه جزيرة أفالون •
وكانت قمم الجبال الباردة تلمع فى سماء الغروب ، يعلوها طبقة
رقيقة من السحاب تتوهج كالذهب • ورفعتنى الرياح
وحملتنى من فوق القمم الجرانيتية، واشتد هبوبها من الخلف فتأرجح
الجناحان • وبدأ الليل يرخى سدوله على الارض والبحر ،
فكانت هذه آخر ساعة من النهار، ومن أمريكا كذلك • ومهما يحدث
بعد ذلك فستظل هذه الساعة دائما مملوءة حياة • • لماذا شغل
بالى الآن يعطب فى المحرك ؟ - انى أطيير منخفضا عبر آخر هذه
الجبال فى نيوفوندلاند غير عابىء بالخطر ، منزلقا كالنسر فوق
ما يصادفنى من صخور شامخة •

ورأيت على ضوء الغروب خطا من الماء يلوح على يسارى ، ومن
ورائه على بعد خليج كونسبشن، لايكاد يبين ، تحوطه صخور
رمادية • لقد قطعت ١١٠٠ ميل فى احدى عشرة ساعة • فلا بد
أنى الآن أقطع ميلا كل ثلاثين ثانية ، وهذه الرياح تدفعنى من
خلف •

وإذا بى أصل فجأة بعد أن انزلقت بخفة من فوق احدى قمم
الجرانيت فوق سانت جون ، تلك المدينة الصغيرة بمنازلها ومتاجرها
ذات الاسطح المنبسطة ، التى كانت تحتضنها أطراف ميناء عميق ،

وقد أحاطت بها الجبال من كل الجهات تقريبا . وعلى بعد قليل يظهر مدخل الميناء ، وهو عبارة عن فجوة ضيقة تتصل جوانبها المنحدرة بقمة مستوى الساحل . وكانت قوارب الصيد مربوطة الى شمندورات ، أو راسية في المرافىء .

وأخذ الشفق يعمق كلما هبطت في اتجاه الوادى . وكانت هذه المدينة الشمالية بالنسبة الى بمثابة آخر نقطة في آخر جزيرة من أمريكا ، كما كانت نهاية البر ، ونهاية النهار أيضا . ولم يكون لدى وقت لأدور حولها ، أو وقود لاقطر فيه . ولم يكن أيسر من أن أدفع عصا القيادة الى الامام ، وأخفض سرعة المحرك ، وأهبط فوق المراسى ، حتى يتوقف الرجال عن أعمالهم المنزلية التى يؤدونها بعد العشاء ليتطلعوا الى فوق . ثم أظير فوق السفن بالميناء ، وأشاهد مجاذيف أحد القوارب وقد اضطرب انتظامها عند خروجي من خلال الفجوة المؤدية الى الاطلنطى .

وكانت جدران الجبال تنساب على كل جانب من الجناحين ، وتتلاطم الامواج الهائلة ، ويتناثر رشاشها عند سفوحها ، وارتكزت حطام سفينة غارقة على كتل الجليد . وخلفت ورائى أمريكا الشمالية وجزرها ، وبقيت امامى ايرلنده على بعد ٢٠٠٠ ميل ، وأصبح الاطلنطى يحيط بى باتساعه ، وعمقه ، وقوته ، وبمياهه المنبسطة الوحشة .

وأبعدنى انحرافى كى أمر فوق سانت جون بمقدار تسعين ميلا الى الجنوب من طريقى الدائرى الكبير . وستدخل هذه الزيادة دائما فى تقديرى على طول طريقى الى ايرلنده ، عندما اضبط اتجاهى على البوصلة ، بالاضافة الى الانحراف بسبب الرياح والتغيرات المغناطيسية . وسوف أطرح من حسابى بضع درجات قليلة لأعوض بها توغلى جنوبا عند نيوفونلاند .

ونظرت الى أسفل صوب المحيط . وكان من الصعب وقت الغسق تبين اندفاع الرياح عندهبوبها على المياه . وسيكون تقديرى هذه المرة لاندفاعها انهاثيا ، فان الارقام التى سأقوم بتسجيلها ستستمر طوال الليل . والسرعة السطحية هى اقرب الى الثلاثين ميلا فى الساعة ، وهذه رياح تهب من الغرب ، وسوف اضبط الزاوية على عشر درجات شمالا لأعوض الانحراف .

وتعيدني خمس درجات أخرى الى طريقى الدائرى العظيم . ولن أستطيع فى كابينه القيادة الضيقة المكشوفة للهواء أن أفتح الخرائط، وأن أعين الطرق بالمتقلة والمسطرة، ولهذا يجب أن أقدر الزوايا الجديدة بالعين المجردة ، وعلى كل حال فالخطأ فى اتجاه الشمال أفضل منه نحو الجنوب ، لآنى فى هذه الحالة أكون متأكدا من وصولى الى الارض .

وسددت الاتجاه الجديد فى قرص الموصل الارضى ، وخففت من سرعة المحرك الى ٦٠٠ رالفه فى الدقيقة ، وأضعفت قوة خليط الاحتراق من الهواء والوقود حتى أصبح المحرك على جانب بسيط من الخشونة . ترى من أى اتجاه سوف تهب الريح الليلة ؟ أو سوف تستمر فى ضرب البوصلة؟ لن يتسنى لى معرفة كل هذا .

وعند الفجر تهب الرياح من جهة جديدة ، فلو صح هذا فسوف أستطيع التسليم بأنها كانت تهب طوال النصف الاول من الليل من جهة ، وفى النصف الثانى من جهة أخرى . واذن سأستطيع لو آنست من ذهنى القدرة على النضال مع الارقام أن أعين اتجاهها جديدا لطريقى ، ولن يكون حسابه صعبا . ولماذا أقلق نفسى بشأنه ؟ . ذلك أنى متعب والفجر لا يزال بعيدا عنى . . . وتنحصر المشكلة الآن فى مغالبة النوم واحتفاظى بثبات البوصلة .

الفصل السابع

ليس في الامكان أن تقدر ذاكرتي الوقت الذي استنفدته طائرتي في الصعود ببطء الى أن استوت فوق طبقة من الضباب . على أنني أذكر أن الساعة سجلت أنه عشرون دقيقة ، وان بدأ لي ذلك غير معقول . لقد بدأ الضباب على هيئة غيم من البخار المتجمع فوق الجبال الثلجية عند شواطئ نيوفونلند . ثم استحال ذلك الضباب سحابة متماسكة بيضاء تحول بيني وبين رؤية المحيط ، وترتفع نحو الشرق الى مسافة تعادل ارتفاع طائرتي . انطوى النهار تقريبا ، وتلفت من حولي فلم أرى سوى أثر ضعيف منه على صفحة السماء صوب الغرب . وأدركت أنني مكثت طائرا اثنتي عشرة ساعة ، وأني على بعد ١٢٠٠ ميل من نيويورك ، و ٢٢٠٠ ميل من باريس ، أقطعها في أربع وعشرين ساعة لو استطعت أن أبقى يقظا . . وظل حسابي وطيراني دقيقا ومنظما ، ولم يحدث « لروح سانت لويس » حادث في الطريق . وكانت القراءات التي سجلتها أجهزة طائرتي تدل على أن الاحوال عادية ، وكان صوت المحرك أكثر انتظاما في دورانه مما كان عليه وقت مغادرتي مطار روزفلت .

وسحبت قليلا من قطرات الوقود من أنبوبة خزان الترسيب لأستمتع برائحة الجازولين النفاذة ، ورأيت أنني طرت ساعة وربع الساعة معتمدا على بعض ما في الخزانات الخارجية للأجنحة من الوقود ، ثم ربع ساعة أخرى معتمدا على الخزانات الوسطى بالأجنحة . وسوف أفضي الليل بما في هيكل الطائرة ومقدمتها من وقود ، تاركا ما بخزانات الأجنحة للطوارئ ، بحيث لو حدث أي خلل لمُضخة الوقود ، سحبت وقودا آخر من خزانات الأجنحة .

وأخذ الضباب يزداد كثافة حولي حتى حجب عني النجوم . ولم تلبث تلك الحال أن زالت حين ارتفعت ثمانمائة قدم ، وأصبحت أظير فوق هذه الطبقة من الضباب بمقدار مائة قدم ! واستمر طيراني في الارتفاع حتى علوت على الضباب ، ولو لم أفعل لظلمت أحسب الآلات طول الليل .

كان الظلام حالكا ، وكانت الساعة الثامنة والدقيقة الخامسة والثلاثين حسب توقيت نيويورك . وخيل لي أن مؤشرات الأجهزة التي أمامي ترمقني بنظرات جامدة ، وبعيون كعبون الأشباح المخيفة . وبدت النجوم أكثر ثباتا من تلك الخطوط والنقط المضيئة أمامي . ولم أكن مستعدا أن أظير على غير هدى وسط السحب ، فقد يكون

داخلها ثلج ورياح شديدة . ومع ذلك فقد رأيت أن أستنفذ بعض
الوقود فى الارتفاع ، ففتحت صمام البنزين حتى أشارت ابرة
العداد الى رقم ١٦٥٠ لفة ، فارتفعت المقدمة قليلا ثم عادت الى
استقرارها . وقررت أن أستعيز عن بعض ذلك الوقود فى الصباح
أثناء هبوطى .

كانت آخر التكهات الجوية عند طيراني تفيد أن ثمة منطقة
ضغط ثقيل تتكون فوق المحيط الاطلنطى الشمالى . فلو صدقت
هذه التكهات فان العاصفة المنتظرة تعتبر بسيطة وليس
فيها خطر كثير . ولكن الى أى مدى ترتفع تلك الايخرة ويطلق
يطلق عليها اسم الضباب ؟ كنت أظير ورأسى مائل الى الخلف ،
وعيناي ترقبان السماء وضوء النجوم الخافت ، مختلسا النظر
الى البوصلة من حين لآخر . كانت السحب والضباب ترتفع
من حول بسرعة فائقة ، والنجوم يضطرب ضوءها ويوشك أن
ينطفئ بين لحظة وأخرى بريقها تاركا اياى أترنح آلاف الاقدام
تحت قبة السماء !!

والواقع انى لو طرت طيرانا عمى لكان على أن أفضى الليل
أرقب لوحة أجهزة طائرتى ، وأن أعيد مؤشراتها الى مواضعها
الصحيحة الواحد تلو الآخر ، باستمرار . ولم تكن « روح
سانت لويس » متزنة بحيث تسمح للأجهزة أن تؤدى عملها
جيذا ، اذ كنت أظير بسرعة لم تسجلها أية طائرة من قبل ،
ولو أنى خفت الضغط على مفاتيح القيادة لحظة لاختل توازنها دون
شك .

كانت المشكلة الرئيسية عندى هى بقائى مستيقظا ، وكانت تلك
الساعات الطويلة المملة تعاودنى كالحلم أقضيه طائرا ، وعيناي
مركزتان على مؤشرات الأجهزة المضيئة ، مخترقا الفضاء بلا
حركة كالصاروخ ، تفودنى مشينة تلك المؤشرات . وقد يصبح الحلم
كابوسا أرانى فيه أجاهد للاحتفاظ بارتفاعى ، ضارباً ذراعى المخدرتين
لأحول دون سقوطى ، وأنا فى غاية الاعياء . .

كنت صباح الأمس فى فندق جاردن ستى ، حين استيقظت
نشطاً مرتاحا قبل طيرانى بيوم واحد ، وأمضيت نهاري ذاك فى
عمل مستمر ، ولم يغضب لى جفن طيلة ليلة أمس . أما الآن فالساعة
الثامنة مساء ، وبدا يكون قدمضى على ست وثلاثون ساعة دون نوم .
وأخذ بريق النجوم يضطرب مرة أخرى ، ووجدت أنه من الافضل

أن أزيد سرعة صعودى لأرتفع فوق الضباب ، ففتحت صمام البنزين حتى ١٧٠٠ لفة فى الدقيقة .

لماذا أشعر كأن رأسى يضغط قبة السماء ؟ ان هذا لم يحدث لى من قبل ؟ وليس من المعقول أن أكون قد ازدددت طولا ، كما لم يتغير حجم كابينه الطائرة ، فلا بد انها الوسادة الهوائية التى أجلس عليها . انها تنتفخ كلما صعدت الى الاجواء ذات الضغط الخفيف ، وما على سوى أن أسمح للهواء أن يتسرب من فتحتها السفلى ليزول صداعى .

حان الوقت لتسجيل سرعة للطائرة مرة ثانية ، وكانت الساعة ٨ والدقيقة ٥٢ ، فكتبت تحت كل من سرعة الرياح واتجاهها كلمة « غير معروف » وتحت اتجاه البوصلة ٥٩ ، وسرعة الهواء ٨٥ ميلا فى الساعة، والارتفاع ٩٣٠٠ قدم . ثم وضعت صفحة التسجيل جانبا ، وأطفأت المصباح الكهربائى ، وعندئذ رأيت النجوم أكثر عددا وأشد بريقا ، الا أن السحاب كان لا يزال آخذا فى الارتفاع حتى يكاد يلامس عجلات طائرتى . ولم يعد عندى شك فى وجود عاصفة تواجهنى . فأخذت أرتفع ببطء رويدا رويدا .

أى نوع من العواصف سوف ألقى ياترى ، وكم ارتفاعها ، وما مقدار شدتها ؟ وهل يمكن لطائرتى المثقلة بالأحمال أن ترتفع فوقها ؟ ان الضغط يخف كثيرا على ارتفاع ١٥٠٠٠ قدم ، فلا بد أن تهبط سرعة المحرك ، وسوف يعنى على لحاجتى الى الاوكسجين . أما اذا أخذ السحاب فى الارتفاع عن ١٥٠٠٠ قدم ، فسوف أخفف السرعة ، وأنزل بالطائرة، وأدخل وسط العاصفة .

لقد خف الضباب بعض الشئ، فوجدتنى وسط جبال من السحب، وحولى منها كتل ضخمة قائمة تبدو طائرتى وسطها كالقرم . وكانت تخرج من تلك الكتل أعمدة غليظة من السحاب تندفع نحو السماء آلاف الاقدام ارتفاعا لم أر له مثيلا قط ، ولكن على أن أنازلها . كان معنى الهبوط وسط سحب العاصفة أن أطيّر كالأعمى مدة ساعات طموال حتى أخرج منها ، لكن الافضل أن أتلمس طريقا بين تلك السحب المرعدة، فقد توقظ شدة الريح حواسى المتبلدة .

وكان الجو باردا في هذا الارتفاع ، فأغلقت سترتي حتى رقبتي ، وشعرت بالبرد حول رأسي رغم تلك الخوذة المبطننة بالصوف . على أني لم أكن بحاجة الى لبس حذاء الطيران حينذاك ، فسأوجل لبسه بعض الوقت ، لأن كثرة الدفء تضاعف حاجتي الى النوم .

وظهر أمامي عمود من السحاب حجب عنى النجوم ، ثم استدار عند قمته كأنه نبات عش الغراب ، فأحكمت حزامي ، وملت بمقدم الطائرة قليلا ، ثم حررت ذيل الطائرة لأطير في خط مستقيم . ان « روح سانت لويس » ترتعد عندما تدخل في السحاب ، فالهواء يتحرش بها ، ويرج الطائرة حتى كأن الجن يتعلق بأجنحتها . كان كل ما حولي ظلاما ، اللهم الا ذلك الشعاع الخافت والاجهزة المضيئة في الكابينة . ومن الطبيعي أن يحتاج الطيران الاعمى فوق مثل تلك الدوامة من السحب الى تركيز كل الحواس ، للاحتفاظ بمؤشرات الدوران والميل وسرعة الهواء والبوصلة ومقياس الارتفاع ، وكل هذه الخطوط والنقط المضيئة في مكانها ، فلو أن واحدا منها اختل لتبعه الباقي كالغنم .

ازدادت قسوة البرد ، ونظرت الى مقياس الارتفاع فوجدته يسجل ١٠٥٠٠ قدم ، وأنا أطيرو وسط السحاب في هذا البرد الشديد . كان الجو باردا ورطبا ، ولكن هل يمكنني ان أنسى الخطر ! خلعت قفازي وأخرجت ذراعي من النافذة فشعرت كأن دبابيس تخز يدي العارية ، ثم ألقيت بنور كشف على دعامة أحد الأجنحة فوجدته يلمع بسبب ما علاه من الثلج ، وظهرت على مدى اختراق الاضواء الكاشفة عروق أفقية وسط السحب كأنها خيوط . وكنت أخشى أن تتعطل أنايب « فنتوري ، في أية لحظة .

كان لا بد أن أخرج من هذا السحاب بسرعة ، فان حواسي تأمرني أن أسرع بطائرتي «روح سانت لويس» وأن أهبط بعيدا عن منطقة الرعد ، قائلة لي :

« حرك الدفة بشدة ولا تضيع الوقت سدى ، فان مؤشر الدوران يتجمد» . ولكن العقل يرد « أثبت ، أثبت ، من السهل أن تهبط الى منحدر ما ، ولكن من العسير أن تخرج منه ، واذا درت بسرعة كبيرة فقد يختل توازن الطائرة»

- « على أية حال اذا تجمد مؤشر الدوران فستفقد سيطرتك عليه نهائيا . أسرع ولا تضيع الوقت . أسرع ، حرك الدفة بشدة»

- « عليك أن تفعل ماأمرك به فقد فكرت فيه جيدا » *

وأخذت أضغط دواسة الدفة باحتراس شديد ، حتى تحرك مؤشر الدوران ربع بوصة نحو اليسار ، ثم دئمت عصا القيادة ببطء وثبات بدرجة تعطى الطائرة الميل اللازم ، ورأيت سرعة الهواء تنخفض عشرة أميال في الساعة ، ومقياس الارتفاع يسجل هبوطي مائة قدم :

- « أسرع في دورانك فان سرعة الهواء تقل بسبب الثلج »

- « لا . . ليس بسبب الثلج ، بل لعله بسبب هبوط الطائرة العادي البطيء »

- « ولكن مقياس الارتفاع يسجل هبوطا جديدا . . انه الثلج »

ففتحت صمام البنزين ، وزدت خمسين لفة أخرى .

يبدو أن طبقة السحاب فيما وراء منطقة الرعد مملوءة بالجليد ، فلو أني هبطت فيها فسوف لأرى النجوم ثانية . ان مقياس الارتفاع يسجل هبوط الطائرة مائتي قدم بل ثلاثمائة قدم . وهنا فتحت صمام البنزين الى آخره ، اذ يجب أن أبقى فوق تلك الطبقة الواسعة من السحاب .

كان مؤشر الميل يدل على اتجاه الى اليمين من المركز ، فعدلت الدفة حين ارتفعت سرعة الهواء الى مائة ميل في الساعة . ثم دل مؤشر الانحدار على اتجاه مقدمة الطائرة الى أسفل ، فحركت عصا القيادة الى الخلف قليلا . وتحتم على أن أقوم بدورة حينذاك ، وأن أجعل مؤشر الدوران في الوسط ، وأن أسير الطائرة في وضع مستقيم . صوبت ضوءا على البوصلة المائية ، وكانت لاتزال هناك ثلاثون درجة أخرى لتتم الدورة ، ولكن اللوحة كانت تهتز بشدة حتى لم يعد يمكنني قراءة الأرقام بدقة . .

أضأت نورا كشافا نحو دعامة الجناح ، فبدأ الثلج أكثر سماكا ؟ ورأيت ابرة الكهرباء الارضية تتحرك الى الخلف وتقفز بغير انتظام الى أن اتخذت وضعها الصحيح عندما استوت أجنحة الطائرة . ولسوف أخرج من العاصفة كما دخلتها لو أن مؤشر الدوران ظل دقائق أخرى دون أن يتجمد . وأخرجت يدي من النافذة فشعرت للمرة الثانية كأن دبابيس تخنننها !!

كفت لوحة البوصلة عن الاهتزاز - ولكن الهواء قاس جدا
•• ماذا؟ هل تلبد مؤشر الدوران في حركته؟ ان كل شيء يتوقف
على استمرار الاجهزة في عملها حتى أخرج من هذه العاصفة في
ظرف دقائق قليلة ••

بدأت النجوم تظهر من النافذة • هل هذه هي النجوم؟ وتلك هي
السماء؟ ما أصفها •• ! لقد نجوت • ان النور الكشاف يكشف
عن طبقة رقيقة من الثلج على دعامة الجناح ، ومعنى ذلك أن الثلج
لا يزال على حافة جناح الطائرة في موضع لا يمكنني رؤيته من مقعدي ،
ويدل مؤشر سرعة الهواء على انخفاضه خمسة أميال • وليس
ببعيد أن يكون المؤشر مخطئا لتراكم الثلج على أنبوبة «بيتوت»
أو أن يكون تراكم الثلج فوق طائرتي هو ما جعلني أطوف بسرعة
خمس أميال في الساعة • وكان هذا جزءا قاسيا تحملته مقابل
تلك الدقائق القليلة التي طرقتها بين السحاب •

اتجهت نحو الجنوب في محاذة عمود السحاب ، محاولا الدوران
حول السحب المرعدة ، ولكن هل يكون في استطاعتى ذلك؟ هناك
كتل كثيرة منها أمامي لم أر خلالها سوى القليل من النجوم • وهل
ياترى ستندمج هذه السحب جميعها فتكون قاعة من العواصف؟
أمن الممكن أن أجد مهربا وسط السحب تنزلق فيه طائرتي بين
حوائها المتجمدة •

لماذا لا أحاول الطيران حول منطقة العاصفة ذاتها؟ كان الطريق
الى ذلك يقع على مسافة ٣٠٠ ميل الى الجنوب، وكانت التقارير تدل
على تحسن الاحوال الجوية عندما غادرت مطار روزفلات ، ولكن
التقارير أصبحت قديمة بالنسبة للحظة التي أنا فيها • لقد بدت
النجوم في أفق السماء بعيدا صوب الجنوب يحيط بالسحب المرتفعة
التي تشبه السحب المسامتة لى • ولكن هل اتجه صوب الشمال؟
انه نفس الاشكال •

في مقدورى أن أصد خمس آلاف قدم أو ستة آلاف ، فقد
تكون المسالك الهوائية هناك أكثر اتساعا • أما اذا لم تكن كذلك
بحيث يصعب على أن أجد سبيلا صوب الجنوب أو الشرق ، فسوف
أولى الادبار عائدا وسط الوديان الممتلئة بالضباب الكثيف فوق
نيوفونلند ، فوق حقول الجليد الواسع ماء نوفاسكوتشيا
نعم أعرد ١٤٠٠ ميل لا بدأ الطيران من جديد من ذلك الممر الضيق
الموحد فوق لونيغ أيلاند • وعندما أقفل راجعا اذا استطعت ذلك

أكون قد مكثت معلقا في الجوقرابة ثلاثين ساعة، وهو وقت يكفي للوصول الى ايرلندا ، لو أنى استطعت أن أظل في اتجاهى نحو الشرق .

كانت أعمدة السحاب تزداد وتكاثف، فاندفعت نحو مسلك ضيق بينها ، ودرت حول تلك السحب المرعدة ، مفضلا دائما الاتجاه نحو الجنوب، ملتزما ذلك الطريق ، وكل أملى هو الوصول الى جو أكثر وضوحا . الساعة الآن قد بلغت التاسعة والدقيقة ٥٢ بعد الظهر ، ويكون قدمضى على بذلك أربع عشرة ساعة منذ حلقت طائرتى فى الجو .

بدأت أكتب من جديد مجموعة من التقديرات عن سرعة الطائرة، ثم عدت فالقيت الأنوار الكاشفة على دعائم الاجنحة ، ورأيت ان طبقة الثلج أخذت تذوب ببطء . كان الضباب يتضاءل ، ولكنى كنت أرى تجمعات السحب من بعيد، فاتبعت طريقا أكثر استقامة وسط المسالك الهوائية . وبدأ أمامى عمود آخر من السحب شبيه بعش الغراب على بعد أميال . أما النجوم فقد حجبتهما عنى غلالة رقيقة من السحب . وملت بطائرتى نحو الجنوب ، واعتدلت الى الحلف فى مقعدى ، فقد كان فى وسعى ان أسترخى ، ولكن كان على الأذهب فى نوم عميق .

تشير ابرة البوصلة الأرضية الى انحراف يبلغ نصف درجة ، فضغطت الدفة اليسرى لتأخذ « روح سانت لويس » الوضع الصحيح . وهنا تحركت الابرة الى أعلى ببطء حتى تعدت الوسط ومالت الى الجهة الأخرى . ثم دفعت الدفة اليمنى فتحركت الابرة الى أعلى . ماذا ؟ هل أصاب الموصل الكهربائى الأرضى عطب أم اننى نائم ؟ ان البوصلة السائلة تتذبذب هى الأخرى . أثبت مؤشر الدوران فى الوسط ، وصويت المقدمة تجاه أحد النجوم حتى تتزن كلتا البوصلتين ، ومع ذلك استمرت ابرة الكهرباء الأرضية مختلفة ، والبوصلة السائلة مذبذبة . لابد أن تلقا أصاب أحد الأجهزة ، انى لم أعتمد كثيرا على جهاز الكهرباء الأرضية ، فهو جهاز حديث لم يتعد مرحلة الاختبار . ولكن ماذا حدث للبوصلة السائلة ؟ انها الأساس

الذي يعتمد عليه الضياع . لم أسمع قط ببوصلتين تتلفان في وقت واحد .

لا بد أن الطائرة تدور ، وأن نعاسا قد طاف بي ؟ ولكني ركزت مؤشر الدوران ، وهذه هي النجوم تؤيد أنني أسير في خط مستقيم . لقد سجلت لوحة البوصلة السائلة خطأ مقوسا يزيد على ٦٠ درجة ، بل ٩٠ درجة ٠٠٠ ! أيمن أن أكون على باب «عاصفة مغناطيسية ؟» ان معظم الطيارين يسخرون من حياتهم عندما يقولون ان في استطاعتهم تصور أسباب ضلالهم الطريق . . ولكن هل من المحتمل أن تحدث العواصف المغناطيسية حقيقة ؟

لا أمل في الاستعانة بجهاز الكهرباء الأرضية لأن ابرته تتذبذب من طرف الى آخر ، وكذلك البوصلة السائلة فانها تتذبذب هي الاخرى . فعينت اتجاهي وفق تلك التقديرات المتذبذبة ، وأيقنت ان الله وحده هو الذي يعرف أين ألتقي بالشاطيء الأوربي .

ورأيت أنه اذا ازدادت حالة البوصلة السائلة سوءا ، ووقفت السحب العالية حائلا دون استعانتى بالنجوم في طيرانى نحو الشرق ، فقد أطيّر في اتجاه دائرى . هل من أمل في الهبوط على شاطيء ايرلنده ؟ الحقيقة أنني أصبحت أشك في امكان وصولى الى أى شاطيء .

لم أستطع النوم في الليلة السابقة لطيرانى ، وهانأنا في هذه الليلة مستيقظ كذلك . نعم مستيقظ ، ولكن ما الذى يجب على عمله في هذه اللحظة ؟ . . كانت أمامى سحابة سوداء تفجر فاها كأنها نمر . وما هذا الشيء المائل الى البياض الذى يتحرك خارج نافذة حجرتى ؟ . . رفعت منظارى الى أعلى لاستوضح الامر ، كأننى أختلس النظر من بين ملاءات السرير ، وكأننى طفل يخشى الظلام - ولكن الثمور لا تفزع من النوافذ في منيسوتا ؟ . . ماهذا الذى يتحرك خلف النافذة ؟ ماهذا البياض ؟ .

لا بد أنه الصباح ، وهذا هو ضوء القمر وقت السحر . اننى في طائرة تعبر المحيط الاطلنطى الشمالى . هناك ضوء واضح يفمر سواد الليل ناحية الشمال الشرقى . . انه القمر الباكريبدو

بعيدا في اتجاه الشمال . لقد ظننت أنه سيبزغ من الجهة
الآخري لطائرتي . أمتجه أنا إلى أفريقيا ؟ ووجهت « روح سانت
لويس » صوب مجموعة من النجوم أمامي ، وراقبت البوصلة
السائلة .

إذا كانت البوصلة صحيحة منتظمة في تحركها ، فاني أكون
قد سلكت طريقى الصحيح . قد يكون اتجاهى منحرفا قليلا
نحو الجنوب - حوالى ١٠ درجات - ولكن هذا لا يفسر وضع
القمر الحالى الا اذا كانت البوصلتان مخطئتين . . قد يكون
انتظام حركة البوصلة غير ناشئ عن اتجاه المغناطيس نحو القطب
. . بل قد يكون نتيجة بعض الاهتزازات الطارئة . ولكن
ها هو النجم القطبى في مكانه الطبيعى . . الى يسارى كما
يجب أن يكون .

واقبت نظرة على الخريطة الموضوعه أمامى . ووجدت انى
كنت أتحرك في درجة أو درجتين في الساعة نحو الشرق ، طوال
المدة التى قضيتها طائرا فى النهار والليل ، متخذا طريقا على شكل
قوس كبير . فعندما تركت نيويورك ووجهت « روح سانت
لويس » نحو الشمال الشرقى ، وحينما انكشفت السماء كانت
أشعة الشمس عن يمينى . أما حينما أقتربت من باريس فساكون
متجها نحو الجنوب الشرقى ، وتكون الشمس والقمر عن
يسارى . كان الوقت في أواخر مايو ، ومن الراجح أن يكون
القمر في مكانه الذى يجب أن يكون فيه بالنسبة لطيار يقطع
طريقا على شكل قوس كبير .

أشارت الساعة التى أمامى الى العاشرة والثلاث ، وبذا أكون
قضيت فى الظلام الدامس ساعتين فقط ، ثم تكشفت لعينى
سحب الليل . وفى ضوء القمر أبصرت منها ما يشبه البراكين
والأبراج ، ورأيت من بينها هوات سحيقة لا قرار لها . وسلكت
طريقا ملتوية بين السحب متجها نحو الشرق الى أوربا وحيدا فى
خضم هذا الفضاء الموحش !

كان القمر بعيدا جهة الشمال ، وتركت الطائرة تنحرف مرة
أخري ، فلو أن البوصلتين منتظمتان لاستطعت أن أكف عن
شد رقبتى الى أعلى لاسترشد بالنجوم ، ولا استرحت الراحة
التى أنا فى أشد الحاجة إليها . لماذا لا أحاول أن أتخذ طريقا

ثابتا ؟ أن الطيران لا يكون سليماً أبداً مع بوصلات مضطربة .
ولكن هل يكفي أن أثبت اتجاه « روح سانت لويس » نحو
الشرق بوجه عام . لماذا أشغل نفسي بأن أكون دقيقاً في طيرانى ،
وفي الامكان أن أجلس هادئاً مستريحاً . ولماذا يقلقنى أن
أخطئ في خمس أو عشر درجات والدرجة ليست شيئاً بالنسبة
للزاوية . . فلا يمكن أن يعيدنى هذا الخطأ اليسير عن قارة أوروبا
كلها .

نفضت نفسى بشدة خجلاً من ضعفى ، إذ من الواجب أن
أنشط عقلى ، لأنه عندما يزداد اضطراب البوصلتين فلا بد أن
أحاول التعويض عن أخطائهما . وهذا لا شك واجب على أن
أقوم به ، مادامت طائرتى تجد فى السير - ولكن النعاس غالب
أجفانى ، وأحسست كأنى مخدر ، فأغمضت أجفانى لخمس ثوان ،
وشعرت بثقل كبير يجذبهما الى أسفل ، حتى لم أستطع فتحهما
تانية ، الا مستعينا بأبهامى !

مأسعدنى لو استطعت أن أرقد على سحابة ذات وبر لأنام !
انى أضحى بأى ثمن فى سبيل النوم ، الا حياتى طبعاً . ولكن
كان على أن أشغل نفسى بشيء آخر ، فقد ينشط ذلك عقلى .
وبدا لى أن أفكر فيما أفعله عندما يطلع الصبح . فبسطت
خريطتى وصوبت نحوها الضوء ، ورأيت أنى وصلت الى نهاية
القوس الذى أتبعه ، فجذبت من جيب الخرائط خريطة النصف
الشرقى من المحيط الأطلنطى الشمالى .

لقد نبهنى تغير حركة ضغطى على كل من عصا القيادة ومقعدى
الى أن « روح سانت لويس » تصعد . فهذا مؤشر سرعة الهواء
ينخفض الى ثمانين ميلاً فى الساعة - خمسة وسبعين -
بل سبعين . واعتدلت طائرتى . ان كابينة القيادة لم تصنع
لتبسط فيها الخرائط ، لان الورق يتلوى ويخفق من هبوب
الهواء . كنت بحاجة الى أربع أيدي : واحدة لعصا القيادة ،
وأخرى للنور الكشاف ، وثالثة ورابعة لخرائطى . . لقد حاولت
أن أمسك عصا القيادة بين ركبتي وجعلت النور الكشاف تحت
ذقنى ، ولكن كان ذلك ملدة وجيزة ثم شعرت بعدها بفقدان التوازن ،
وتحقت أن الطائرة مالت مرة أخرى . وأخيراً وضعت الخرائط
جانبا ، وصممت على تصور هافى مخيلتى .

كنت لا أزال أنحرف بزواوية بسيطة نحو الشمال ، ولكنى

كنت أنحنى كذلك نحو الشرق كل ساعة . لا بد أن أيرلندة تقع
تجاهى بعيدا الى اليسار . اما طرف انجلترا وغرب فرنسا
فيقعان الى اليمين . ومن الافضل أن أضل طريقى نحو الشمال في
اتجاه اقرب ارض الى . ولكن القدر كان يدفعنى دائما الى
الجنوب . . الى الجنوب حول العواصف في نوفاسكوتشيا . .
الى الجنوب لاطير فوق «سانت جون» في نيوفونلند . .
الى الجنوب حول معظم السحب المرعدة . . الى الجنوب مع
حركات النجوم التى تتبعها . . بل ربما كان الهواء ايضا يدفعنى
نحو الجنوب . . وربما أكون كذلك سائرا في اتجاه خليج
بسكاي بدلا من ايرلندة .

لقد انتصف الليل حسب توقيت نيويورك ، وقد اجتزت
حوالى ثلاثين درجة من درجات الطول منذ طيرانى . وهذا
يجعل الوقت هنا متأخرا عن نيويورك ساعتين . واذن فلن
تمر ساعات قليلة حتى يبرغ الفجر هنا !

ان القمر يضيء السحب فتبدو واضحة ساطعة ، وفي
الفضاء ترتفع فوقى اعمدة من السحب الى مسافة اميال ، وقد
بدت تلك السحب عند اقترابى منها كأنها طبقات من كتل
السحب المنفصل بعضها عن بعض ، والنجوم من خلالها
لماذا أعجز عن مغالبة النوم . . آه . . السحب . . والنجوم !

لم يعد هناك أثر للثلج على دعامة الجناح حين اردت أن
أتحقق من ذلك بالانوار الكاشفة ، وشعرت بالدفع فى مقعدى .
بدفع جميل . فخلعت قفازى ، وأخرجت ذراعى من النافذة .

فأحسست أن لفيح الهواء قد فقد حدته الباردة . اننى الآن
على بعد خمسمائة ميل من نيوفونلند ، وربما أكون قد
عبرت تيار لبرادور البارد وجباله الثلجية ، واجتزت طرف تيار
الخليج الدافئ . . ولكن كيف يرفع دفع المياه حرارة الهواء
فجأة على ارتفاع عشرة آلاف قدم فوق سطح البحر ؟

كلا ! ان اختلاف حرارة الهواء قد يكون بسبب اختلاف الرياح ،
ولا بد أن هواء دافئا يأتى من الجنوب نحو الشمال ويسيرنى
في طريقى الصحيح . ولكن ربما كان هذا الهواء الجنوبى لا يهب
نحو الشمال ، فان قوانين اتجاهات الرياح ليست بسيطة
لهذه الدرجة .

تسير بوصلتى الآن سيرامعقولا ثابتا ، فهل خرجت ياترى

من العاصفة المغناطيسية ؟ على أية حال ليس هناك ما أفعله الى
أن تبرز الشمس سوى توخي الطريق الصحيح ، وسحب
الوقود من الخزانات على التبادل ، وتسجيل سرعة الطائرة .

كنت أستمرد مدة طويلة وقد نخلعت نفسي عن جسمي ،
فأصير كأنى ادراك مجرد يتحرك وسط الفضاء اللانهائى ، ولم
يعد هذا الجسم يحتاج الى أية رعاية ، فهو لا يشعر بالجوع ،
ولا الحرارة ، ولا البرودة . انه يريد ان يستسلم الى الهدوء .
لا أدرى لماذا تحملت مشقة احضاره الى هنا ؟ ان هذا
الادراك الذى لاثقل له . . هذا الادراك الذى هو أنا لا يحتاج الى
جسم فى تنقلاته . . اننى بينما ضع يدي على عصا القيادة ،
وتدوس قدمى الدفة ، وتنظر عيناى الى البوصلة ، يقفز
خاطرى ليطوف بشواطىء جرينلند المتجمدة ، ثم يتجه الى
أوربا ، ثم الى القمر والنجوم .

وفى لحظة من يقظة جسدى وسط هذه التأملات الطويلة ،
رايت السحب من حولى مغطاة بضوء أميل الى البياض . لقد
ولى الليل وهذا هو فجر باريس ! فجر لى بورجيه ! ولكن ماغيبى
ذلك التقدير ! لقد حرك هذا الاثر الضعيف للنهار فى عيني
رغبة ملحة فى النوم . . رغبة قوية هبطت على كأنها أغطية ثقيلة .
وتلك هى الساعة التى كنت أخشاها ، الساعة المبكرة من
الصباح التالى لطيرانى ، أو الصباح الثالث منذ أن كنت
نائما .

لم أعد أستطيع السيطرة على جفنى ، واذا مابدأ ينغمضان
فلا يمكن أن أكيح جماهما . لقد انغمضا فنفضت نفسي ورفعتها
بأصابعى ، ثم حدثت فى الاجهزة ، ولكن جفنى انغمضا ثانية ،
وتعدرت على الرؤية . لقد ثارت كل خلية فى جسدى على تصرف
عقلى ، فقد جمد ظهري ، وتالم كتفاى ، واشتدت حرارة وجهى
حتى كأنه يشتعل ، وأصاب عيني وخز مؤلم ، وبدأ أنه من
المستحيل أن أستمرد فى طيرانى وأصبح كل ما أبغيه من الحياة
أنلقى بنفسى على الارض متممدا الانام .

لقد شردت ابرة الوصلة عشر درجات ، وأختبرت عضلاتى
فنفضت جسمى فوق مقعدى ، وقفزت الى أعلى والى أسفل ،
ثم أعدت الطائرة الى طريقها السليم . كان يجب أن أحتفظ

بأبرة البوصلة في المركز دائما.. يا الهى .. لقد شردت ثانية .
لابد أن أبقي يقظا ، والا فليس أمامى سوى الموت والفشل .
ظلت اردد هذه الفكرة في ذهنى، وكأنها سوط يلهب عقلى .

حاولت أن أحرك قدمى عدة ثوان حركة الجرى السريع على
أرضية الطائرة تاركا « روح سانت لويس » مستمرة في
طريقها ، ثم عدت فقبضت على عصا القيادة بين ركبتي تاركا
يدى مستميتين في حركة كحركة الجرى ، وهززت الأجنحة ليهب
من نافذة الطائرة هواء منعش. وأرخيت عضلات جسمى ،
وهززت رأسى حتى ألمتنى ، ودعكت عضلات وجهى ، وجذبت
القطن من أذنى ، ونفسته ، ثم حشوتها به ثانية . أذهب
شروق الشمس رغبتى في النوم؟ كان هذا هو ما يحدث لى دائما.
ولكن لم أكن فيما مضى على ما أنا عليه الآن ، فلم أشعر مطلقا
بمثل هذه الرغبة الملحة في النوم

تصورت نفسى مستندا الى أبى ، وسمعت وقع حوافرخيل
وخشخشة عجلات تسير فوق طريق رملى .. نجوم تلمع
وأمسية حالكة ، وهذه والدتى تلبسنى رداء الركوب وتضعنى
في العربة المكشوفة وهى تغنى بصوت خافت :
« قل يا عزيزى .. قل .. عندما أكون بعيداً .. » وكانت
العربة تتأرجح في طريقها .

يا الهى !! لقد مالت الدفة اليمنى اثنتى عشرة درجة !
فخلعت خوذتى وفركت رأسى، ثم لبست الخوذة ثانية، وشربت
قليلا من الماء فأنعشنى ، ثم تناولت قطعة ساندوتش إذ لم
أذق طعاما منذ افطارى صباح أمس ، على رغم أنى لا أشعر
بحاجة الى الطعام .

أن عيني تنغمضان من وقت لآخر ، ولكنى أدركت شيئا
جديدا يساعدننى على البقاء يقظا .. يبدو أنى مكون من ثلاثة
عناصر : فهناك جسمى وهو الذى يكاد يصرخ من فرط حاجته
للنوم ، وعقلى وهو الذى يصدر الأوامر ، ولكنه يضعف في النهاية .
ثم هناك عنصر ثالث يقوى مع التعب ، هناك الروح .. الروح
التي تغلبت على كل من العقل والجسد .

وحينما يصرخ جسدى طالبا النوم ترد عليه الروح تقول :
« يمكنك أن تسترخى ، أما النوم فلا . ونحنما يطلب عقلى

من جسدى أن يظل يقظا تردالروح قائلة : « أن من الصعب على الجسد البقاء يقظا في مثل هذه الظروف » . وإذا جادل العقل في أن معنى النوم الفرق في المحيط ، أكدت الروح أنه لن يكون هناك نوم أبدا . .

يخيل الى ان عيني قدانفصلتا عن جسدى من تحت أجفاني المثقلة ، وأصبحت جزءا من روحى التى استقرت بعيدا داخل مجتمى .

لقد سمحت روحى لكل من عقلى وجسدى أن يبقى فترة وجيزة مسترخيا مادامت «روح سانت لويس» طائرة بتعقل فى طريقها السوى . ومن يدرى فقد تميل المقدمة فجأة أوتهى الطائرة أو ترتفع . وأفقت من غفوتى واستويت بالطائرة ، ثم دفعت الدفة الى الخلف فى اتجاه البوصلة ، وهزرت نفسى حتى أوشكت أن أصحو ، ثم تركت للطائرة العنان ، وكنت نائما ومتيقظا فى آن واحد .

لقد حان وقت تسجيل حالة الطائرة ، ذلك التسجيل الذى أدونه كل ساعة . انه مجهردشاق ، فعلى أن أمسك بالقلم ، وأضع اللوحة أمامى على الخريطة . لقد سجلت ماأتى : الزمن . الساعة ٥٢ و١ دقيقة صباحا ، وسرعة الرياح : غير معروفة ، واتجاه الرياح : غير معروف ، والبوصلة : ٩٦ درجة . لقد قطعت ٨٠٠ ميل ولا يزال أمامى مثلها .

اننى فى منتصف الطريق الى باريس . . هذه نقطة كنت أنتظر الوصول إليها منذ ساعات . فلأمجدها هنا فوق المحيط بأكل ساندوتش وجرعة أخرى من الماء ! ولكن تمجيدها الآن لا محل له ، فاننى لا اشعر بحاجة الى الطعام ، ولم أشعر بعطش بعد . ثم على أن أطير ثمانى عشرة ساعة أخرى أراقب فيها الجو . ان فى الوقت متسعا للطعام والشراب بعد شروق الشمس واستيقاظى ، وبعد أن أتخلص من كرب ساعة الفجر .

الفصل الثامن

أخذت أتمس القلم في جيبي، وأحول بصرى بعيداً عن مؤشر الدوران لاضع علامة أخرى على لوحة الآلات . فرأيت أن الطائرة قد استهلكت من الوقود مقدار ساعة ، وأثبت بالقلم الرصاص خطأ في المكان الخاص بخزان هيكل الطائرة .

كانت هناك علامات أخرى تسجل عدد الساعات التي استنفدت الوقود من الخزانات الثلاثة الواقعة تحت الجناحين والمقدمة . وحسبت مقدار ما طرته فوجدت أنى استغرقت ثمانى عشرة ساعة محققاً في الفضاء . ولو قدرت متوسط سرعة « روح سانت لويس » بمائة من الأميال في الساعة طول الليل ، فمعنى ذلك أنى بلغت الآن منتصف الطريق الى باريس نعم . . . منتصف الطريق فقط . وبذلك يتحتم على أن أوصل الطيران ثمانى عشرة ساعة أخرى . لقد خدر التعب عقلى حتى اضطررت الى حنه على اليقظة بمثل هذه التحذيرات :
تنبه وفكر ، والا فليس هناك إلا الموت الاكيد .

وأعود الآن للتفكير في خزانات الوقود ، فهل أغير منها شيئاً ؟ . لقد أوشك الفجر أن يطلع وظللت طول الليل أظير بوقود خزان الهيكل . ترى ما حال ثقل الوقود في خزان المقدمة . . ؟ هل يخل من توازن الطائرة فيجعلها تميل الى الامام . . ؟ ان كان الامر كذلك واضطرتنى الظروف الى الهبوط في المحيط ، فان « روح سانت لويس » ستفوق حتماً تحت سطح الماء . فأوقفت خزان الهيكل وفتحت خزان المقدمة .

وثمة مشكلة أخرى الا وهى تغيير الاتجاه الذى يجب أن يعدل كل ساعة بعناية ليلائم انحناء طريقي الدائرى الكبير المتعدد الزوايا . بيد أنه ما قيمة درجتين أو ثلاث درجات أمام تركي مقدم الطائرة يتأرجح متردداً الى كلا الجانبين من طريقي . . ؟ هذا بالإضافة الى الاخطاء الجهولة التى وقعت فى الليل ، وهى ذبذبة البوصلتين بعنف وسط العاصفة المغناطيسية ، والدوران فى السحب ذات الرعد ودفع الرياح .

كان لا بد أن أقطع بعض الوقت أحسب الاخطاء وأحدد مكانى . فقد تأخرت فى عمل ذلك الحياىب ، ولا بد من أن أقوم بعمله الآن . ولكن هذه المهمة تبدو فوق طاقتى وعزمى ، فلأدع البوصلة الموجهة

تسيرنى ساعة اخرى ، لان هدفي الاكبر لان هو البقاء على قيد الحياة وأنا متوجه الى الشرق حتى ابلغ شروق الشمس .

وفقدت الاحساس بالزمن مع انتشار ضوء الفسق ، ثم أخذت اعيد الجناحين الى التوازن ، وادفع مقدم الطائرة الى الاتجاه السوى . نعم انه النهار ، فهذه آخر غلائل الليل قد غادرت السماء ، وهاهى السحب في يياضها الناصع تبرق وتنتشر فوق المحيط ، وتتراكم في جانبي ، وترتفع كأنها حائط في بنيان ابيض شفاف امم . طرى .

انى ابادر باستجماع قواى ، وأركز حسي وفكري على الأجهزة ، ولست أدري ما أفعل . فأخرجت بحركة آلية يدي الى تيار الهواء السريع ، ووجدت درجة الرطوبة بعيدة عن التجمد ، وليس ثمة خوف من الثلج . وأخذت أطير بالغريزة لا بالحدق . ولكنى أعرف عواقب اغفال النظر الى مؤشرات الآلات بغير رقابة ، وهذه المعرفة هى التى تقطع كالسيف غلائل النعاس .

ولم تكد تنقضى خمس عشرة دقيقة حتى انقشع الضباب من أمامي ، واندفعت « روح سانت لويس » هابطة في هوة جيب هوانى ، ولكن الغيوم لا تزال تحيط بي في ركام وطبقات بعضها فوق بعض ، وتتجمع كتلا هائلة مصعدة الى ارتفاع كبير ، وهناك حائط كبير آخر يهدو أمامي ، وهكذا أعود الى الطيران الأعمى . ثم خرجت ثانية الى الفضاء ، ورأيت من الواجب أن أهبط الى مستوى يقل عن ارتفاع تلك الغيوم حيث أستطيع أن أرى أمواج المحيط ومسرى الرياح ، كما كان من الواجب أن أحسب مقدار التغير الذى طرأ على الريح خلال الليل .

ولنفرض أنى بدأت الهبوط الأعمى وسط تلك السحب ، فالى أى ارتفاع يجب أن أقف ؟ الى ألفين أو ألف من الاقدام ؟ . لقد ضبطت جهاز الارتفاع حينما كنت أطير منذ حوالى ثمانى ساعات ، اجتزت خلالها مساحة كبيرة تكتنفها عاصفة هوجاء ، لابد أن تكون قد غيرت الضغط الجوى . ان جهاز الارتفاع يسجل الآن ٨٨٠٠ قدم ، وقد يخطئ الجهاز في تقديره بعض مئات من الاقدام ، فأهوى دون أن أدري ، وأرتطم بمياه المحيط . فلاحتفظ بارتفاعي بعض الوقت ، فقد تذيب أشعة الشمس الطالعة فجوة في رقعة الغيوم .

انى لاخال أحيانا أن عقارب الساعة ثابتة فى مكانها ، وأحيانا
أخرى تطفر فجأة ربع ساعة فى طرفة عين . أما الآن فقد تجاوزت
الساعة الثالثة صباحا حسب توقيت نيويورك ، أى تسع عشرة
ساعة منذ أن بارحت مطار روزفلت . وانى لأستعين
بأجهزتى على شق طريقي وسط جحافل السحب ، حتى اذا مرقت
منها رأيت من تحتى واديا فسيحا منبسطا يمتد عبر طريقي ويتسع
آلافا من الأميال . وهناك فجوات سحيقة تتخلل طبقات السحب ،
وميزت من خلالها ظلال المحيط القاتمة ، وقد حفل سطحه بالزبد
الابيض المتماوج . ان ظهور تلك الأمواج المتلاحقة من ارتفاع
ثمانية آلاف من الأقدام ليدل ولا شك على بحر نائر هادر .

انى أستوثق من زمام الطائرة ، وأنقض بمقدمتها منحدرًا الى
أسفل ، وتتحرك ابرة سرعة الهواء مشيرة الى مائة وعشرة ،
ثم الى مائة وعشرين ، ثم الى مائة وأربعين ميلا فى
الساعة . وتصطبخ الرياح وتعوى بأصوات غريبة تصم
أذنى ، وهى الأصوات الأولى من نوعها التى اعترضتني .
بدأت رحلتى بالأمس . ويبرق الزبد النائر على وجه المياه البسيطة .
فانى أهبط بحركة لولبية فى سرعة خاطفة ، وينكمش هواء
الوسادة التى أجلس عليها حتى لأحس بصلاية المقعد ، وتدور
أجنحة الطائرة مضطربة وتنفرج من حولى الطبقات المتعاقبة من
السحب الخفيفة الغبراء .

أصبحت الآن على ارتفاع ألفين من الأقدام ، فى جو صاف تتلاطم
تحتة الأمواج المتكسرة المزيذة ، وتعصف به ريح عاتية . هانذا
أستقيم ثانية ، ثم أتبين الطريق ، فأعرف أنى ماض فى اتجاه مائل
متعارض مع الامواج . وهذا يدل على أن الريح شمالية غربية كما
كانت على شاطئ نيوفوندىلاند فى المغسق ، الا أنها قد ازدادت
قوة وعنفا وتحولت الى ريح خلفية جانبية ، وربما كانت تهب كذلك
طيلة الليل وهى تدفع بى فى طريقي وتلقى بى تجاه الجنوب فى الوقت
نفسه .

تري أى قوة تهب بها ؟ ان حكى على ذلك يكون أكثر دقة
وأنا على مقربة من سطح الماء . ان أستار الضباب تنتشر فتجبج
عنى الأفق ، فأدفع عصا القيادة بتؤدة الى الأمام ، وأهبط حتى
أصل الى ارتفاع خمسين قدما فوق أمواج هادرة متكسرة ، فهل
تبلغ سرعة الريح الآن خمسين أو ستين ميلا فى الساعة ؟ لو لم

تكن قوتها بمثل ذلك العنف لما نشأ عنها ذلك البحر المتلاطم
الذى ينتشر الزبد على أمواجه . فأى مكان هذا لو عطبت الطائفة
واضطرت للهبوط فيه ؟

على أن ثمة أشياء أخرى أجدر بالاهتمام من مجرد التفكير في
الهبوط الاجبارى . فأولى بى أن أشغل نفسى بتدبير أمر مواصلة
الطيران هذا اليوم ، فقد تكون الريح فى الطبقات العليا أعنف
منها هنا ، ولا بد لى من الحساب خطأ كان أو صوابا . . لابد ان
أحسب قوة الريح ، وتذبذب البوصلة ، بالأمس ، والدوران
حول السحب المرعدة ، ثم أقدر كذلك انحرافى ذات اليمين وذات
الشمال كلما غبت عن صوابى ، مع اضطرارى الى النوم . .

عندما بارحت نيوفوندا لاند اتخذت اتجاها بميل قدره خمس
عشرة درجة شمال طريقي الدائرى ، خمس درجات منها
لتعوض بعدى تسعين ميلا الى جنوب طريقي المرسوم ، وعشر
درجات لمعادلة اتجاه دفع الريح ، فهل يجب أن أنحرف الآن خمس
درجات أخرى بسبب قوة الريح؟ ونظرت مرة ثانية الى الامواج
فرايت تيارات الرياح تشتد خلفى عنها فى جانبى ، وقد تكون
خمس درجات أكثر من اللازم . هذا الى أنى لم أنظر فى البوصلة
منذ أكثر من ساعة لتقدير الانحناء الجنوبى الطفيف على
طول الطريق الدائرى الكبير ، مما يوجهنى درجتين الى الشمال .
فلو فرضت انى انحرفت خمس درجات عن البوصلة ، ثم لم أجد
أرضا قريبة صالحة للهبوط ، فماذا اذن . . ؟

اختفت الامواج من أمامى وأخذ الضباب يخيم على البحر . فلا بد
بضبط جهاز قياس الارتفاع والتعجيل بالصعود ، فان ارتفاع
مائة قدم عن سطح المياه فى خضم رياح عاتية لا يتفق والطيران
الاعمى . وقد تضاءلت مشاكل الطيران أمام حاجتى العاجلة
الى الصعود « بروح سانت لوييس » الى ارتفاع ألف من الأقدام .
وانه لمجهود يفوق طاقتى أن أقوم الآن باضافة درجات وطرح
غيرها ، مع الاحتفاظ بهذا كله فى عقلى ، بينما أقدر بعض
العوامل الأخرى . . أما أن أكتب بالقلم على الورق مع مراقبة
مؤشرات الأجهزة فى الوقت نفسه ، فأمر مستحيل . .
وسوف أقيد كل ذلك بعد أن ينقشع الضباب .

لم ينقش الضباب الذى كنت أخترق بياضه • ومرت الدقائق فأصبحت ربع ساعة ، وامتد ربع الساعة الى ثلاثة الارباع دون أن يبدو للأموج أى أثر • وأصبحت أطيير آليا بعيون تسجل ولا ترى •

لا •• لا •• انى لا أستطيع أن أرقد وأنام ! لا ولا أستطيع الخروج والمشي •• اذن فادعك عينيك ، وانفض رأسك ، فأنت تحلق فوق وسط محيط رهيب! ولكنى لست فوق وسط المحيط • انى •• • واذا بى أسمع صوتا يرن فى أذنى ، وقد بلغ منى الانهاك مبلغه: «سيداتى وساداتى ان الكابتن لنديرج سيستقل الهواء الآن ليقوم باستعراض حركات بهلوانية تتحدى الموت، فانه يطير والطائرة منقلبة رأسا على عقب ••»

كان ذلك فى نهاية أحد أسابيع صيف عام ١٩٢٥ حينما أحضر فرانك دان وبد جورنى وأنا ثلاث طائرات الى أرض ذلك المرعى القريب من سانت تشارلس بمقاطعة ميسورى ، ولكى نجتذب اليها أنظار المسافرين أعلننا اننا سنستعرض السير على الجناح ونقوم بحركات بهلوانية !!

لقد انطلقت يومها من الأرض، وصعدت مرتفعا ، ثم أخذت أنحنى انحناءات لولبية ، وأدور هابطا فى دورات سريعة ، عدت بعدها الى الأرض ، ثم يحيى دور دان مع الرجل الذى يسير على الجناح، وكنا نحن الطيارين فى قلق على الرجل ، لأنه كان يبدو مترددا • وطار كابتن دان ثم مال على جانبه ودار راجعا نحو الجموع، ثم لاح شبح يتحرك بحذر على الجناح ، ويلوح بيده •• والى هنا سار الامر على مايرام • وعندئذ بدأ اللاعب استعراضه، فسقط من على الجناح وأمسك المتفرجون أنفاسهم - وهو يتأرجح فى قوس كبير تحت الطائرة متعلقا بسلم • وكان المقروض أن تكون هذه خاتمة الاستعراض •

ولكن •• ماخطبه ؟ ان الرجل يتأرجح على نهاية السلم أسفل عجل الطائرة بينما المقروض عليه أن يصعد • أنراه أصيب عند القفز •• أم أنه خائف •• ؟

وهرع بد جورنى الى طائرتى، وارتفعنا بها • وكان على أن أطيير تحت اللاعب مباشرة محاولا أن أجعل جسمه يتدلى فوق غرفتى مباشرة ، وعندئذ يقطع بد جورنى جبال السلم • ولكننا تأخرنا •• اذ لم يعد لدى كابتن دان وقود كاف ليستمرفى التحليق

فاتخذ سمتة هابطا تجاه حقل قمح قريب ، بينما ظل اللاعب معلقا في وهن ، حتى أخذ جسمه بحفر خندقا متعرجا على الارض التي تهبط عليها الطائرة .

وقرر الأطباء أن ليس به من الاصابات سوى بعض الكدمات . ولم تصب طائرة دان الا ببعض التمزق في الجناح . وعزمنا على أن نمضي ليلتنا في ذلك المكان حيث يرشدنا بعض الاهلين الى أحد الفنادق ، وهناك نصيب بعض العشاء الساخن الذي اعتدنا تناوله بعديوم حافل بالاستعراض الجوي . ثم نستمتع بفراش نظيف . ونوم هانئ .

والآن تهوى الطائرة وتدور ، فقد غفوت وأنا مفتوح العينين . وقد كانتا مفتوحتين حقا ، الا أنني أشعر كمن يستيقظ من نوم ! اني أدفع دفة القيادة اليسرى وأجذب العصا الى الخلف فأوازن طائرتي في لحظة ، ولكن مؤشر الدوران ينحرف الى اليسار ، وتقل سرعة الهواء ، وتدور الكرة بسرعة الى الجانب . اني أصعد دائرا في الاتجاه المضاد . اذن فقد أفلت مني زمام الطائرة . وتثير في تلك المفاجأة حدة ذهنية . . ولهي ثوان معدودات أملك زمام « روح سانت لويس » ، ولكن الطائرة تبدو كما لو كانت محلقة على جانبها بالرغم من عودة المؤشرات الى أماكنها ! وذلك هو الوهم الذي ينتاب الطيار كثيرا في الطيران الأعمى . هو الخيال الخادع الذي قد يصور لك ان طائرتك تتحرك حركة حلزونية ، أو تدور ، أو بها عطب ، وأن الأجهزة قد أصابها التلف . ففي مثل تلك الحال ليس عليك الا أن تهمل أمر المؤشرات حتى تسترد حواسك .

وكلما مر الوقت غلبني النعاس وعيناي مفتوحتان . اني أظير دون أن أشعر بعذاب ، واذا لم يكن عقلي الواعي يقظا ، فهناك عنصر ثالث يتحكم في جسمي وعقلي ويتولى أمر قيادتي ، عنصر بصير باللحظة المناسبة التي ينه فيها حواسي العادية . وقد أبقى عقلي الواعي أول الامر أن يثق في هذا الزميل الجديد . أما الآن اذ يجثم على كابوس النعاس ، فان عقلي ليتخلى كلبة عن عمله ، كما يتخلى المريض عن أداء مهمة يظن أن ليس ثمة انسان غيره يستطيع أداءها .

بلغت الساعة الرابعة والنصف صباحا ، فقد جاوزت موعد كتابة التسجيلات الحسابية بنصف ساعة ، غير أنى مازلت عاجزا عن التوفيق بين الكتابة وضبط مؤشرات تلك الأجهزة ، وعلى كل حال فهي لا تستحق منى ذلك العناء ، ويكفينى الآن أن أسجل عدد الساعات التي استهلكت الوقود . وهكذا سأضيف خطأ جديدا الى مجموعة الخطوط الموجودة تحت عنوان « خزان المقدمة » . لقد انحرف طريقي الدائري الكبير بمقدار أربع درجات نحو الشرق منذ آخر مرة عدلت فيها اتجاهي ، واني أوازن ذلك الانحراف على البوصلة .

هل أستمر في هذا الطيران الأعمى أو أرتفع فوق السحب؟ ان الملل الذي يبعثه في نفسي منظر ذلك الضباب المعتم بالإضافة الى الرغبة العارمة في النوم ليخلقان في شوقا دافقا الى رؤية البحر أو السماء . فلو هبطت بمقدار ألف من الأقدام ، فان امكان مراقبتي لمؤشر جهاز قياس الارتفاع أثناء هبوطي خلال عتمة الضباب يتطلب مجهودا يفوق الطاقة البشرية !

لقد انحرفت عن طريقي عشرين درجة فنفضت رأسي وعالجت فتح جفني بابهامي . وتعلن الساعة الآن عن مضي احدي وعشرين ساعة منذ غادرت نيويورك وهاأنذا استبدل خزان المقدمة بخزان الجناح الأيمن لأخفف عنه بعض ثقله ويمكن الآن ارجاء تسجيل البيانات الأخرى حتى يصفو الجو ! أما من نهاية لذلك الضباب؟ ولكن لا يجب أن أتذمر فكل ما أرجوه أن تنقشع غمة الضباب في الوقت الذي أبلغ فيه الساحل الأوربي . ان الشيء الوحيد الذي كان له أبلغ الأثر فيما آل اليه أمرى من ارتباك ، هو تلك الليلة المؤرقة التي قضيتها قبل بدء رحلتي ، تلك الساعات الثلاث والعشرون السابقة لطيرانى . فلو كان هذا الصباح هو الاول بغير نوم بدلا من أن يكون الليلة الثانية ، لهان نوعا أمر الطيران الأعمى .

ويراودنى النعاس مرة بعد الأخرى دون أن يغض لي جفن . ومع انى أحس به متسللا ولا أقوى على صده ، غير أنى أعود الى وعيي بعد لحظات أو دقائق . وحين يصرعنى النعاس على هذا النحو تنفصل عيناى عن عقلى الواعى لتتصلا بذلك العقل الجديد الخفى الذي أصبح صالحا بشكل عجيب وهو يصيح بى الآن : يجب أن تحرك الدفة اليمنى اثنتى عشرة درجة .

ان الضباب ينحسر عن رقعة كبيرة صافية تكشف عن جزء من السماء . وهانذا أتناول وسادتي الهوائية وأنفخ فيها ثم أضعها تحتى بسرعة وأوازن الأثرة ، فليس هناك متسع من الوقت ، اذ أرى مزيدا من الضباب يتجمع أمامى ، ويجب اذن أن أعاود الارتفاع . هاهو مطر خفيف يتساقط على نافذتى ويتسرب منه رذاذ الى كابينة القيادة خلال الشقوق ، وقد يكون المطر بشيرا بتحسن قريب فى الطقس .

وبينما أحملق دهرا طويلا فى الأجهزة الثابتة أمامى ، تتناوبنى اليقظة والنعاس ، تترأى لى أشباح غامضة ، وأطيف شفاقة تعج بها الطائرة من خلفى ، وليس لها ثقل . ولست فى حاجة الى ادارة رأسى حتى أراها ، فقد استحالت جمجمتى بأكملها الى عين كبيرة مبصرة .

وأخذت هذه الأشباح تتكلم بأصوات بشرية حببية ، وينفلت منها شبح ، ثم يعقبه آخر ليهرع نحوى فيربت على كتفى ، ثم يدبر عائدا الى رفاقه . ان تلك الأصوات لتتناهى الى أحيانا ، وكأنها صادرة من الهواء ذاته لتشجعنى على المثابرة ، وتعيننى على التغلب على صعاب الطيران ، وتشد من أزرى بتوجيهاتها البارعة غير المألوفة .

اننى لا أحس ثقلا لكيانى ، فقد تلاشى احساسى ببدنى ، ولكننى لا أزال متشبثا بأهداب العلة التى قد تنقطع أوصالها فى أى لحظة ، واذ ذاك ينعدم الفرو بينى وبين ركابى الوهميين ، فانى على شفا توديع الحياة الى عالم الأشباح خلفى . أهذا هو الموت ؟ . . أصبح الموت لا يبدو والنهاية الاخيرة ، بل هو بداية حياة جديدة طليقة .

هل أتم رحلتى بطائرتى الى أوربا وأعيش بلحمى ودمى كما كنت أحس الجوع . . . والألم . . . والبرد ؟! أم أنا وشيك الانضمام الى هذه الصور من الأشباح ؟ ليس للأرواح أبدان غليظة ، ولكنها تبدو فى صور آدمية . انها ليست بالدخيلة على ، أو الغريبة عنى ، فهى أشبه بجماعة من الأصدقاء كنت أعرفهم بشراسويا فى أجساد سابقة .

اننى فى دوامة هائلة يتجاذبنى فيها الماضى والحاضر والمستقبل معا ، فيحيط بى الان زملاء قدامى ، وذكريات قديمة ، وأصوات تتناهى الى من أجداد بعيدين . فرغم أنى أحلق فى طائرة عبر الاطلنطى الا أننى أعيش فى الماضى البعيد .

ان صفيير أبى التقليدى ليطرق سمعى وهو مقبل عبر الطريق الثلجى . هأنذا أهرع مبتعدا عن مائدة المطبخ لأصفق الباب خلفى ، وأفزز الدرج للقاءه . فاننا سنسير فى الحديقة لنتكلم فى شأن خطتنا ، وفى الاسبوع المقبل من شهر يونيو ذاك من عام ١٩١٥ نبدأ أهم رحلاتنا الاستكشافية مبتدئين من منبع نهر الميسيسى ، فى قارب من قوارب التجديف ، مجتازين الغابات والمستنقعات ومجارى المياه المتدفقة ، وبعد اقامة بضع ليال نصل الى حدود مزرعتنا

« اننى اذير الدفة اليمنى ستدرجات » .

والآن تحرك قطارنا وأطلق صفييره شمالى بيميدجى . ان قاربنا الأبيض ينقل الآن الى مسافة الأربعين ميلا من الطريق الى بحيرة ايتاسكا على احدى الناقلات ، حيث ينزل الى الماء ، ويجدف والدى بمحاذاة الشاطئ باحثا عن مخرج الى النهر . ان سطح الماء ليضطرب بفعل الاسماك السابحة ، وتتسلل السلاحف من بين قطع الخشب، ويهمس بى أبى قائلا : « أى بنى تشارلس انك فتى صغير وسترى فى حياتك تطورات كبرى، ربما لا يمتد بى العمر حتى أشاهدها ، ولكنها ستحدث فى عهدك ! »

كثيرا ما كان والدى ينتهز فرصة خلوة بيننا ليتحدث الى فى السياسة والاقتصاد ، وعن الاصلاحات التى يرى من واجب حكومتنا تنفيذها . ولم أكن أدرك كل مايعنى غير أنه كان يؤلمنى حديثه عن أشياء قد تحدث بعدموته .

ومنذ ذلك الحين وأنا اذكر مبلغ اهتمام أبى بمجرى الامور فى هذا البلد ، فقد كان يهتم خاصة بالضرائب ونظام الاحتكار والاتحادات النقدية . فلو أن لمثل هذه الامور خطرها ، فلم اذا لا يحفل بها غيره من الناس ؟ . الحق لم يكن أبى كغيره من الرجال ! وتمر بى لحظات أشعر فيها أنه أوتى القوة على التكهن بالمستقبل كما لو كان يسبق الزمن ، أو كأنه يعيش فى حياتى المقبلة .

ومن أقوال أبى المأثورة « ان المال لا يمكن أن يجلب مثل هذه النسب المرتفعة من الارياح الى الملائمة ، فالرجل الذى رهن قطعة ارض يمتلكها بفائدة عشرة أو اثنتى عشرة فى المائة لم يعقد صفقة رابحة . فإذا لم يتحد الفلاحون ، فإن الاقطاعات الكبيرة ستجور على كل ما يمتلكون . ان ذلك البلد ملك للشعب ، غير ان الشعب لم يتعلم بعد كيف يتولى الامر فيه ، فهو مضلل دائما

ولم تتح له الفرصة مطلقا ليدرك الحقيقة ويطلب بحقه «

كان أبى مهتما كذلك بالحرب التى اندلع أوارها عام ١٩١٤ ، وكان يقول ان بعض ذوى الاغراض الخاصة يتمنى ان يلقي بنا فى أتونها ، وأن الدعاية لها قد نشطت فعلا بدليل أننا نعطي قروضا اجنبية كثيرة . ثم يعقب قائلا « ان من مساوىء الحرب أنها تذهب بخيرة الرجال والشبان » .

أخيرا نعثر على النهر . أنه هنا مجرد غدير صغير يشق طريقه منحدرًا بين شاطئين عشبيين تعلوهما أشجار الصنوبر والسرو السامقة ، وتتناوب عليه الشمس والأمطار ، وتمتلئ الاحراش بالاصوات ، ويدور النهر نحو الشرق ثم يتجه الى الشمال ، وينحدر نحو الجنوب ، ثم نحو الغرب حتى لتظنه يجرى الى غير غاية او هدف ، ومع ذلك فنحن نعرف المسيسبى وثقوبه، فمهما يغير اتجاهه ومجره ، فسوف ينتهى بنا الى مزرعتنا . ورسونا عند مجرى سريع ، وقد اصطبغت السحب فى الغرب بلون قرمزي ، فأخرجنا القارب الى الارض وأخذنا ندق خيمتنا ، ثم نشعل نارًا لظهو بعض الطعام .

وتداعب السنة النار ظلال الغابة ، وتفوح رائحة شواء سمكتين كبيرتين من الوعاء . وينعق بوم من بعيد ، وتترقرق المياه فوق الصخور ، وتقف نحن فى الهواء المختلط بالدخان نزيح عنا أرجال البعوض . . . ونأكل ونسامر . ثم يفشى خيمتنا الظلام ، وتنشط الضفادع والصرابير ، وتهجع ذكريات اليوم فى رأسى الى أن أفيق من النوم عند شروق الشمس فأحدد مكمنى ، اذ ليس من السهل ان يضل المرء فى رحلة نهريّة كهذه

وأفبق من حلمى على منظر ركام غبراء معتمة تنتشر تحتى . وقبل أن أهبط مسافة مائة قدم كان الضباب الكثيف قد لفنى ، فأقرر أن أطير على ارتفاع ألف من الاقدام بدلا من ألف وخمسةائة غير أنى لأرى رغم ذلك الالمحات خاطفة مشوقة للبحر . وأنصرف ثانية الى كابينة قيادتى وأجهزتى والى ركبى الوهميين الذين احملهم معى ، ويقبع واحد اوانان منهم خلف كتفى مباشرة ، متصلين بى بالصوت احيانا وبغير كلام أحيانا أخرى !!

أخذت وطأة الضباب تخف، وها هي « روح سانت لويس » تنطلق فى سماء زرقاء وبين سحب ناصعة بيضاء وتحت أشعة

الشمس المتلاثلة ، فيبهر سناها العيون التى اعتمها الضباب .
ولقد طامت الريح من سرعتها، ومال اتجاهها الى الخلف، وهكذا
انقص خمس درجات من اتجاهى لمعادلة دفعها . وماتزال السحب
تتراكم أمامى ، وعلى كلا الجانبين، وتتخللها قنوات متشعبة تكشف
عن جو صاف . فأحرر نفسى من أجهزتى الى حين ، وأطلع
حولى ثانية ، فإن التشبث بالحياة رائد كل حى .

الساعة الآن السادسة وخمس دقائق ، وبذلك أكون قد أهملت
تسجيل قراءتى لاكثر من ثلاث ساعات . لكن ماجدوى التفكير
فى ذلك وأنا موشك أن أخوض غمار السحابة المقبلة قبل أن
أسجل أى مجموعة من القراءات؟ انى لافتقد السماء فوقى، وهأنذا
قد جاوزت العشر الساعات منذ أن بارحت نيوفوندلاند فلا بد
اذن من ان ابلغ الساحل الايرلندى فى أقل من ثماني ساعات . . .
وبعدها بستمائة ميل أكون محلقا فوق باريس . أى اننى سأنتهى
من رحلتى فى خلال أربع عشرة ساعة . هذا اذا صفا الجو ،
واستمرت المحركات دائرة ، وهدأت الريح ، واذا لم أكن قد
انحرفت كثيرا عن الطريق !

ان البحر والسحب والسماء لتختلط كلها فى عينى ، فهناك
سحب تتوسد المحيط وأخرى لا تكاد ترتفع عن سطحه ، وغيوم
تسبح على جميع المستويات الى ارتفاع عشرين الف قدم ، وتتجمع
كلها فى رقع أو كتل أو طبقات . ويتوالد الضباب بغير انقطاع .
انى اطير فوق الغيوم ، ومن تحتها، وبين طياتها ، كما لو كنت أسفل
بين خلايا مستعمرة أسفنجية هائلة .

وها هى اشعة الشمس تغمر الكابينة ، وتنجذب عيناي الى
الشمال فأرى تحت جناحى الأيسر ، وعلى بعد بضعة أميال ،
خطا ساحليا يمتد بمحاذاة اتجاهى وتبدو عليه تلال قرمزية
باهتة ، ومجموعات من الأشجار والصخور الساحلية النائية ،
وتحيط به جزر صغيرة ذات أحراش . ولكننى لا أزال فى
وسط المحيط الاطلنطى ، وعلى بعد الف ميل تقريبا من الأرض!
انى أنفض رأسى وأعاود النظر، ولا شك انى الآن فى تمام اليقظة،
ومع ذلك فلا يزال الشاطئء يلوح لى ! . .

انى أعلم عن يقين أن ليس هناك يابس يتوسط المحيط ،
فلا شئ هناك بين جزر جرينلاند وأيسلاند شمالا ، وجبال الآزور
جنوبا . اذن فلا بد أن يكون ما أرى محض سراب ، أو جزرا
من الضباب انتشرت على البحر كالنباتات المتطفلة الداكنة ،

واتخذت ذلك الشكل الخادع المضلل . أم ترى قدا كنتسحتنى
خلال الليل زوبعة عاتية والقتبى نحو اوربا ؟ حينئذ يكون
مأعبر بمحاذاته الآن ليس الا الساحل الايرلندى . ثم ها هي
جزيرة تعترض سبيلي وقد حفلت بالاشجار والتلال ، حتى
اذا اقتربت منها وجدت ان ما اراه من اشجار وتلال ليست الا
ثغرات فى وسط الضباب ، وان ما ظننته شطئانا ان هو الا حزم
متكاثفة من الضباب .

وتدوب السحب وترتفع كلما زادت زاوية الشمس انفراجا .
فان الافق يشرق الآن فى وضوح وجلاء ، ولا بد ان اُنشط للعمل ،
فما من سبيل الى اهمال حساب الطيران بعد الآن . وكل ساعة
اقضيها فى تبلىد وجمود تزيد امر طيرانى خطورة ومجازفة
وتدمغنى بالعار كطيار . اجل انى لاخجل من نفسى فالشدائد
تمتحن الرجال ، والآن اذ اواجهها ارانى اخور ويقصر جهدى .
انى اظن كمن يسير فى نومه موليا بطائرتى شطرووجهة اتخذتها
منذ ساعات .

وقد اوشكت الساعة الثالثة والعشرون من طيرانى ان تنصرم ،
ولم تتبق لى من قوة بعد ، فلا يعينى بعد الآن امر تسجيل
القراءات التى امامى ، وقدارتلك تتابعها ، واصبحت على بعد
٢٣٠٠ ميل من نيويورك ، ولم يبق لى سوى ١٣٠٠ ميل كى
اصل الى باريس . ان انحرافى بتلك الدرجات الخمس عند
سانت جونز لابد انه قد قادنى الآن الى شمالى خطى المرسوم .
وعلى ذلك فانى اعدل من اتجاهى وازيل اثر ذلك الانحراف . كما
يجب على ان اضيف ثلاث درجات لتغيير الاتجاه . ولكن ما الحال
فى العوامل الاخرى ؟

دعنا نرى .. انى اتجاوز فى سرعتى التسعين ميلا فى الساعة
بقليل ، كما يتضح من جهاز السرعة . فلو فرضنا ان الريح قد اضافت
الى سرعتى ثلاثين ميلا اخرى اذن أستطيع ان اضيف عشرين
ميلا على كل ساعة مضت منذ ان بارحت نيوفونلاند الى معدل
سرعتى التى كنت اقدرها بمائة ميل . ولكن متى غادرت
نيوفونلاند ! .. متى غادرتها . ؟ ! يبدو اننى افقد القدرة كلية
على التفكير بالارقام . ان سانت جونز تبعد بمقدار احدى عشرة
ساعة وربع الساعة عن نيويورك واننى الآن على بعد ثلاث وعشرين
ساعة من نيويورك . فاذا طرحت احدى عشرة من ثلاث وعشرين
بقى ضعف الاحدى عشرة اى اثنان وعشرون ، وبعد ذلك

بإضافة إحدى عشرة الى اثنتى عشرة يكون المجموع ثلاثا وعشرين
نعم ثلاثا وعشرين ، لكن ماذا أريد من الثلاث والعشرين ؟ !
وماذا أنا صانع بها ؟ ! لقد اخلط على الامر ، ويجب أن أبدأ
من جديد بعد دقيقة او اثنتين حين يصفو ذهنى . . نعم انى
سأدع عقلى يستريح لدقيقة اولدقيقتين ثم أعيد الكرة من جديد

ويطرق أذنى صوت مستر ليفرمور أستاذى فى الجامعة وأنا
بهد طالب بكلية الهندسة ، وهو يوجه كلامه لى قائلا :
« انك تفوق يالندبرج معظم رفاقك فى العمل وانت نائم . لكن
ماهى مشكلة الرياضة معك ؟ » قد عدت كما كنت طالبا . . .
ويحدثنى مستر بروسيوس مدرس اللغة الانجليزية قائلا :
« لندبرج ان موضوعات الانشاء حسنة ، لكن الى متى تخطىء فى
الهاء والترقيم ؟ » . . كنت اود ان انقطع عن تلقى دروس اللغة
الانجليزية لانفرغ لتعلم الهندسة فرما يمكننى بذلك ان أجعل
متوسط درجاتى يعلو عن النهاية الصغرى بكثير .

من يدرى ؟ . . ربما لو انى كنت تلميذا أفضل مما كنت
لعرفت الآن ماذا يجب ان أفعل بالرقم ٢٣ . . فلعل ذلك
العجز منى الآن هو بمثابة عقاب لى على اهمالى فى الاستذكار
وتقصيرى فى حفظ الشعر اللاتينى واستيعاب مصطلحات علم
الطبيعة . قد يكون فى الرقم ٢٣ مفتاح الوصول الى
باريس الا انى أعجز عن استعماله وتكون النتيجة هكذا :

« رسب فى امتحانه لانه عجز عن حل مسألة فيها $s=23$ »
الدفعة اليمنى خمس عشرة درجة

ويستثنى من ذلك أمر واحد فقد كان ترتيبى الاول فى جميع
السنوات فى مدرسة الطيران العسكرية العليا بتكساس . . .
والحقيقة انى عكفت على دروسى فى تلك المدرسة كما لم أعكف من
قبل . فقد كانت شارة الجناح التى ترمز الى سلاح الطيران الجوى
هى فى نظرى كجواز المرور الفضى الى عالم الطيران ، وهى التى تمنح
الحق فى ركوب جميع الطائرات الحربية ، وهى السبيل الى الرقى
فى مراتب السلاح .

ولأبدأ الآن حسابى من جديد . فقد غادرت سانت جونز فى
الساعة السابعة وتسع دقائق من من الليلة الماضية ، وتشير الساعة

الآن الى الساعة والعشرين دقيقة ٠٠ اذن فقد بدعت عن نيوفوندلاند
 بمقدار اثنتى عشرة ساعة . فلو كان معدل سرعتى مائة ميل فى
 الساعة فلا بد أن أكون الآن على مسافة تقل عن السبعمائة ميل
 من الساحل الايرلندى . ولكنى لاحظت ان دفع الهواء الخلفى
 أقوى مما كنت أتوقع . . فلوفرضنا أن معدل سرعتى كان
 مائة وعشرين ميلا فى الساعة منذ مغادرتى لسانت جونز فأكون
 بذلك قد قضيت اثنتى عشرة ساعة طائرا بسرعة مائة وعشرين ميلا
 فى الساعة . ان طيران عشر ساعات بسرعة ١٢٠ ميلا فى
 الساعة يجعلنى أقطع ١٢٠٠ ميل واثنتا عشرة ساعة تساوى ١٤٠٠
 ميل و ١٤٤٠ من ١٨٦٠ يبقى ٤٠٠ ميل . وبذلك قد أكون فى
 هذه اللحظة على بعد أربع مائة من الاميال من الساحل الايرلندى
 وقد أكون أقرب من ذلك ، اذ ربما تكون قوة اندفاع الريح
 قد وصلت خلال الليل الى ستين ميلا فى الساعة . فلو ان معدل
 سرعتى قد وصل الى ١٥٠ ميلا فى الساعة أثناء الليل و ١٢٠ ميلا
 فيما بعد ذلك . . لكن . . لا . . ان هذا التقدير يبدو مبالغا فيه
 ولا يحسن اتمام الحساب طبقا له ، فلست أبغى أن أصدع رأسى
 بأرقام أخرى . أفضل لى الأتعول كثيرا على الريح . سأقدر
 المسافة باعتبار أن معدل سرعتى هو ١٠٠ ميل فى الساعة وفق
 تقديرى الاصيل ، والا اصبت بخيبة أمل مثبطة لو انى لم أبلغ
 ساحل ايرلندا فى الوقت الذى أحده . ولست أهلا لمزيد من
 الابتئاس ولا أبغى أن أغرق فى الآمال . . وفى الريح المسيرة .
 ولكن أى تعديل سأجريه فى حسابى خاصا بتيارات الرياح
 الجارفة ؟ وأثر الدوران حول السحب المشحونة الراعدة ، وتلك
 الساعات الطوال التى كنت انحرف فيها شمالا عن طريقى ؟ انها
 لمشكلة أخرى . سأستريح لبضع دقائق أخرى ، ثم أحاول ايجاد
 الحل .

الفصل التاسع

منذ بضع دقائق كانت سحب متناثرة تسبح فوق رأسى ،
وكنت أظير فى ثنايا ظلالها ، وكانت أشعة الشمس تسطع حيناً
فى الكابينة ، وتخبو حيناً آخر . أما السماء الآن فلا شية فيها ،
والمحيط المتوهج يمتد الى الأفق كأنه صحراء لانهاية لها ، وكان
وهجه كالقذى فى عينى .

هذا هو نور النهار الصراح الذى كنت آمل أن يرد الى
النشاط ، ولكن شيئاً ليس على ما يرام ، فلا أزال مذهولاً كما
كنت عند بزوغ الفجر . وتغمض عينائى وتلبشان كذلك لحظات
كثيرة ، ولا يقوى أى جهد عقلى أبدله على الإبقاء عليهما مفتحتين .
لقد عجزت عن التحكم فى عضلاتهما ، وما زلت غارقاً فى أحلام
اليقظة ، وما زلت أظير فى خط سير على غير هدى .

لم لا أستطيع تحطيم أغلال النوم . ان ذهنى ليزوغ من
مشاكل الطيران ، وهما نذا قد قطعت أكثر من نصف الطريق
عبر شمال الاطلنطى ، وأوشك الصباح أن يولى - انه الصباح
الثانى فى هذه الرحلة ، ولست أعلم علم اليقين الموقع الذى
أنا فيه . ترى الى أين توجهنى هذه البوصلة ! قد تكون «روح
سانت لويس» منحرفة عن الخط الدائرى العظيم المرسوم
فى خريطة مدى مئات من الاميال .

انى اضيع الوقت ، واضيع الوقود، فضابط المخلوط وصمام
الوقود مفتوحان بغير دقة . هل أصبحت من الضعف بحيث
لا أستطيع التماسك حتى أتبين خط السير ؟ هل غدت هذه
الساعات من الاسترخاء وأنا ذاهب الوعى أجل شأننا عندى من
الهبوط فى باريس ؟ يجب على أن أصحو، وأن أركز تفكيرى،
واتخذ القرارات . ها أنا أطم وجهى بيدى فى شىء من الحدة،
ولا أكاد أشعر بوقع اللطمة ، فأطم نفسى مرة أخرى بكل ما فى
من قوة . لا جدوى ! لقد صرت كالمشلول من التعب ولا فائدة
من الاعاده .

بيد ان باريس مازالت دونها ألف ميل أو تزيد ، ويجب أن
أستعد للاهتداء الى الساحل الاوروبى فى نقطة قاصية عن خط
السير الموضوع ، حيث أجد هذا الساحل مغموراً بالضباب،
فأطلق فوق السحب طيلة الليل . ليلة أخرى؟ كيف يتسنى لى
أن أجتاز مثل هذه المحن وأنا عاجز عن أن أوقظ ذهنى، وأن

أنعش جسمي ؟ لقد عجزت عن ذلك فليس أمامي الا الفشل
والموت . ان الحياة ذاتها في كفة القدر ، فاذا أنا تخاذلت الآن ،
فسأمسي في عداد هذه الاشباح الراكبة في طائرتي . لقدصعدت
الى الطائرة منذ ساعتين فيهيئة شفافة وملأت المكان ، وهى
تتحدث بأصوات بشرية، وتسدى الي النصيح ، وتفضى الي
برسائل ذات بال من عالم غير منظور .

ها أنا اثنى ذراعى وساقى ، وأدلك عضلات الصدر والمعدة ،
وأدق بقدمي ، وأنتفض قائما قاعدا ، وأدفع بالعصا الى الامام
لألقى بثقل جسمي على الحزام ، ثم أجذب العصا الى الخلف
لألصق جسمي وثيقا بمقعدي . لسوف أمزق هذا النسيج الذى
يلفنى في النوم ولكن . . ولكن أشد ما أحتاج اليه هو النفس
- الهواء - لقد اضطربت لوحة الاجهزة أمامي ، وأخذ عقلى
يدور فانثنى الى جانب الكابينة وأبرز رأسى الذى اعتراه الدوار
من النافذة . هل أنا هابط أم صاعد ؟ لقد زال الشعور
بالطيران السوى - انى اجتذبالعصا الى الخلف - من غير
افراط والا - لفة محورية - قفزة - ليس للأفق وجود -
لقد حل بى الاعماء .

وها هو الهواء البارد المندفع من النافذة المنزلة يفتح جفونى
قسرا ويملا رئتى هواء . . فهل استمر في الوعى ؟ انى شديد
القرب من سطح الماء . انى أنتفس بعمق ولكنرئتى لاتسمحان
بالمزيد . . البحر والسماء والاجهزة يقشاهها ظلام حالك - رب
هب لى من لدنك قوة !

المحيط يعود الى لونه الاخضر ، والسماء تكتسى بزرقتهما ،
ووجوه الاجهزة ترنو الي . والارقام تشخص جلية ظاهرة .
لقد كنت معلقا على حافة الآخرة ، ولا يمسنى عنها الا تعلق
أطراف أصابعى الموجودة أمامي . أما الآن فانى أحس بقوة
تنبعث في من جديد فأصعد الى أعلى . لقد استعدت وعيى
أخذت «روح سانت لويس» تصعد ببطء فأدفع عصا القيادة
الى الامام وأمسك بالدفة اليسرى لأحول دون دورانها ، وأبقى
على رأسى في وجه تيار الهواء الداخلى من النافذة ، واستنشقت
الهواء الى أعماق صدرى ، ويشترك في هذه الصحوة ذهنى
وحواسى ، لقد وفقت آخر الامر الى كسر شوكة النوم ، لقد
أمدتنى رؤية الموت بأخر ماغندى من القوة . انى أشعر كما
لو كنت ناقها من مرض عضال . وجلست في هدوء أطل من

النافذة المفتوحة حتى أستعيد قوتي وثقتى بنفسى . ما أبهى المحيط ، وما أصفى السماء ، وما أشد جدوة الشمس. ومهما يكن ما تضره الساعات القلائل المقبلة فيكفى أن أسعد بالحياة فى هذه اللحظة .

أخذت أستعرض موقفى ، وهذا هو الجزء الأعظم من المحيط ورائى . أما المسألة العاجلة فهى تصحيح اتجاهى صوب أيرلندا وهى أقرب أرض للهبوط . ولا يزال فى الخزانات وقود كثير ، وليس بالطائرة ولا بمحركها ما ينم عن خلل أو عطب . وما برحت مؤشرات الاجهزة فى مواضعها ، وأنا فى غاية اليقظة واقترب وقت الظهيرة من اليوم الذى سوف أحط فيه على أرض أوروبا . . فى باريس . . بمطار لبورجيه .

انى أنظر الى عقرب الدقائق فى الساعة وهو يتحرك - ٧٥٠ - ٧٥١ - ٧٥٢ حسب توقيت نيويورك - وقد انقضى يوم كامل منذ أن حلقت . فى هذه اللحظة بعينها من أمس كنت قد عبرت اسلاك التليفون الممتدة فوق نهاية المدرج فى لونج آيلاند .

والآن فلا كتب ما يلزم قيده فى سجل الرحلة - كلا ان الطيران اهم من ذلك ، ولاؤجل مشروعاتى الى أن يصفو ذهنى . لقد قر فى نفسى اننى درت وانحرفت جنوب طريقى المرسوم منذ أن غادرت مدينة سانت جون فى نيوفونلاند عند أصيل الأمس لقد كنت عندئذ على بعد ٩٠ ميلا جنوب طريقى الدائرى الكبير . ولكننى عوضت ذلك الانحراف . ولهذا يجب أن أسقط ذلك من حسابى . ها أنا أبسط الخرائط على ركبتى وأشرع فى تقدير قيمة العوامل الدافعة نحو الجنوب .

فأولا هناك الدوران حول نقط تجمع الصواعق ليلة أمس . وكان ذلك انحرافا نحو الجنوب فى زاوية تبلغ خمس عشرة درجة أو عشرين . فلما أشرق القمر انثنت عدة مرات نحو الشمال لتعويض الانحراف الاول نوعا ما . ومن المحتمل أن تكون مسافة الانحراف الجنوبي عن الطريق المرسوم ما بين خمسة وعشرين ميلا وخمسين ميلا .

والعامل الثانى الذى يجب أن أتدبره هو اضطراب بوصلاتى ، ذلك الاضطراب الشديد من جراء الزوبعة المغناطيسية . وكان ظاهرا أن الذبذبة الى أحد الجانبين تعادل الذبذبة الى الجانب المقابل . فلا مناص لى من احتسابه عاملا مجهولا أرمز

اليه في معادلتى بمقدار «س» . وهناك اوقات كنت اضطر
فيها الى الطيران على هدى النجوم ، ولكن النجوم تغرى
الطيار بالاتجاه صوب الجنوب نظرا لسيرها في السماء. وسوف
احتسب لهذا العامل انحرافا آخر نحو الجنوب من خط سيرى
يبلغ عشرة أميال الى عشرين ميلا .

والعامل المؤثر الرابع هو الجهل باتجاه الرياح العليا وسرعتها
في ليلة الامس وفي صباح اليوم . ولدى من الاسباب ما يؤكد
ان ريحا كانت تدفعنى من الخلف فساعدتنى على الطيران عندما
كنت فوق السحاب على ارتفاع شاهق ، ومن الجائز ان تكون
هذه الرياح قد انحرفت بى اميالا عديدة نحو الجنوب . ولما لم
يكن هناك من سبيل الى الجزم بشيء من هذا ، فيحسن ان
تحتسب هذا العامل ايضا على أنه مقدار مجهول .

والآن يجب أن أحسب التعويض في الاتجاه صوب الشمال .
عدت الساعات السبع الاخيرة وأنا أتهاون في تغيير اتجاه
البوصلة كل ساعة لاحافظ على سير «روح سانت لويس» في
الاتجاه الدائرى . ولعل هذا الاهمال قد ابعدنى نحو خمسة
أميال او عشرة الى شمال خط السير . وقد حدث انحراف
شمالى أخطر شأننا من هذا بسبب الطيران عدة ساعات وأنا
في شبه غيبوبة وعلى غير هدى . وكنت تارة انحرف درجتين
او ثلاثا عن الاتجاه المرسوم ، وتارة عشر درجات ، بل كنت
أصل الى عشرين درجة من الانحراف ، وكان مؤشر الاتصال
الارضى يقف على يسار المركز ، فلأقدر هذا التجاوز بنحو
خمس وعشرين الى خمسين ميلا .

وجملة ذلك كله أن المعادلة التى بين يدى تحوى فروقا
جنوبية مقدارها من خمسة وثلاثين الى سبعين ميلا، وفروقا
شمالية مقدارها من ثلاثين الى ستين ميلا ، يضاف اليها مقداران
مجهولان . ومن الحكمة أن أقدر أعظم قيمة لهذين المقدارين
المجهولين فى كل من الاتجاهين، وبذلك يمكن تحديد أوسع مدى
شمالا أو جنوبا تكون طائرتى قد بلغته .

فلنفرض أن الرياح العليا المجهولة كانت تهب دون انقطاع
ليلة امس وصباح اليوم من الشمال بسرعة معدلها خمسون
ميلا فى الساعة ، فأكون بذلك قد انزلت مسافة ٣٥ ميلا
نحو الجنوب ، فاذا أضفت الى هذه المسافة ٧٠ ميلا أخرى
فى مقابل الالتفاف حول مركز الصواعق وفى مقابل السير على

هدى النجوم ، كان مجموع ذلك ٤٢٠ ميلا . واذا قدرت اضطراب
العقارب بنحو ٥٠ ميلا بلغ المجموع ٤٧٠ . ويجب على أن أسقط
من هذا المجموع ٢٥ ميلا وهى الحد الأدنى للفرق الناشئ عن
ترك عقرب البوصلة مائلا الى اليسار، فيكون الباقي ٤٤٥ ميلا
ألقيت نظرة على الخريطة فوجدت أن ٤٤٥ ميلا تخرجنى
عن نهاية الخط المرسوم . فلو كنت قد أمعنت فى الجنوب الى
هذا المدى ، وحافظت على اتجاهى الحالى ، فسوف أصل الى
الساحل الاوروبى فى نقطة من خليج بسكاي الذى يلاطم أقاصى
فرنسا ، ويكون وصولى فى الظلام . واذا حجت السحب ضياء
القمر فلن أستطيع أن أتبين معالم الساحل ، أو أية مدينة من
تلك المدن الاجنبية ، وعندئذ يجب أن أقلل انسياب الوقود
واظل فى يقظة حتى يطلع الفجر ، وربما لا يبقى معى بعد ذلك
من الوقود ما يلغنى باريس .

قد يكون من الافضل الانحراف حوالى عشرين درجة صوب
الشمال، ولو أدى ذلك الى أن أصل الى ايرلندا الواقعة بعيدا عن
طريقى جهة الشمال . فاذا صادفت البر قبل الظلام استطعت
تعيين النقطة التى أكون فيها ، ومنها أتوجه الى مطار لبورجيه
ومن الممكن أيضا أن تكون « روح سانت لويس » شمال
الطريق المرسوم . فلنفرض أن ريحا جنوبية كانت تهب ليلة
أمس فوق السحب بسرعة ٥٠ ميلا فى الساعة ، واذا ضرب هذا
الرقم سبع مرات كان الحاصل ٣٥٠ ميلا من أثر الرياح ، يضاف
اليها ٥٠ ميلا فى مقابل اضطراب عقرب البوصلة ، ويضاف
اليها كذلك ٥٠ ميلا أخرى فى مقابل ذبذبة البوصلات ، لان
هذا الاضطراب يحتمل أن يكون قد انحرف بى الى أى جهة من
الجهتين . ثم يضاف الى ذلك كله ١٠ أميال فى مقابل عدم
المحافظة على الاتجاه بدقة مع طول الوقت فيكون مجموع ذلك
٤٦٠ . واذا طرحنا من هذا المجموع ٥ أميال فى مقابل الاتفاف
حول مركز الصواعق و ١٠ أميال فى مقابل الاسترشاد بالنجوم ،
وهو أقل ما يمكن تقديره ، فيكون الباقي بعدها ٤٢٥ ميلا
فلو كنت على هذا البعد شمال الطريق المرسوم فسوف أصل
الى الشاطئ الاسكتلندى . فلو طرحت عشرين درجة من اتجاهى
على افتراض وجودى جنوب الطريق بمسافة كبيرة فقد أخطئ
الجزر البريطانية البتة . ومعنى ذلك اننى أصل ليلا الى الساحل
النرويجى ذى الضباب والاخايد .

الرياح الشمالية والرياح الجنوبية - ولكن هناك احتمالات أخرى - لنفرض أنني كنت أطيّر في مواجهة الريح خلال الليل ودفعتني ريح شرقية سرعتها ٦٠ ميلا في الساعة ، فان معدل سرعتي ينخفض الى النصف ويجعلني ذلك على بعد ١٠٠٠ ميل من أيرلندا في هذه اللحظة . فاذا حولت البوصلة ٢٣ درجة الى الشمال اتجهت نحو مدينة جلاسجو .

ولنفرض - حمدا لله على صحة ذلك الفرض - أن الرياح الخلفية التي تدفع طائرتي كانت قوية ، وكانت تهب بمعدل سرعة قدرها ٥٠ ميلا في الساعة ، فلا بد أن أكون الآن على بعد ٣٠٠ ميل من أيرلندا . واذن فلاحاجة الى الالتفات نحو الشمال ، وسوف أصل الى الساحل الفرنسي حتى وان كنت في جنوب الطريق المرسوم ، ويكون وصولي اليه قبل حلول الليل .

هناك اذن ثلاثة ظروف ضد الاتجاه الى الشمال وظرف واحد في صف هذا الرأي . ويبدو أن الرأي الاصح هو الرجوع الى الخطة الاصلية للطيران ، وهي التي وضعتها في سان دييجو منذ بضعة أسابيع عندما كنت في انتظار اتمام بناء الطائرة . فقد كنت جالسا في المصنع وجميع الخرائط منشورة أمامي ، وقررت الا أغير اتجاه البوصلة الا بناء على أسباب معلومة ومؤثرات شديدة الرجحان ، حتى أقطع الجانب الاعظم من عرض المحيط . قدرت مركزى شرق الطول القاطع للساحل الأيرلندي بمسافة ١٠٠ ميل ، فينبغى أن أبحث عن البر . فاذا لم يقع نظري على أى أرض فالواجب أن أنقص ثلاثين درجة من اتجاهي ، وبذلك لا بد أن أصل عند مكان ما من أيرلندا أو انجلترا أو ساحل فرنسا الشمالي ، مهما يكن اتجاه هبوب الرياح في الرحلة ، ومهما يكن في الطريق الملاحى من الاضطراب .

سأقدر متوسط سرعة طيراني بمائة وعشرين ميلا في الساعة منذ ما خلفت نيوفونلاند . وعلى فرض أنني قد ضيعت ساعة في الصعود والالتفاف واضطراب البوصلات والطيران المضطرب أكون الآن على بعد ٤٢٠ ميلا من أيرلندا . وسوف أمحو الفروق الجنوبية ، فليس بينها اختلاف يدعو الى تغيير خط السير .

والآن فلأبحث في سرعة الرياح ملقيا نظرة على الامواج فأجد اتجاهها يكاد يكون موازيا لخط سيرى ، وسرعتها حول ٣٠ ميلا في الساعة . واجد الخط الدائرى المرسوم في خريطة

يشير الى نطاق مغناطيسي عند الدرجة ١١٩ ويبعد حوالى ٤٠٠ ميل من ايرلندا ، فاذا اضيفت درجة واحدة في مقابل الانزلاق نحو الغرب كان المجموع ٢٠٠ درجة، ولكن هناك ريحا سرعتها ٣٠ ميلا في الساعة تهب من موقع ينحرف عنى بمقدار ٢٩٠ درجة فلا بد ان تكون هذه الريح تزحزحنى بنحو ٥ درجات . واذا طرحت الخمس الدرجات من ١٢٠ درجة كان الباقي ١١٥ درجة .

وهبطت بعض الشيء لاتبين بوساة الاتصال الارضى ٠٠ فوجدت اننى اكاد اتبع خط السير المرسوم ولا ينحرف الا بمقدار درجتين فقط . ولعل تلك الساعات التي غبت فيها عن الصواب لم تذهب سدى . وقد تكون الراحة التي استسلمت لها والاحلام والاغفاء قد ساعدتني على استجماع القوة التي تعدنى لاحتمال مشاق الطيران بعد الظهر وأثناء الليل .

فلما أتممت خططى الخاصة بالطيران اطمانت نفسى ، وارتاح ضميرى ، وأخذت أسرح الطرف فى سكينه وهدوء على صفحة البحر ، وعلى حافة الافق يمنة ويسرة . فان كنت قد انحرفت كثيرا عن طريقى نحو الجنوب ، فسوف تقع عينى على بعض السفن ان عاجلا وان أجلا . وكانت الشمس من فوقى ترسل أشعتها الملتهبة من النافذة العليا لتأبينه ، ولشبه ما تلهفت الى الاستئطال بجناح احدى الطائرات كما كنت أصنع بين كل رحلة وأخرى .

وبرزت الى صفحة ذهني ذكرى قديمة ، وكأننى أرى هضبة تتوقد بأشعة الشمس قريبة من مدينة ردلودج بولاية مونتانا ، وأنا وصديقى لينش جالسان فى ظل الجناح الأسفل لطائرة ستانارد نتطلع الى قديم راكب يرعب فى نزهة بالاجر فى الطائرة . ولم نكن قد طرنا طول اليوم . وأخيرا اذا بسيارة خاصة تنعطف من الطريق الرئيسى وتقف قريبا منا . ثم قفز منها سائقها وهو رجل أسمر ، وعلى رأسه قبعة عريضة الحافة ، وهو شديد الشبه بالزراع .

فقال : « كيف حالكما . أنا تيرر هذا هو اسمى . كم تطلبان لى تطيرا بى فوق المدينة ؟ »

أجاب لينش : « سنمتعك بنزهة طيبة حقا نظير عشرة دولارات . » فقال القادم : « حسنا لقد اتفقنا » .

فشدنا السيور حول جسم الراكب فى مقعد الكابينة الامامية ، وأدرت أنا مروحة المحرك ، وحلق لينش بالطائرة .

ولم يكن هناك شبر واحد من انزل بعد أن مضت الطائرة ،
وصرت أتجول ذهابا وجيئة قاذفا قسدي بعض الحصى في جحور
الكتلاب البرية . ثم عادت الطائرة بالراكب بعد خمس عشرة دقيقة ،
فناولنا ورقة ذات عشرة درلارات ثم سار في خيلاء الى
سيارته فركبها ، وأسرع ولا يتعاد عنا .

وابتسم لينش في وجهي وقال : « سليم : لم يسبق لي
في جميع السنوات التي طرقتها أن ركبت الطائرة مثل هذه المرة ،
فقد ناداني الرجل بعد ارتفاعنا ، ولم أتمكن من سماع ما يقول ،
فاقفلت البنزين ، وإذا به يصيح : « سر بي على انخفاض فوق
الشارع الرئيسي » . وعندئذ جازفت و طرت به في محاذاة
واجهات الحوانيت على ارتفاع يقرب من مائة قدم ، وأخذ كل
من بالمدينة يعدو الى الشارع ، ولأول مرة في حياتي رأيت هذا
المجنون يخرج مسدسين ، ويأخذني اطلاق الرصاص من فوق
الاجنحة ، وكنا في قلب الحى التجارى . وقبل أن أتمكن من
عمل أى شيء كان قد أفرغ مسدسيه - أتارى ماذا قال
ونحن نستعد للنزول ؟ لقد انفتحت الى مبتسما وصاح بي :
« لقد أمطرت هذه المدينة وابلا من الرصاص وأنا سائر على
قدمي ، أمطرتها وابلا من الرصاص وأنا على ظهر جوادى ،
وها أنذا قد أمطرتها وابلا من الرصاص وأنا طائر ! » ثم اذا
هو يضحك ويضحك ، ولا شيء غير الضحك » .

وامتدت ساعات العصر خاوية حارة آمنة كالسما اللانهائية
من فوقى . وكانت أشعة الشمس تتحول في الكابينة وتنتج
مقدمة الطائرة نحو الشمال فضغطت الدفة اليمنى . لقد
كنت في حليم من أحلام اليقظة . يجب أن أكون أشد حرصا ، إذ
لابنبغى أن أفقد الوعي مرة أخرى .

ان أشعة الشمس لعون كبيره في تجتذب عيني في تحركهما
بأسرع مما تجتذبهما ابرة البوصلة أو مؤشر الدوران .
انى أطرح عن ذهني ثوب الحمول وارده الى اليقظة والانتباه . ثم
أمد يدي في جيب حلة الطيران التي أرتديها لاخرج منديلا ،
فاذا أصابعي تمس شيئا صلبا صغيرا لم أكن قد علمت به من
قبل ، وكان مختلطا مع مبراتي وفلامى الرصاص ، وكانت
تتصل به سلسلة صغيرة فجذبته وأخرجت هذا الجسم
ورضعته في راحة يدي . هذه مدالية من مداليات القديس
كريستوفر بها صورة فضية محفورة للقديس بعصاه ،

وللمسيح الطفل ، فمن أين جاءتني هذه الهدية ؟ لقد دسها
في جيبى شخص لا يرجو جزاء ولا شكورا .
الساعة ٩ر٥٢ ، أى انه قدمرت ست وعشرون ساعة منذ
أن حلقت الطائرة . ومن الشيطان يترك أى محرك على السير طيلة
هذه المدة من غير اعتناء بأمره . ألا يزال الشحم يصل الى أذرع
المحرك بانتظام ؟ والى متى تستمر الطائرة فى الطيران اذا
تجمد الشحم ؟

ها هي أشعة الشمس تتحرك مرة أخرى وتميل البوصلة الى
أحد الجانبين . وليسبب مالا أستطيع أن أحول دون اتجاه
الطائرة الى اليسار . ان شعورى انطرى بأن ايرلندا تقع شمالا
يكاد أن يبطل خطة الطيران التى حسبتها بالعقل . لذلك قررت
أن أحتفظ بآبرة البوصلة فى الوسط ، ويجب أن أكون من
اسيظة والانتباه بحيث أستطيع أن أفعل ذلك .

ولم أكد أفعل ذلك بضعة دقائق حتى أخذت أحرق فى
الاشياء الموجودة فى الكابينة ، فى القماش الذى يغطى الغرفة
وما فيه من غرر ، وفى آثار قدمى التى طمست دهان الواح
الارضية . وسرعان ما تحرف مائة الطائرة نحو الشمال مرة
أخرى . ان هذا يشبه أول طيران طويل فوق الغابات عندما
كنت أقود طائرتى الخاصة حيث كنت أدع المقدمة تحيد عن خط
السير .

كان ذلك فى شهر مايو سنة ١٩٢٣ . وكنت قد ذهبت الى
مطار سوثر بولاية جورجيا لاشتري طائرة من طراز «جيني»
كان هناك نفر من الميكانيكيين يعملون فى تجديد طائرات
الجيش القديمة لبيعها . وقد حسبونى عندما وفدت عليهم
ذا خبرة بالقيادة . ولكن الواقع اننى لم أكن طرقت قط بمفردى ،
وكل ما حصلت عليه من التعليم كان ثمانى ساعات منذ عام قبل
ذلك . ولم أمسك بعضا القيادة آنذاك الا قليلا عندما كنت
أطير كميكانيكى مع الفرق التى تلقى البذور فى الحقول .

فلما انتهت اعداد الطائرة التى اشتريتها رأيت أن أسير بها
على أرض المطار ذهابا ورجعة عدة مرات قبل أن أحلق بالفعل
وأطير ، اعتقادا منى بأن ذلك يعينى على فهم معدات القيادة .
ولم أشعر الا وأنا فى الجو ، فأقفلت مفتاح البنزين ، وهبطت
الطائرة الى الارض فى شئ من العنف وجناحها الايمن منخفض ،
والطائرة تنط على العجلات ، وجهاز الاتزان يحنك بالارض .

وأسرع الى شاب لا أعرفه يعلو وجهه الابتسام ويلبس ملابس الطيران .

وابتدرمى قائلا : « لماذا لاتدعنى أقفز معك فى الكابينة الامامية قبل أن تحاول مرة أخرى ؟ »

وشعرت بالدم يندفع الى وجهى خجلا وأجبتة : « الهواء شديد نوعا ما ، ولم أطر منذ شهر أكتوبر »

فصعد الى الكابينة الامامية وجلس وهو يقول : « لاعطيك بعضا من وقتى ، وأنا فى انتظار الطائرة التى اشتريتها » .

وسرت بالطائرة على الارض ثم ارتفعت فى الجو . وبعد ان جربت التحليق والنزول حوالى ست مرات قال صاحبي : « لن تجد مشقة ما فكل ما بك أنك صددت قليلا » .

الدقة اليمنى تميل ثلاث درجات .

لقد أمضيت فى مطار سوثرأسبوعا حصلت فيه على ما يقرب من خمس ساعات من الطيران انفراد . وخطر لى بعدئذ انه قد

أن الاوان لكى اتخذ من بذرا الحقول مهنة أرزق منها . وعزمت أن أعمل فى الغرب ثم فى الشمال حتى أبلغ منيسوتا .

وقبل غروب شمس اليوم الاول ، وصلت الى مدينة ميريديان بولاية مسيسيبى . وفى صبيحة اليوم الثانى عدت الى الاتجاه غربا ،

وهو اليوم الذى ضللت فيه الطريق . ذلك أن المعالم الارضية التى كنت أتبين بها الطريق لم تكن مطابقة للخريطة التى

اشتريتها من احدى الصيدليات . ولم تكن البوصلة مركبة فى مكانها فى الطائرة لاننى فى لهفتى الى الطيران طويتها مع البطاطن .

وتكاثفت الزوابع وأرغمتنى على الهبوط فى أحد المراعى . وسقطت عجلاتى فى حفرة وانكسرت المروحة ، ورفعت

الطائرة ذيلها عموديا فى الهواء . وأسرع نحوى عدة رجال وصبيان فسألتهم « أين أكون . أفى مكان ما من لويزيانا ؟ » فقالوا :

« كلا انك فى مسيسيبى ، على مسيرة حوالى مائة ميل من ميريديان التى بدأت منها » . لقد انجهدت الى الشمال بدلا من

الاتجاه غربا .

ولكن ما أبسر أن تطير فى سماء الارض اليابسة ، لانك اذا ضللت نزلت الى الارض ، وسألت عن مكانك ، وان نضب

وقودك خاطبت احدى شركات البترول فى التليفون ، وان حل

بك الاعياء والتعب تمطيت على الخشائش ، واذا شعرت بحاجة
الى النوم نمت .
ها أنذا أحيّد عن الطريق مرة أخرى بمقدار خمس درجات .
كلا يجب أن أكون أشد حيلة .

كان ذلك هو الصيف الذي هبطت فيه بطائرتي في مزرعتنا
بولاية منيسوتا . ها هي ذى من تحتى بنهرها وجدولها وما فيها
من حقول وغابات . . انهامزرعتنا . وها أنا أتخطى
السور وأحط بالطائرة على الارض ، وجهاز الاتزان أول ما
يحترك بالارض . لقدنما البوص في كل مكان - والمنزل موصد
وعنى بابه قفل - فأنا أعلم ان المستأجرين قد غادروا المزرعة
لابهم عجزوا عن الحصول على مايقوم بأودهم ههنا . حسنا . .
لا يمكننى أن أدير مزرعة من طائرة تبعد عنها مئات من
الأميال .

كان العمال يقطعون في الوادى الاشجار التى كان عليهم
ازالتها جميعا حتى تغمر مياهسد بايك الارض . لقد عرفت
فى ذلك اليوم أن عهد الطفولة قد ولى ، وأن مزرعتى الواقعة
على المسيسيبى أوشكت أن تصبح فى عداد الذكريات ،
واننى قد أروى قصتها لاولادى فيما من الايام ، كما قص على
والدى قصة بيته القديم ومدابح السيوكس فى وادى منيسوتا .
الشمس تميل الى الغروب وخفت وطأة الريح ، والاصيل
المدايل يحل محل ضياء الظهيرة الساطع ، وتبدو من بعيد سحب
داكنة تدل على اقتراب الزوابع . أهى أوروبا ؟ اننى أعرف انها
فى مكان ما وراء الافق ، وانها شئ ملموس يابس يشبه
أمريكا . يجب أن تكون هناك الخرائط تبينها ، وأنا أعرف
كثيرا من الناس ذهبوا الى أوروبا وتؤيد كتب الجغرافيا
والتاريخ وجودها . ولكن ما أعظم رقعة المحيط المنبسطة الى
مالا نهاية ، وما أفرغه الامن تلك البقعة السوداء .

كنت أطير كالحالم واذا بهاتنطف بصرى : نقطة قاتمة فوق
سطح الماء على بعد ميلين أو ثلاثة . أهو قارب ! وأغمضت
عينى ثم فتحتهما ، ونظرت مرة أخرى . أهو قارب صغير ؟ بل
عدد من القوارب الصغيرة منتشرة على لجة المحيط ، وتمر لحظات
قبل أن يدرك ذهنى أهمية ما أرى . واذا بأثر العناس يتبدد .
أهى قوارب صيد ؟! لا يمكن أن يكون الشاطئ الاوروبى بعيدا .
وهذه المراكب الصغيرة ، هذه القطع السابحة فى الماء أهى
ايرلندية أم انجليزية أم استكلندية أم فرنسية ؟ أيمن أن تكون

من النرويج أو من أسبانيا ؟ وما مدى اتساع مياه الصيد عن
أساحل ؟

لايبعد أول قارب أكثر من ميل، فأنخفض بالطائرة الى
ارتفاع ٥٠ قدما فوق مقدمته ولا أجد أثرا للحياة على ظهره .
هل ذعر الصيادون عند رؤية طائرتي ؟ لعلمهم اخبأوا جميعا
فى قاعها عندما سمعوا زئيرالمحرك ، أو لعلمهم آتون من قرية
منعزلة لم تحلق الطائرات فوقها أبدا . وهل هذه القوارب ترسو
فى شمال ايرلندا أو فى مكان ما من خليج بسكاي ؟ وهل
أستمر فى طريقى طائرا الى الامام أو أنحرف شمالا أو
جنوبا ؟

اتجهت الى القارب الثانى الذى كان يعملو ويهبط فوق
الامواج ، فلم أر على ظهره أحدا، ولكن ها هى رأس رجل تطل من
باب الكابينة ، وبدا الرجل ساكنا لا يتحرك وهو يحرق فى .
فهبطت حتى أصبحت على ارتفاع خمسين قدما من الكابينة ،
وأغلقت مفتاح البنزين ليبتل صوت المحرك ، وأخذت أصيح
بأعلى صوتى : « أين الطريق الى ايرلندا ؟ »

ونظرت خلفى من تحت ذيل الطائرة أتطلع فى وجه الصياد
حتى أتبين أى اشارة تدل على فهم ما أقول . ودرت بالطائرة
راجعا ، ومررت فوق القارب كرهة أخرى ، فرأيت رأس الرجل
لاتزال عند الباب لم تتحرك ولم تنير ملامحها ، كأنها عديمة
الحياة . وانى لارى وجهه شديدا لاصفرار - أم اننى أتخيل ذلك؟
انها لتشبه رأسا مقطوعة .

ليست هذه القوارب على أى حان حقيقية ، والا فلماذا لا يجتمع
بحارتها على ظهورها لمشاهدة طائرتي ؟ أريد من هؤلاء الملاحين
أن يظهروا بالمظهر الطبيعى كالأحياء من الناس . لقد ظلمت
ناثيا قصيا كالكوكب والسموات منذ آخر اتصال لى بالناس .
والآن لقد عدت الى الارض وأنا فى شوق الى تحية من أهلها .

هل أطير فوق قارب آخر؟ كلا فلا أريد أن أفرط فى ضوء النهار
أو الوقود . ومن الحير أن أبتعد عن هذه القوارب فان بها شيئا
ما يشغل عقلى وروحى . لقد رأيت هذا الصباح جزرا فانقلبت
ضبابا ، وقد أفهم معنى السراب، ولكننى لا أستطيع أن أفهم
السفن التى تخلو من البحارة . ثم تلك الرأس الحامدة المطة من
الكوة .

ودفعت «روح سانت لويس» ومضيت بها طائرا صوب الشرق
وأخذت عقارب الساعة تتحرك الساعة العاشرة وخمس وثلاثون
دقيقة . الساعة العاشرة وخمس وأربعون دقيقة . ورقاع السماء
الزرقاء من فوق أخذت في الانكماش ، والطريق مقبل على
أعاصير مطيرة ، وسحب عاصفة كثيفة تتجمع جهة الشمال .

الساعة العاشرة والدقيقة الثانية والخمسون حسب توقيت
نيويورك ، أى انى قضيت سبعا وعشرين ساعة طائرا .
فاذا كنت قد قطعت ستين درجة من خطوط الطول منذ أن حلقت ،
فالساعة هنا تتأخر عن توقيت نيويورك أربع ساعات ، أى
حوالى الثالثة بعد الظهر . ها أنا أصحح اتجاهى وأعيد عقرب
البوصلة الى الوسط .

ها هو الاعصار الاول - هواؤه بارد ، نقي ، مضطرب في
اعتدال . والمطر يسيل على جناحي الطائرة عدة دقائق . . .
ثم ينقطع وتصفو السماء . . . ويهطل المطر من جديد . وأرقب
الافق فأرى كلما توقف هطولها بين حين وآخر سحباً منخفضة
- لعلها رقعة من الضباب . . . أيمن أن يكون هذا هو البر ؟

انها تبدو كالارض ، ولكننى لا أريد أن أنخدع بسراب آخر .
وعلى بعد عشرة أميال أو خمسة وعشرين ميلاً بين صيين من المطر يوجد
عقد أرجواني مسطح من أسفله كصفحة الماء ثم يتقوس من
أعلى . أهذه تلال ؟ اننى لم أبرح نيويورك لاند الا منذ ست عشرة
ساعة فقط . فان كانت هذه هى ايرلندا ، اذن فقد تقدمت الموعد

المحدد بساعتين ونصف ساعة . أيمن أن يكون هذا وهما آخر ؟ كلا
انى محتفظ بصفاء الذهن ، وذهبت عنى حالة الاغفاء ، فانا
فى يقظة وانتباه . ولم تستطع جزر الضباب سابقاً أن تغرينى
عن الانحراف عن خط سيرى ، ولكن الاغواء الآن شديد ، واذا
بالبطائرة تندفع نحو أقرب موقع من الارض .

وحذقت . فيها طويلاً وأنا لا أجرؤ على تصديق عينى ، متتبعا
الظلال ، والخطوط نقشمة عن سواحل بها تضاريس وجبال
متصلة . وبرز أمامى وأنا أقترب شاطئ ذو فجوات تقوم من دونه

جزر جرداء . أهذه هى ايرلندا ؟ ان خضرة الحقول لاتدل على انها
حقول اسكتلندا ، والجبال أكثر ارتفاعاً من جبال مقاطعة
بييتانيا فى فرنسا ، وجبال مقاطعة كورنوال فى انجلترا .

أنا الآن طائر فوق الساحل الذى يعلوه الزبد ، أبحث عن
المعالم البارزة التى تنطبق على الخرائط المنشورة على ركبتي .

وتبدو الجبال عتيقة مستديرة ، والمزارع صغيرة وصخرية •
ويقع تحتى خليج كبير مسلوب ، وجزيرة طويلة صخرية ، ثم
أحدى القرى •• أجل ان على الخريطة موقعا تنطبق عليه هذه
المنظر كلها - فأنا أجز خطا بالحبر على خط هذا الشاطئ •
انها جزيرة فالنشيا ، وخليج دنجل على ساحل ايرلندا
الجنوبى الغربى •

انى أكاد أكون على خط السير المرسوم بالضبط • فما الذى
حدث لكل هذه الانحرافات خلال الليل حول مراكز المراقب ؟
وأين ذهبت أخطاء البوصلة ؟ لا ريب أن الرياح التى كانت تعلق
سحب العواصف كانت تدفع ديل طائرتى دفعا شديدا ،
وأنتى فى انحرافى نحو الشمال كنت ملهما الهاما أقرب الى
الصحة والتوفيق من خطط انطيران الموضوع بالتروى
والتفكير . يا المعجب ان هذا هو الطرف الجنوبى لايرلندا ! وهأنا
أهبط حلزونيا ناظرا الى القرية الصغيرة ، والناس يركضون
خارج المساكن فى الشوارع اللامعة بماء المطر ووجوههم الى
السماء ، وأذرعهم تلوح لى • بالله •• ها هى المخلوقات البشرية !
لقد عدت من الابدية •

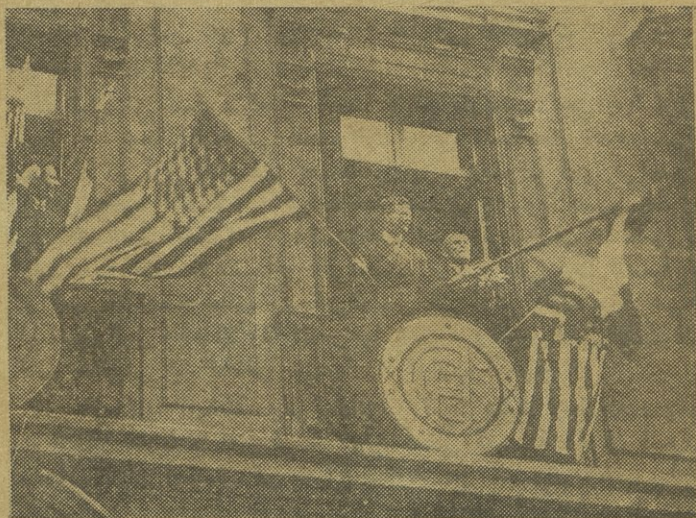
لم تبق الا ست مراحل أطيرها لا يبلغ باريس ، هى ٦٠٠ ميل
دق •• وما زالت فى العصرية من الساعات الذهبية
الضوء ، ثم نور الشفق بعد الغروب ، وسوف أرى فرنسا
قبل أن يخيم الظلام • ويتجه خط سيرى جنوبا عبر حقول
كبرى الصغيرة الخضراء • وقد زالت عنى الرغبة فى العاصف ،
وزالت معه تلك الاشباح التى أخذت تتركب معى هذا الصباح ،
ولم تعد تقف خلف منكبى تهمس فى أذنى بالنصح الخالص •
ولم أتبين قبل هذه الآونة انصرافها عنى ، ولكننى أوقن الآن ان
ركاب طائرتى قد تخلفوا عنها وراء قوارب الصيد •

انى فى غاية اليقظة ، ولم يعد الزمن ثقيلًا بطيئا لاحد له ، ولم
يعد الافق خاويا لا أمل فيه • ولن أمضى ليلة أخرى فوق
السحاب ، أو أدخل فى صراع جديد مع سوار الضباب
المتجمد ولم يبق فى طريقى الجزيرة واحدة أعبرها ، بل هو
طرف ضيق من جزيرة • ثم أنظر الى حدود الجزيرة الانجليزية
المرسومة فى خريطتى • نعم لن نمر ست ساعات من هذه اللحظة
حتى أصل الى فرنسا وباريس ! بالامس كنت أسير فى مطار
رزفلت ، واليوم فى مطار لبورجيه •

لا بد اننى كنت على مسافة ثلاثة أميال من خط سيرى العائرى

العظيم عندما وقع نظري على إيرلندا • ولو اننى انحرفت عنه
 مسافة خمسين ميلا لعددت ذلك توبيقا عظيما فى أحسن ظروف
 الطيران • أما أن انحرف ثلاثة أميال فقط فان هذا من باب -
 أجل من باب ماذا ؟ الحظ ؟ كلا ان كلمة الحظ لتعير أتفه من أن
 يطلق على هذا الموقف ، فهى كلمة تجرى على السنة الذين لم
 يسرفوا على الحياة من بعيد •

لم أكن أو من بظهور الاشباح • ولكن كيف أفسر تلك الصور
 التى حملتها معى طيلة ساعات عديدة من هذا النهار ؟ صور
 شفافة فى هيئة بشرية ، وأصوات تتحدث بسلطان وجلاء ،
 وكانت تقول لى - كانت تقول لى - بالله ! ماذا كانت تقول لى ؟
 انى لعاجز عن تذكر كلمة واحدة مما قالت •



لندبرج مع السفير الامريكى
 فى باريس
 « سمحت بنشرها شركة الاخبار المصورة الدولية »

الختام

لقد اجتازت « روح سانت لويس » فى طيرانها مناطق مختلفة الزمن منذ صبيحة الامس . ويتضح من النظر الى الشمس از الوقت الاّن بعد العصر . فان ساعتى المضبوطة حسب توقيت نيويورك تشير الى الحادية عشرة واثنتين وخمسين دقيقة . ومعنى ذلك انى استهلكت من الوقود مقدار ثمان وعشرين ساعة .

وهنا علمت بالقلم الرصاص علامة اخرى على لوحة الاجهزة ، وحولت استهلاك الوقود من خزان هيكل الطائرة الى خزان المقدمة ، لاننى اريد استنفاد ما فى خزان المقدمة من الوقود الى أن يفرغ ، حتى يتحول مركز الثقل فى الطائرة نحو الذيل استعدادا لاي طارئ قد يرغمنى على النزول . لانه كلما زاد ثقل الذيل ضعف احتمال ارتطام مقدم الطائرة وانقلابها عليه .

وتهب الرياح من ثنايا الضباب ، ثم تخف الرياح ، ويخف الضباب ، وتتجلى السماء الصافية ، فتمد الرؤية الى حدود الافق . انى أتجه فى سيرى نحو الجنوب الشرقى على خط وهمى يقسم المحيط الاطلنطى من ناحية الطرف العريض لضيق سانت جورج . ولا يبعد عن ساحل كورنثس الانجليزى أكثر من ساعتين . وهذه هى السفن تنهادرى فى البحر ، وتقع عينى الاّن على أربع منها . ولدى وقود موفور ، وعزم مشحود ، وزالت من سبيلى عقبات الطيران الكؤود !

لا آكاد أصدق أن الجو استطاع حمل كل هذا الثقل طوال هذا المدى البعيد . وقد يصبح فى الامكان بعد خمسين عاما أن يسافر جميع الناس على متن الهواء . ولست واثقا من أننى أحبذ وجود الملايين من الطائرات فى أطباق الجو ، وانى لاود أن أميش حتى أرى فن الطيران سائرا فى طريق التقدم والارتقاء ، ولكننى مولع بما فى السماء من عزلة خالصة ، ولا أميل الى تصورهما محتشدة بال . . .

يتقطع صوت المحرك فى دورانه ! واذا بجسدى يتصلب كما لو مستنى شرارة كهربائية . وأسمع دقات مصطربة متقطعة بدلا من الصوت المتوازن ، فندفع يدي العصا الى الامام . صا على المحافظة بالغريزة على سرعة الطيران . انحرك يفسد ! انها بداية هبوط اضطرارى ! فهل كنت مسرفا فى الثقة بنفسى ، مسرفا فى الخيلاء قبل أن تتم رحلتى الجوية ؟

آه .. لقد نسيت ! فلا خطر هناك ، كل مافى الامر أن خزان
 المقدمة قد نفذ طبيعا لرغبتى . وحولت البنزين على الجناح
 المتوسط ، ثم أغلقت مفتاح الوقود وضابط المخلوط وبدأت
 تحريك المضخة اليدوية الى الامام والحلف لاغذى المحرك
 بلوقود ، وعيناي تسرحان نحوالاتق بحثا عن السفن التى
 تجرى فى البحر . . . اذا لم يصلح المحرك . وانى لارى سفينتين ،
 ولكنهما على بعد أميال عديدة منى ، بل أبعد مما يبلغه مدى
 الهبوط ، ولن تشهدا حتى الرذاذ المتطاير من اصطدام
 طائرتى بسطح الماء . ولا تنزال الريح الى شمال ذيل الطائرة
 بقتيل . ومعنى ذلك أنهاستتحرف الى اليسار دائرة على
 نفسها . يجب أن أتمنطق بحزام النجاة ، بيد أن هذا يستلزم
 أعمال كلتا اليدين ، وذلك فوقما أطيق أن أجازف به .

لقد وقف الارتجاج والتقطع ، فأدير مفتاح الوقود ، فاذا بالقوة
 تنبعث فى الطائرة وتنتظم حركة الآلة . . . واذا زدت من سرعة
 الطائرة فقد أستطيع أن أعبر تورنول وبحر المانش ، وأن
 أبغ الساحل الفرنسى قبل أن يخيم الظلام . . . وفتحت البنزين
 حتى بلغ المحرك ١٧٢٥ لفة فى الدقيقة ، وأخذت أرقب جهاز
 قياس سرعة الطيران يرتفع الى ١١ ميلا فى الساعة .

واذا وجدت ضابا فساأصعدفوفه ، وأطير فوق باريس
 معتمدا على الحساب فقط ان انصى الامر ذلك وفى
 استطاعتى أن أدور وأدور طول النيل ، ثم أهبط بعد الشروق .
 أو أوصل السير الى روما ، فهذه خريطة أوروبا أرى فيها روما على
 بعد ٧٠٠ ميل من باريس . وسوف أصل الى مطار ليورجيه
 ومعى احتياطى من الوقود يكفى للسير قرابة الف ميل . انه لمن
 العار أن أهبط هناك ، فقدذهب النوم عنى ، وأستطيع أن أمكث
 حيث أنا ، وأطير الى مالا نهاية . وقلت لى نفسى : فكر فى الامر
 مليا . . . رحلة جوية الى روما طولها ٤٣٠٠ ميل من غير توقف ،
 ولكننى وضعت خطة هذه الرحلة على أن تنتهى فى باريس ، فمن
 واجبى أن أبذل قصارى الجهد لى أحط بطائرتى فى مطار
 ليورجيه .

الساعة الاولى والدقيقة الثانية والخمسون بتوقيت نيويورك
 أى حوالى منتصف السابعة هنا .
 وها أنذا أمر فوق الارض من جديد : مزارع صغيرة الرقعة ،

ظاهرة الحدود ، ويفصل بعضها عن بعض أسوار من الشجيرات
كيف يتاح للمزارع أن يكتسب أو من البناء • هذه هي كرونوول •
مايقوم بأوده من حقل صغير كهده الحقول ؟ ان مائة من هذه
الـحقول لتتتملها ضيعة واحدة من ضياع القمح في كانساس •

وهبطت الى ارتفاع ٥٠٠ قدم، ورأيت الناس يرفعون
وجوههم الى السماء وأنا أمر فرقتهم • أيقظون اننى قائد
ضائرة بريطاني فى رحلة مرضعية ؟ أيعرفون أنهم ينظرون
الى طائرة قطعت الرحلة من الولايات المتحدة الى انجلترا فى
ثلاثين ساعة ؟ غير أنهم حتى ان كانوا قد سمعوا بابتداء الرحلة
من اذاعة الراديو المحلى ، أو من الصحف ، فلن يعول بخاطرهم
اننى قد تمكنت من قطع الرحلة فى هذا الزمن الوجيز •

وها هو بحر المانش أمامى : لقد عبرت انجلترا حقا بسرعة
كبيرة ! هذا صحيح، فانها ليست الا شبه جزيرة ضيقة تؤدى الى
أرض لانهاية لها • ومع ذلك فتم تمض سوى ثلاث ساعات
منذ أن وقع بصرى على ايرلندا • انى أجد صعوبة فى التعود على
عذبة المسافات القريبة فى العالم القديم • ويأخذ الضباب فى
الانتشار على الساحل الذى خلفته فأصعد فى الجو الى ارتفاع ٢٠٠
قدم وأستقيم فى انسير • الشمس مائنة الى المغيب ، ولم تبق لها
الا بضعة درجات حتى تختفى وراء الافق • وفى القنال بضعة
من السفن •

ويمد شاطئ فرنسا يده ليستقبلنى ساطعا فى ضوء
العروب • ومن هذا الشاطئ ذاته منذ ثلاثة عشر يوما قام
الطياران نجسر وكولى فى رحلتها الجوية عبر المحيط •
فالى أى مسافة بلغا بطيرانهما ؟ ولماذا فقدا ؟ أكان ذلك من
جراخ خلل أصاب المحرك فتعطل ، أم من جراخ نفاذ الوقود ؟ هل
أطبقت عليهما ليلا سحابة هائلة كالطود من سحب الجليد ؟ أو
لعلهما قد ضللا فى دروب السماء ولم يهتديا قط الى الارض ؟ لقد
كانا هما أيضا يطيران على بساط مسحور ، ولكن سحره بطل على
نحو ما • فما أشد ما تهوى بالمرء أبسط الاخطاء - كهفوة دقيقة
لا تدركها العين المجردة فى رباط أحد الاجزاء ، أو بضع بللورات
من الثلج فى أنبوبة « فتورى » أو الافتقار الى ساعة من النوم •

هذه شربورج • • والشمس ترشك أن تمس الافق ، وأنا أطل
على أول مدينة فرنسية أمر بها • لقد أتممت أول رحلة جوية
متصلة بين قارتي أمريكا وأوربا • وأطوى خريطة المحيط ثم أنشر

خريطة فرنسا • لقد وصلت قبيل الزمن المعين بوقت طويل ،
وقد لا أجد أحدا في انتظارى بمطار لورجيه •
أسدل الليل أستاره على الشرق كله ، وأصبح النهار وقفا
على سماء الغرب التي مازالت مسطبة بشفق الغروب • وكل
ماسوف تلمحه عيني من فرنسا قبل أن أحط بالطائرة لن يعدو
هذا الاصيل المسطبل في أواخر الربيع • وهبطت بمقدمة
طائرتي ، وأخذت أدرس المزارع والقرى ، فلم أتمكن من قراءة
اللافتات ، ولكنى أبصر الشوارع الضيقة التي تحف بهامن جانبيها
صفوف الحوانيت، وأبصر الاجران ذات الاسوار •

ويهرع الناس الى خارج منازلهم وأنا أسبح فوقها ••
عندهم الفلاحون ذوو السراويل الزرقاء ، ومنهم النساء ذوات
امسك البيضاء ، ويدب الاطفال بينهم في هرج ، ويتطلع الجميع
الى مصدر ذلك الدوى الذى ينتشر فوق سقوف دورهم • والساعة
الرابعة والدقيقة العشرون، وذلك بعدل التاسعة والثلاث هنا •
لقد فات وقت العشاء ! فأمسك عصا القيادة بين ركبتي ، وأفتح
بيدي كيسا من الورق قد تشبع بالشحم ، واستخرج منه قطعة
ساندويتش ، هى أول طعامى منذ أن صعدت فى الجو • وتوجه
اطائرة عندئذ بمقدمتها صاعدة فذرع العصا أماما وأضغطها بين
ركبتي مرة أخرى ، وأفتح غطاء وعاء الماء ، فأنا الآن أستطيع
أن أجرح ما أشهى من الماء - فهناك المزيد منه تحتى اذا أكرهت
على النزول بين هذا المكان وبين بريس • ولكن هذا الساندوتش
لا طعم له ••• انى لاجد صعوبة فى ازرداده •

وأخذت معالم الارض تختفى مع انتشار الظلام ، وانعدمت
رؤية الالوان ، ولم تبق الا الظلال ، فالغابات أشد حلكة
من الحقول ، وأسوارها ليست الا خطوطا سوداء • والاضواء
تتلاها من القرى ، ومن مساكن الفلاحين ، وعادت لوحة الاجهزة
تسطع بالضوء ، واجتذبت عصا القيادة صاعدا الى ارتفاع ٢٠٠٠
قدم •

واذا بنور يومض من ثنايا الظلام على بعد أميال • فحدقت
السطر فى المنطقة التى صدر عنها هذا الوميض ، واذا بوميض آخر
انه منار جوى • وهناك مناران آخران يومضان فى أقصى الارض
الى اليسار • ولا شك أن ذلك هو الطريق الجوى ما بين لندن
وباريس • ولم يكن قد أخبرنى أحد بوجود أنوار هادية • وسوف
يكون كل شيء من الآن فصاعدا يسيرا سهلا ، فان هذا الخط من
المنارات ينحنى مع خط سيرى • ثم أصعد مرة أخرى وأستوى

على ارتفاع ٤٠٠٠ قدم ، وقد انتشرت على الارض هنا وهناك
عقود من الانوار ، بعضها وهي الكبيرة من المدن ، وبعضها من
القري . وسوف تكون باريس مهم جانا متوقدا في جنح الليل .
ولم تعد عندي اى رغبة فى العناس ، ولم تعد عيناي
حامدتين كالحجر ، ولا أشعر فى جسمي بأى ألم .

ولم أكد أرى من باريس أول الامر الا ضوءا خائبا، كأن القمر
قد أشرف على البزوغ قبل مواعده ، وتطلع باريس من أفق
الارض . وقد قطعت نحو ثلاث وثلاثين ساعة منذ أن طرت من
ونج ايلاند . وكلما تعاقبت الدقائق انبثقت عنائيد من
الاضواء أشبه برءوس الابر ، وكأن صفحة الارض قد انتشرت
بالنجوم تحت سماء ساطعة الكواكب . انها مصابيح
باريس . خطوط مستقيمة من الانوار . ومعينات من
الانوار . وميادين من الانوار، وكلها تحدد هيئة الشوارع
الكبرى والحدائق ، والدور جلية ظهرة . وهنا لك على عمق
سحيق عمود من الانوار متطلع نحو السماء . ذلك هو برج
ايفل . ودور حوله دورة واحدة، ثم انعطفت الى الشمال الشرقى
نحو مطار لبورجيه .

لم يكن مطار لبورجيه مبينا على الخريطة التى معي . ولم يعرف
أحد ممن كان يعود الى أمريكا موافعه على وجه التحديد، وسمعت
الجميع يقولون : « انه ميناء جوى عظيم لا يمكنك أن تخطئه . وليس
عائيك الا أن تطير متجها الى الشمال الشرقى من المدينة »
ولذلك رسمت بالقلم الرصاص دائرة على الخريطة الموجودة معي .
والآن تتجه « روح سانت لويس » كسهم ينطلق الى مركز
تلك الدائرة .

لا بد أن يكون هناك منار يسطع من ميناء جوى عظيم
كهذا ، ولكن أقرب منار أبصره يقع على مسافة ٢٠ ميلا ناحية
الغرب لا ناحية الشرق . وهذات من السرعة باحثا عن المطار . فلم
أر أى ضوء ، غير أنى أظير على ارتفاع ٤٠٠٠ قدم وقد تكون
أشعة المنار من الضعف بحيث لا تسترعى النظر من هذا الارتفاع
الذى لا يبدو منه المطار الا رقعة قائمة من الارض تحيط بها
خطوط مستقيمة من الانوار المتساوية الابعاد ، ويطل من

بين هذه الالوان الصفراء بعض الانوار الحمراء والخضراء .
ها هي رقعة سوداء الى يسارى من السعة بحيث تصلح ان
تكون مطارا ، والانوار تحوطها من جميع الجهات . ولكن هد
الانوار ليست فى خطوط مستقيمة ، وليست الابعاد بينها
متساوية ، بل ان بعضها يتجمع متقاربا بشكل غريب . فاذا لم
يكن هذا مطار لبورجيه ، فإين يمكن أن يكون ؟ وانحرفت الى
اليسار لامر من فوق هذه الرقعة . أهذه أنوار تشع من ذلك الركن
من الرقعة المظلمة ؟ انها أضعف مما يسمح بهبوط للطائرات .

يبدو المكان كأنه ميناء جوى . ولكن ترى لماذا يتخذ مطار
فى ناحية مكتظة كهذه ؟ هناك الى أحد الجانبين آلاف من الانوار
يحتمل أن تكون صادرة من أحد المصانع . . . أكاد الآن أكون
فى سمت المكان . ولا أستطيع أن أرى أنوار التحذير ، ولا أنوار
الاقتراب ، ولا منارا دوارا ، ولكن هناك الانوار المشعة التى
تكشف عن حدود ميدان فسيح . لعل عادة الفرنسيين أن يطفئوا
مناراتهم اذا لم يخزن موعدا وصول احدى الطائرات . وأنا لم يخزن
موعد وصولى بعد . وحتى أولئك الذين سون اننى قد تناح
لى فرصة بلوغ باريس ، لن يتوقعوا وصولى فى هذا الموعد
المبكر . واذن فلماذا تترك الابوار المشعة موقدة دون أنوار
الحدود المحيطة بالمطار ، ودون المنار الدوار ؟

هذا المكان فى الاتجاه الذى يجب أن يكون فيه مطار لبورجيه ،
ولكننى كنت أتوقع أن أجده أكثر بعدا من المدينة . ولذلك
سأستمر طائرا صوب الشمال الشرقى بضعة أميال أخرى ، فاذا
لم أجد شيئا آخر يبدو كأنه مطار قفلت راجعا وطوفت على
ارتفاع أدنى .

انقضت خمس دقائق ولا شئ يشق غياهب ظلام الارض سوى
أنوار البلاد الصغيرة ، وأنوار بيوت الريف ، فرجعت عائدا
من حيث أتيت ، وضيق فتحة أنبوب الوقود قليلا ، وبدأت فى
هبوط متئد . وكان مقياس الارتفاع يشير الى ٢٠٠٠ قدم ،
وأنا أدنو مرة أخرى من الانوار امرة ، من الاصوب الأظير
على انخفاض كبير ، فلا بد من وجود شواخص عالية لاذاعة
الراديو فى موقع ماحول باريس وأخذت أصوب مصباح الجيب
الكهربائى الموجود معى نحو الارض وأرسل به اشارات
تنطوى على رسالة ، ولكننى لأجد عليها جوابا ، ولا أرى لها
استجابة .

وحلقت دائرا . أجل انه لمطار قطعاً ، وها أنا أبصر قطعة من
بساط مرصوف ممتدة قبالة باب عظيم مفتوح نصفه . أهو
مطار ليورجيه ؟ وأخذت أهبط في خط حلزوني وجناح طائرتي
الايسر منخفض نحو الارض . لسوف أترك لهذه الانوار القائمة
على الجانب الجنوبي براحا متسعا ، فقد تكون بعض مداخن المصانع
الشاهقة .

وكلما انحرفت يمينا ويسارا بدت لي معالم جديدة من خلال
الظلام الحالك ، والظلال الممتدة ، فأبصر الآن أركان حظائر كبيرة
غير واضحة المعالم على مقربة من الانوار الغامرة . وأرى وأنا
في الجانب الآخر من المطار أن تلك الانوار الصغيرة ، ان هي الا
مصاييح سيارات وليست نوافذ مصنع من المصانع ، ويبدو
كانها متوقفة عن المرور في طريق يمتد خلف الحظائر . انه لمطار
مائل لاتيين منه الانوار الغامرة سوى ركن صغير . ولا بد أن
يكون هذا المطار هو ليورجيه .

سأفحص الميدان من ارتفاع قريب لا تحقق من خلو سطحه
من آلات الدرس ، أو الماشية والاعناب ، أو الساريات التي
تحول دون الهبوط فيه . وبعد ، فلر أن عندهم غير هذه الانوار
فلا بد أن توقد . وحولت صمامات الوقود الى خزان الجناح الاوسط
وصوبت ضوء مصباح الجيب على لوحة الاجهزة فاحصا اياها
للمرة الاخيرة ، ونمنطقت بحزام النجاة ، واتجهت بمقدمة « روح
سانت لويس » نحو الارض في هبوط حلزوني .

فلما صرت على ارتفاع ١٠٠٠ قدم رأيت جهاز الرياح فوق
احدى البنايات ينيره ضوء باهت ، وكان الجهاز منتفخا الى حد يكفي
ليبين اتجاه هبوطي ، وكان هذا الاتجاه من فوق الانوار الغامرة ،
وبعيدا عن الحظائر . ان عيني لتعجزان عن اختراق حجب الظلام
المخيم على الجزء الاوسط من المطار . فما أعجب هذا الهبوط !
اننى لبالغ اليقظة ، ولكننى لا أستطيع تقدير السرعة من
انسياب الوقود . ويجب أن أحذر السرعة الفائقة فلا أعرض
الطائرة للتحطيم . أصبحت حركاتي آلية كمالو كنت أحاول
نزل هبوط بالطائرة منفردا .

ووجهت مقدمة الطائرة قريبا من الانوار الغامرة مستويا في
الظن ان كلما دنوت . لا تكاد الرقعة المضاء تكفي للهبوط .
وانخفضت بالطائرة الى ماتحت مستوى سقوف الحظائر
بحيث رأيت لون المروج . والارض منبسطة الى الحد الذي تكشفه
لى الانوار الغامرة . وليس في امكاني الحكم على تلك البقعة

الثامنة وراء ذلك • وهناك أنوار عديدة دقيقة كـروس الابن تبدو كأنها ترسم الحد الأقصى من أنوار • ولما كان مطار ليورجيه من المطارات العظمى ، فالمرجح أن تكون تلك الرقعة المظلمة خالية لعائق فيها • وليس أمامي الا المجازفة بالاستناد الى هذا الفرض •

وفتحت أنبوب الوقود ، وأخذت أصعد لادور دورة أخرى ، ولم أجرؤ على أن أصعد في خط عمودي احتفاءً بوصولي • وحيث تدفقت الشعور الطبيعي ، فلا بد من قيادة «روح سانت لويس» كما لو كنت ألقن أحد التلاميذ درسا في الطيران •

وارتفعت الى ١٠٠٠ قدم ، وما هي مصابيح باريس تظهر من جديد كأنها بحيرة من النجوم • ولكن الرقعة المظلمة تحتل لاتزال كما هي • ولم يوقد أحد أي مزيد من الأنوار ، ولا تزال السيارات مجتذرة محتشدة في الطريق تسد حركة المرور ، ولا شيء يدل على حركة مافوق أرض المطار •

وقد سرت الاز حوالى ربع ميل مع الريح • وهأنذا أعود وزيد الوقود للمحرك ، وأدور دورة تأهباً للانزلاق الاخير • هل هبوطي مناسب ؟ انني أطيبرس سرعة ٩٠ ميلا في الساعة ، ولو مضيت بهذه السرعة تجاوزت الحدود ، واصطدمت بالحواجز • فأخذت أجذب تصا القيادة ، وأهيبء جهاز الاتزان ، وأغلقت أنبوب الوقود • اني لا أكاد أسمع صوت الآلة المحركة وقد أخذت تهدأ • أهى بطأ مما ينبغي ؟ يجب ألا تتوقف الآن • والسكون كأنه فراغ تام • وأفتح الوقود دفعة واحدة • كلا انني لاشد سرعة مما يحسن بي • وبدت الطائرة كأنها توشك أن تتحطم بصرف النظر عن هذه السرعة ••• ان افتقاري الى الاحساس ليزعجنى •• وأود أن أزيد من الوقود حتى أنزلق بسرعة •• ولكن •• وظرت الى لوحة الاجهزة •• فرأيت مؤشر السرعة يبين ٨٠ ميلا في الساعة • وسوف أتجاوز المنطقة التي تغمرها الأنوار على الرغم من هذه السرعة • والافضل أن يكون الهبوط سريعا حتى لو اقتحمت الرقعة المظلمة ، كما أنه من الافضل أن أهبط من ارتفاع كبير لاجتناب الساريات والمدخن التي قد تكون على حافة المطار - لا يجب أن يعتمد الطيار قط على الأنوار الهادية الى العوائق ، ولا سيما ان كانت العين لا ترى منها شيئا •

وأنا الآن على بعد ١٠٠ ياردة فقط من الحظائر ، ولكن ارتفاعي كبير وسرعتي عظيمة . أدير الدفة الى اليسار ٠٠ أنزلق جانبا ٠٠٠ باحتراس ٠٠ يجب ألا أقرب من الارتطام ٠ لا أزال شديد الارتفاع . فأدفع العصا أماما لأنحدر انحدارا أشد تاركا مقدمة الطائرة متجهة الى أسفل - وأنا الآن تحت مستوى السقوف - فاعتدل في السير - ثم زفرة قصيرة من المحرك - أنا الآن فوق الرقعة المضاءة ٠٠ والحشائش تدنومني وتستقبلني ٠٠٠ لا تزال السرعة أكثر مما يجب - والذيل مرتفع أكثر مما يجب - فأستعد للارتفاع ثانيا - فالأنوار خلفي بمسافة كبيرة . أعطى الطائرة النهاية القصوى من القوة ، وأرتفع في الجو لكي أحاول النزول مرة أخرى ؟

وتمس العجلات الأرض مساخفيفا - ثم تعود الى الصعود - فأدفع العصا الى الأمام - وتعود الطائرة فتحط على الأرض - ثم تعلقو - ثم تهبط - وفي هذه المرة نزل مؤخر الطائرة - ليس هذا الهبوط على الأرض ردينا ٠ ولكنني لا أبصر شيئا أمامي يواجهني - وتنط الطائرة وهي توغل في الظلام - الهويني الآن - أسير ببطء يمكنني من الالتفاف على الأرض بالطائرة بسلام - الدفة الى اليسار ثم الى العكس - العصا الى الناحية الأخرى . وتهتز « روح سانت لويس » وهي تدور حول نفسها ، ثم تكف عن الحركة راسية على الأرض في وسط مطار لبورجيه . وشرعت في تسييرها الى الخلف حيث الأنوار الغامرة والحظائر ، واذا بسائر الميدان يمتليء بأشباح تجرى .

لم أكن مستعدا لذلك اللقاء الذي استقبلت به في مطار لبورجيه في تلك الليلة من شهر مايو سنة ١٩٢٧ . ولم يكن يخطر ببالي أن أخبار طائرتي كانت ترسل على وجه الدقة ، وأولا بأول طيلة الطريق بين إيرلندا وعاصمة فرنسا ، مخترقة سماء خليج ونجل ، ومدينة بليموث ، ومدينة شربورج . ولم يتبادر الى ذهني وجود أية علاقة بين وصولي وبين احتشاد تلك السيارات التي زحمت المرور في الطرق . واذلست عجلتنا الطائرة سطح الارض لم يكن لي من سبيل لأن أعرف أن عشرات الألوف من الرجال والنساء كانوا يحطمون الاسوار ويهدرون كالسيل مكتسحين الحراس أمامهم .

ولم أكد أعزل التيار عن محرك الطائرة حتى كانت نوافذ الكابينة قد حجبتهما الوجوه المتصقة بها . واضطربت « روح سانت لويس » تحت ضغط الجماهير المتزاحمة . وطرق سمعى صوت تقصف الخشب من خلفي عندما ضغط أحد الناس بثقل شديد احدى الشرائح الجانبية . ثم طقطقت شريحة أخرى ، ثم ثالثة ثم سمعت كذلك حفيف تمزق فى القماش . ففهمت من ذلك أن طلاب « التذكارات » كانوا يعملون على قدم وساق . ولم يكن بد من وضع حرس حول طائرتي قبل ان يستفحل الضرر والتلف .

فناديت بأعلى صوتي : « هل من أحد هنا يتكلم الانجليزية ؟ » ولكن الضوضاء والاضطراب حالا دون الجواب ، وكنت أسمع تقطيع القماش ، وكل لحظة أحس بأن ذيل الطائرة يزحف على الارض الى الخلف والى الأمام متقلقلًا . وقد دار بخلدى أن القوائم سوف تنبعج وتنثنى اذا صعد الناس الى الطائرة ، فعزمت على أن اخرج من الكابينة ، وأن أسعى فى تنظيم حراسة الطائرة ولم أكد أفتح الباب حتى امتدت عشرات من الأيدي وأمسكت بساقي ، وذراعى ، وجسمى . ولم يسمع أحد ما تقوهت به . ووجدت نفسى طريحاً فوق هامات الجمع الحاشد وسط خضم من الرؤوس واختلطت آلاف من الأصوات فى دوى كالزئير . وغابت « روح سانت لويس » عن ناظرى . وكنت أخشى أن أسقط تحت أقدام هذا الجمع الصاحب اللجب فتعجز عضلاتي المتصلبة ، بعد أن كنت قاعداً فى الكابينة حوالى أربع وثلاثين ساعة ، عن النضال للوقوف من جديد .

وقد حاولت ان استوى جالسا ، أو أن اتسلل فأقف قائماً بين هذا الحشد ، أو أن أنقلب فأرتكز على يدي وركبتي ، ولكننى لم أستطع شيئاً من ذلك كله ، فكانت تلك المحاولات محض تفریط فى جهد قد أحتاج اليه لآنجو بنفسى اذا حاق بى الخطر ولاح لى ان أفضل شىء أفعله هو الاسترخاء ، وتحققت أن أولئك الذين يحملوننى لن يدعوني أسقط مهما يحدث لهم .

وبعد عدة دقائق أحسست بأن الخوذة قد نزعت عن رأسى ، ثم اذا بأيدى شديدة تقبض على جسمى وأخذت أسمع اسمى يلفظ به فى وضوح . وفجأة استويت واقفاً على قدمي ، وتأبط ذراعى فى قوة رجلان . واذا أنا بعونهما أندس بين الحشد غير ملحوظ . وفى أثناء الاسبوع الذى مكثته فى باريس ، وقفت على تفاصيل ما حدث مساء السبت فى مطار لبورجيه ، ذلك ان السلطات

الفرنسية كانت قد أرسلت الى المطار قوة اضافية من الحراس، وعززتها بكتيبتين من الجند، فلما حطم الجمهور تلك الاسوار الحديدية وتدفق الى الساحة اكتسح الشرطة والجنود، وألقى طياران فرنسيان همادرترويات وديلاج نفسيهما على مقربة منى في لجة من الناس، فجذب ديلاج ذراع دترويات وصاح به: « تعال معي اى القوم ليخنقونه » فأنزلا قدمى الى الارض، وأصبحت فى جنح الظلام شخصا مجهولا من الجمهور. ولست أدري كيف استقرت خوذتى فوق رأس أحد مخبرى الصحف الأمريكيين فأشار اليه بعضهم ونادى: « هاهو لندبرجها هاهو لندبرج! » فاستولى المتجهرون على المخبر، وتركونى حرا طليقا.

وذهب ديلاج مسرعا ليأتى بسيارته الرينو الصغيرة، بينما تسلسل بى دترويات الى أطراف الحشد الزاخر. فلما أقبلت السيارة قلت لصاحبى اننى أودقبل ذهابى أن أتحقق من حراسة « روح سانت لويس ». ولم أكن انطق بكلمة واحدة بالفرنسية، ولم يكن صاحبى يتكلمان من الانجليزية الا النزر القليل. ثم أخبرانى بأن طائرتى تحت الحراسة، ولا حاجة بى الى الرجوع اليها. وكانت نبرات صوتهما وملامحهما تدل على الصدق.

ودخلت بنا السيارة احدى الحظائر، وانتقلنا الى حجرة صغيرة فى احدى جوانبها. وأقعدنى صاحبى على كرسى، واطفأ معظم الانوار حتى لا يكتشف الجمهور مكانى. وطفقا يسألانى ان كنت أريد شيئا من الطعام أو الشراب، أو أريد طبيبا يعنى بأمرى، أو أريد ان أضطجع. وما كان على الا أن أفضى اليهم بما أريد، ففرنسا كلها تحت أمرى كما أخبرانى.

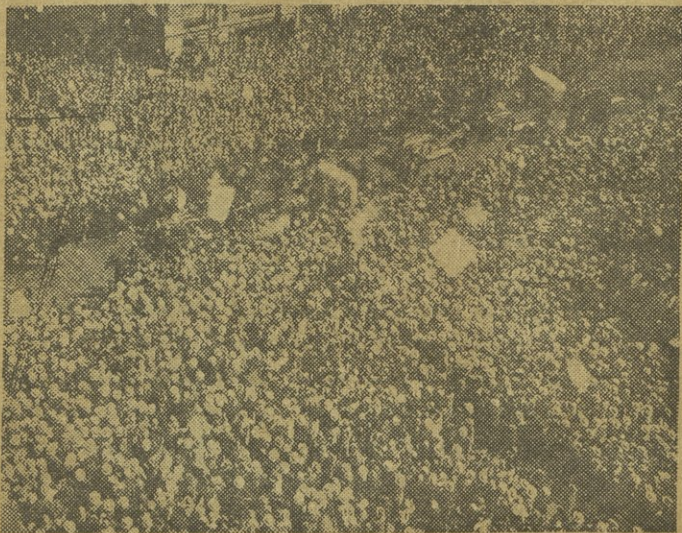
ولم أكن أشعر بميل الى الاضطجاع، ولست بحاجة الى الطبيب، ولكننى كنت شديد القلق على طائرتى. واقترحت عليهما أن نستقل السيارة عائدتين اليها، ولكن الطيارين الفرنسيين زما شفتيهما، وهزارأسيهما علامة الرفض. فسألتهما عندئذ عما يجب على اتخاذه من اجراءات الجمارك وادارة الهجرة. فقد كنت مشغول البال بذلك لآئى لم أحصل على تأشيرة بالدخول على جواز السفر. ولم يكن جوابهما سوى الابتسام والضحك. فانتهيته الى أن أصوب ما أفعل هو ان انتظر، وأن أدع الحوادث تأخذ مجراها. وسألت صاحبى: أعندهما خبر عن ننجسر وكولى. واعتراهما الوجوم وقالوا: لم يأت عنهما خبر

ثم ذهب دترويات للبحث عن ضابط أرقى منه رتبة ، فالتقى
فى غمرة الحشد بالماجور فايس من فرقة قاذفات القنابل التابعة
للواء الرابع والثلاثين من السلاح الجوى الفرنسى . ولم يصدق
الماجور أننى كنت جالسا فى تلك الحجره المعتمه . وقال لدترويات:
هذا مستحيل لقد حمل الجمهور لندبرج ظافرا فوق الرؤوس الى
لجنة الاستقبال الرسمية . والمحتمل أن يكون قد رأى المخبر
الصحفى وعلى رأسه خوذتى وهويكافح الجمهور الذى سار به الى
السفير الامريكى . بيد ان الماجور فايس سار فى أثر
دترويات ، فلما أبصرنى أصر على أن أنقل الى مكتبه فى الجانب
العسكرى من المطار على مسيرة نحو ميل من تلك الحجره .
وركبنا السيارة الرينو مرة ثانية واخرقنا بها المطار الى الجانب
الآخر . ثم جاء دور الماجور فايس فى الخروج للبحث عن ضابط
أرقى منه رتبة . . .

ومرت ساعة قبل ان يطرق سمعى أصوات أمريكية ، وقال
قائل ان سفير الولايات المتحدة كان خارج الغرفة ، ثم فتح الباب
بعد برهة ودخل سعادة ميرونت . هريك ، وقدمونى اليه . وكان
رجلا عظيم الوقار شديد التواضع وأخبرنى أنه سوف يصحبنى الى
السفارة ، فقبلت ذلك متهجا مغتظا ، ولكنى طلبت أن ألقى
نظرة على « روح سانت لويس » قبل ان نبرح المطار .

وتلت ذلك مناقشة بالفرنسية اشترك فيها كثير من الناس أكدوا
لى بعدها ان « روح سانت لويس » لم يصبها تلف بليغ ، وأنها قد
أودعت حظيرة مغلقة بالرتاج ، وحولها حرس عسكرى . وقال
بعضهم اننى بحاجة الى النوم وسوف يكون هناك بعد ذلك
متسع من الوقت لرؤية الطائرة . ولم أكن أعلم فى تلك الآنة أن
السلطات الفرنسية كانت حريصة على أن تتم جميع الاصلاحات
قبل أن أرى الطائرة . ولما لم أكن أطيق أن أطرح عن
ذهنى ما سمعته من تكسر الخشب وتمزق القماش ، فقد ارتقينا
سيارة ديلاج ومضينا الى حظيرة « اتحاد الطيران » حيث كانت
الطائرة قد أودعت هناك . ولقد ارتعت عند رؤية طائرتى ، فقد
كانت جوانب هيكلها مملوءة بالخروق والندوب ، وقد انتزع
أحد طلاب « التذكارات » احدى آلات التشحيم من المحرك . ومع
ذلك فلم يكشف الفحص الدقيق عن وقوع ضرر جسيم . وتكفى
بضع ساعات من العمل حتى تعود الطائرة صالحة لشق عباب
السماء .

لقد حان الوقت بعدئذ لأن أرجع الى مرافقة السفير هريك،
وأن أركب واياه الى باريس . ولكن صاحبي عجزا عن الاهتداء
الى مكانه . وبعد أن قضيا ربع ساعة في البحث والتنقيب قررا
أن يصحباني بنفسيهما الى السفارة الامريكية . وعندئذ
خرجنا نحن الاربعة - فايس وديلاج وديترويات وأنا - في
السيارة الرينو الصغيرة ، ولم تسترغ سيارتنا النظر ونحن
نخترق طريقنا وسط الجمع الحاشد .
ورحلنا الى باريس في الطرق الفرعية غير الممهدة اجتنابا
لحركة المرور المكتظة . فلما بلغنا نهاية شارع طويل أوقف ديلاج
سيارته في جوار قوس حجري عظيم عليه نقوش محفورة تضيئه
أنوار هادئة . ومضى بي صاحباي من تحت ذلك القوس فألفيت
نفسى واقفا معهما صامتا أمام قبر جندي فرنسا المجهول ، والنار
تشتعل امامه لا تخبو . لقد رغبا أن تكون أول وقفة لي في باريس
كما قالا تحت قوس النصر .



موكب لنديرج في عودته
الى بلاده منتصرا
« سمحت بنشرها شركة الاخبار المصورة الدولية »

وصلنا الى السفارة الامريكية قبل السفير هريك فان سيارته قد عطنتها حركة المرور المزدحمة ما بين المطار والمدينة . كانت الساعة قد أوقفت على الثالثة صباحا عندما بلغ داره في رقم ٢ بشارع بينا . وكنت بانتظاره بعد ان تناولت عشاء أعد له لخدمته على الرغم من تلك الساعة المبكرة . وتجمعت في الشارع المواجه للدار فئة قليلة من الجمهور أكثرهم من رجال الصحافة ، واقترح هريك دعوتهم الى داخل الدار فلبوا ، ولبنت بضع دقائق أجيب عن أسئلتهم وأحدثهم عن رحلتي الجوية . ودقت ساعات باريس الربع بعد الرابعة قبل أن أوى الى فراشي ، وكانت قد مضت على ثلاث وستون ساعة لم تكن حل فيها عيناى بالنوم .

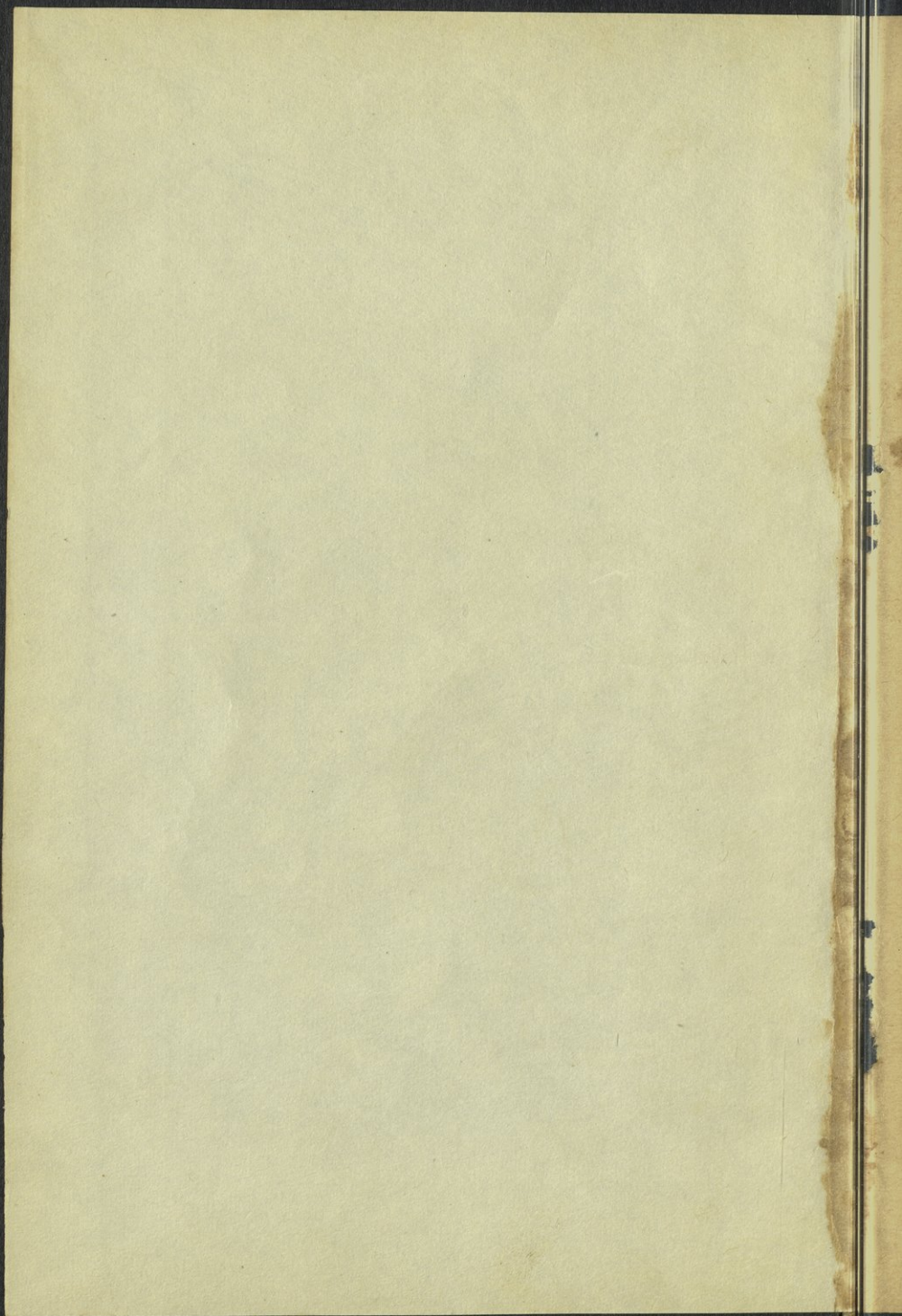
واستيقظت بعد ظهر ذلك اليوم وفي جسدى شيء من النصلب ، ولكنني نلت قسطا وافرا من الراحة ، فرأيت الحياة من حولي لا تقل غرابة ودهشة عما لو كنت قد هبطت على أرض أخرى بدلا من نزولي بباريس . وكانت الحفاوة التي استقبلت بها في مطار لبورجيه مجرد مقدمة للحفاوة التي أضفتها على أوروبا جمعاء ، ثم أضفتها على الولايات المتحدة من بعد . أما شكرى على ذلك فشيء يقصر دونه البيان .

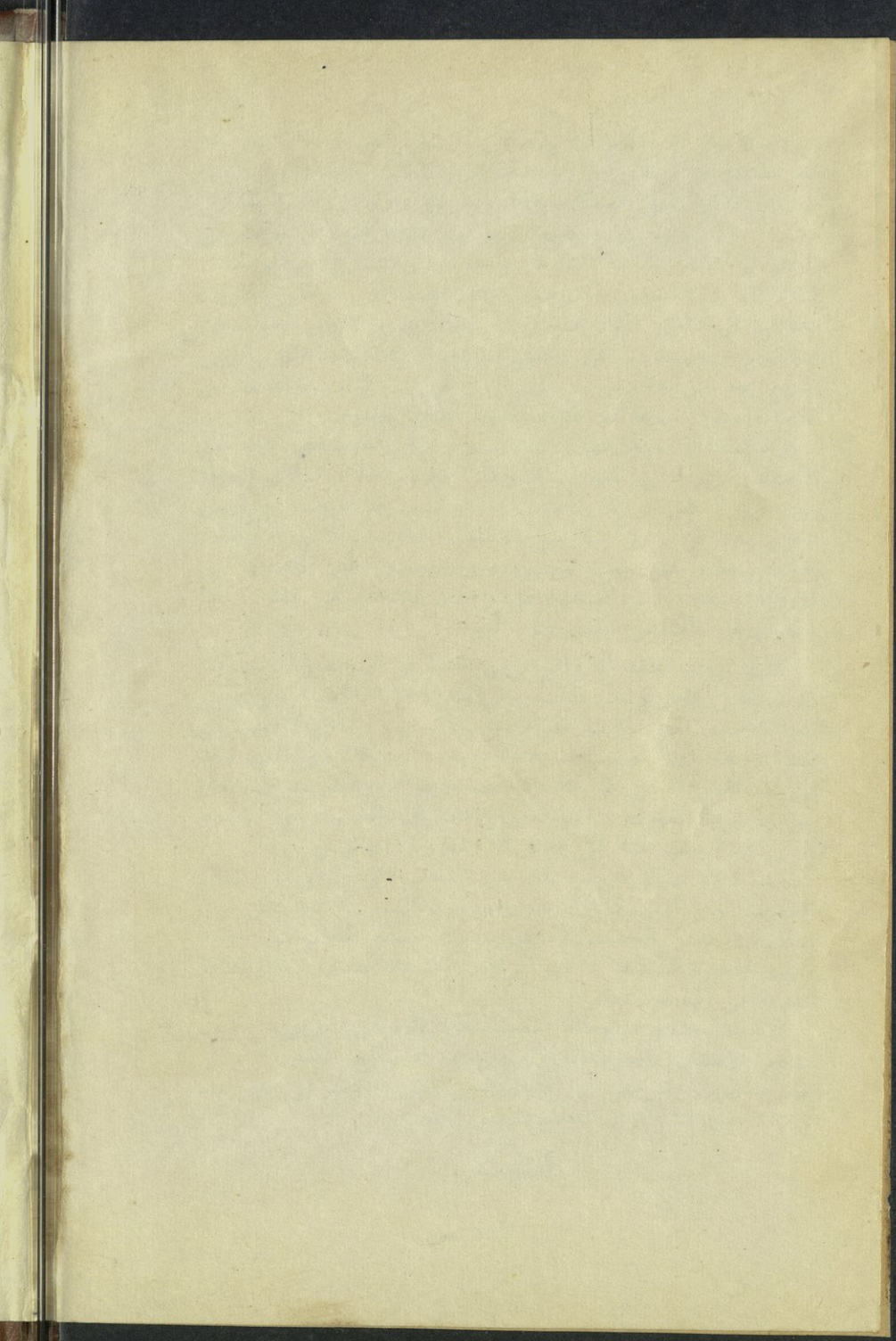
كنت يومئذ أعتقد أنا وأقراني من الطيارين أن الطيران سيكون ذا مستقبل باهر ونحن اليوم في عام ١٩٥٣ . اننا نعيش في تلك الاحلام التي كانت تتراءى لنا بالأمس ، ونحن اذ نعيش في تلك الاحلام انما نحلم أحلاما جديدة . وهذه الرؤى التي تنفذ الى المستقبل تحمل في طياتها الصواريخ ، والطيران الذي يسبق سرعة الصوت . اننا نفكر في اختراق الفضاء على النحو الذي كنا نبحث عنه في عبور الأوقيانوس طائرين .

ومع ذلك فهناك أوجه كثيرة من النقص المزعج في هذا العالم الجديد الذي أوشك أن يفوق حدود البشر . فها نحن نرى الطائرات تدمر الحضارة التي ابتدعت هذه الطائرات . وقد أخذت الحيرة تسبب بنا في أمر تأثير السرعة الصاروخية والطاقة الذرية في الجسد والعقل والروح المجردة .

لقد أصبحنا نواجه هذه المشكلة الجوهرية وهي : كيف ينتفع الانسان باختراعاته التي ابتدعها لصالح البشر . ولكن هذا الحديث يخرجني عن نطاق قصتي التي انتهت في مايو عام ١٩٢٧ حين كنا لانزال نتطلع الى قهر الجو .

انتهت

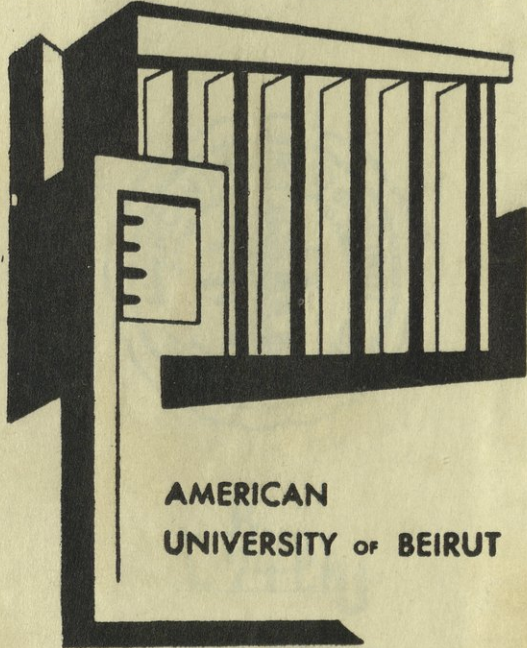




الاهواني، احمد فؤاد
فاهر المحيط، مذكرات لتدريج
AMERICAN UNIVERSITY OF BEIRUT LIBRARIES



01022238



AMERICAN
UNIVERSITY of BEIRUT

